



adviseurs in
ruimtelijke
ontwikkeling

Bestemmingsplan | Toelichting

Aansluiting Groenpoort, Veenendaal-oost

Gemeente Veenendaal

Datum: 15 december 2022

Projectnummer: 210433

ID: NL.IMRO.0345.BPAanslRondweg-vg01

INHOUD

TOELICHTING

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding	3
1.2	Ligging plangebied	3
1.3	Geldende plannen	4
1.4	Leeswijzer	6
2	Gebiedsvisie	7
2.1	Bestaande situatie	7
2.2	Toekomstige situatie	7
3	Beleidskaders	11
3.1	Nationaal beleid	11
3.2	Provinciaal beleid	12
3.3	Gemeentelijk beleid	16
4	Milieu- & omgevingsaspecten	17
4.1	Milieueffectrapportage	17
4.2	Verkeer en verkeersveiligheid	19
4.3	Bodem	20
4.4	Geluid	22
4.5	Luchtkwaliteit	25
4.6	Bedrijven en milieuzonering	26
4.7	Externe veiligheid	27
4.8	Explosieven	29
4.9	Waterhuishouding	29
4.10	Ecologie	33
4.11	Archeologie	37
4.12	Cultuurhistorie	38
5	Wijze van bestemmen	41
5.1	Algemeen	41
5.2	Inleidende regels	41
5.3	Bestemmingsregels	42
5.4	Algemene regels	43
5.5	Overgangs- en slotregels	43
6	Uitvoerbaarheid	45
6.1	Economische uitvoerbaarheid	45
6.2	Overleg	45

6.3	Omgevingsdialoog
6.4	Zienswijzen

45
46

BIJLAGEN

Bijlage 1:	Advies ruimtelijke inpassing N233
Bijlage 2:	Verkeer en verkeersveiligheid
Bijlage 3:	Onderzoek bodem
Bijlage 4:	Geluid onderzoek
Bijlage 5:	Onderzoek Luchtkwaliteit
Bijlage 6:	Externe Veiligheid
Bijlage 7:	Conventionele Explosieven
Bijlage 8:	Water
Bijlage 9:	Natuur
Bijlage 10:	Nader Ecologisch onderzoek
Bijlage 11:	Archeologie
Bijlage 12:	Landschap en cultuurhistorie
Bijlage 13:	Stikstofanalyse aansluiting Groenpoort
Bijlage 14:	Vormvrije m.e.r.-beoordeling
Bijlage 15:	Verslag Omgevingsdialoog

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In Veenendaal-Oost wordt de komende jaren de nieuwbouwwijk 'Groenpoort' ontwikkeld, die voorziet in de toevoeging van 970 woningen. Met de provincie Utrecht is overeengekomen dat Groenpoort rechtstreeks op Rondweg-Oost (N233) zal worden ontsloten, waarvoor een nieuwe (tweede) aansluiting moet worden gerealiseerd. De Rondweg-Oost is een belangrijke verkeersverbinding in Veenendaal, die de A12 met de A15 verbindt en het tussengelegen gebied – waaronder Veenendaal-Oost – in noordelijke en zuidelijke richting ontsluit.

De provincie Utrecht treft momenteel voorbereidingen voor de verbreding van de N233 naar 2 x 2 rijbanen. Voorliggend plan loopt vooruit op de planologische procedure voor deze verbreding en staat hier geheel los van. Met de provincie Utrecht is namelijk overeengekomen dat een directe aansluiting van Groenpoort op de provinciale weg sowieso zal worden gerealiseerd, ook als de verbreding van de N233 naar 2 x 2 rijbanen onverhoopt geen doorgang kan vinden.

De beoogde aansluiting op de Rondweg-Oost bestaat uit een dubbel kruispunt met verkeerslichten. Om verkeerskundige redenen wordt het gedeelte tussen de tweede aansluiting en de A12 verbreed naar 2 x 2 rijbanen. De aanleg van de tweede ontsluiting kan niet gerealiseerd worden op grond van het vigerende bestemmingsplan. Voor de realisatie van de aansluiting dient het bestemmingsplan gewijzigd te worden, onderhavig document voorziet in de toelichting van de bestemmingsplanwijziging.

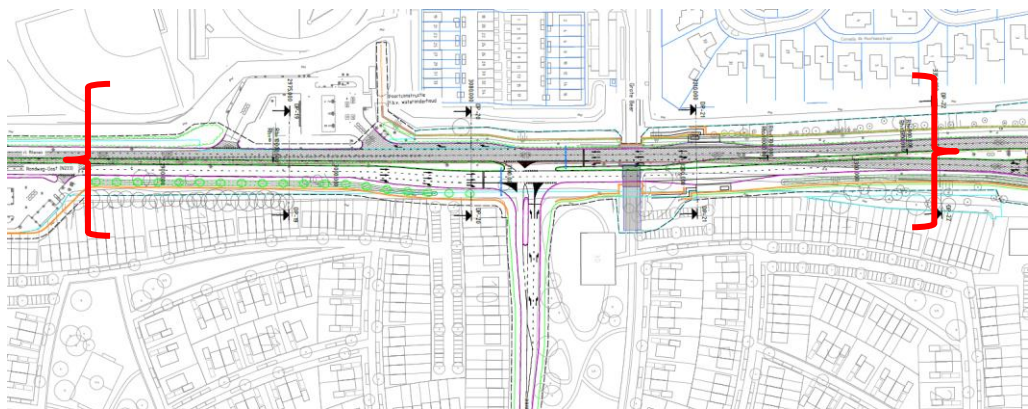
1.2 Ligging plangebied

Het plangebied omvat het noordelijk deel van de Rondweg-Oost (N233). Het plangebied loopt vanaf het tankstation aan de oostelijke kant van de N233 tot hectometer paal 1,7, waar de Rondweg-Oost bestaat uit 2 x 2 rijbanen. In navolgende afbeelding is het tracé met een rode lijn weergegeven ten opzichte van Veenendaal.



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

In de navolgende afbeelding is een situatietekening 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 van dit bestemmingsplan.

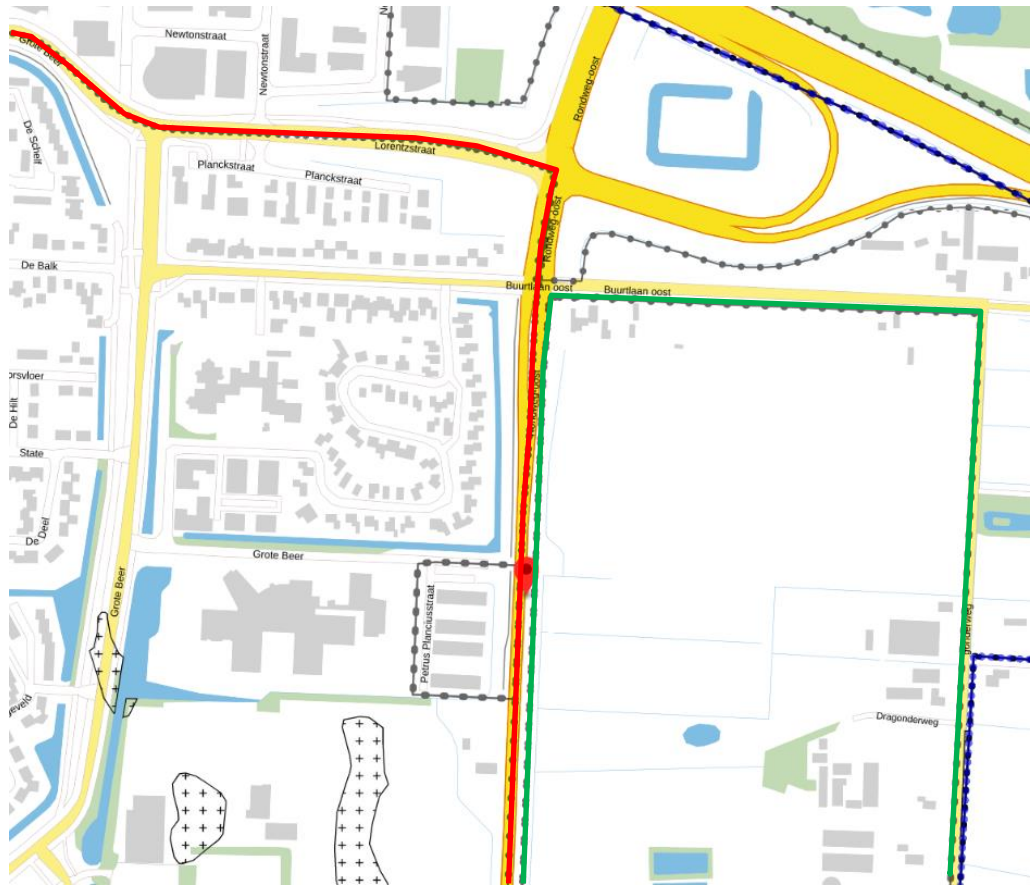


Uitsnede ontwerp voorkeursvariant Rondweg-Oost Veenendaal (bron: provincie Utrecht), de situatietekening is georiënteerd op het westen.

1.3 Geldende plannen

Op dit moment gelden voor het plangebied de bestemmingsplannen 'Woongebieden 2018' met de daarbij horende 'Correctieve Herziening Woongebieden 2018', alsmede de bestemmingsplannen 'Parapluplan 2020' en 'Veenendaal Oost', deelplan Groenpoort. Het bestemmingsplan 'Woongebieden 2018' sluit niet geheel aan op het recent vastgestelde bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort' (d.d. 24 februari 2022). Als gevolg hiervan resteert er een smalle strook waar thans nog het bestemmingsplan 'Oostelijke rondweg' (d.d. 11 juli 1996) vigerend is. In navolgende af-

beelding is dit weergegeven. De rode belijning omgrenst 'Woongebieden 2018' en de groene belijning omgrenst 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort'.



Verschillende aanwezige bestemmingsplannen (bron: ruimtelijkeplannen.nl)

1.3.1 Bestemmingsplan 'Woongebieden 2018' (incl. correctieve herziening)

Het bestemmingsplan 'Woongebieden 2018', wat is vastgesteld op 20 september 2018 door de gemeenteraad van Veenendaal, is westelijk gelegen van het plangebied. De aangrenzende en aanwezige enkelbestemming is 'Verkeer'. Naast de enkelbestemming is tevens de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - vervoer gevaarlijke stoffen' opgenomen, alsmede de gebiedsaanduiding 'veiligheidszone - lpg' rond het tankstation.

1.3.2 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort'

Het bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort', wat is vastgesteld op 24 februari 2022 door de gemeenteraad van Veenendaal, is oostelijk gelegen van het plangebied. In dit bestemmingsplan is aan de westzijde de enkelbestemming 'Verkeer' opgenomen. Rondom het tankstation zijn de gebiedsaanduidingen 'veiligheidszone - lpg', 'veiligheidszone - lpg 1' en 'veiligheidszone - lpg 2' opgenomen.

1.3.3 Parapluplan 2020

Het bestemmingsplan 'parapluplan 2020', wat is vastgesteld op 25 juni 2020 door de gemeenteraad van Veenendaal, bevat geen regels die relevant zijn voor het plangebied.

1.3.4 Oostelijke rondweg

Het bestemmingsplan 'Oostelijke rondweg', wat is vastgesteld op 11 juli 1996 door de gemeenteraad van Veenendaal, is het vigerende bestemmingsplan dat tussen de twee woongebieden is gelegen. Dit bestemmingsplan kent enkel de bestemming 'Verkeersdoeleinden en daarmee samenhangende voorzieningen'.

1.4 Leeswijzer

Dit bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding, regels en een toelichting. De toelichting is opgebouwd uit zes hoofdstukken. Het volgende hoofdstuk (Hoofdstuk 2) beschrijft de bestaande en toekomstige situatie. Hoofdstuk 3 geeft een overzicht van het ruimtelijke beleidskader van de verschillende overheden waaraan het plan wordt getoetst. Hoofdstuk 4 bevat de milieu- en de omgevingsaspecten van het plan. De toelichting besluit met hoofdstukken over de opbouw, verantwoording en uitleg van de planregels (Hoofdstuk 5) en de uitvoerbaarheid (Hoofdstuk 6).

2 Gebiedsvisie

2.1 Bestaande situatie

De Rondweg-Oost is een belangrijke verkeersverbinding welke zorgt voor de ontsluiting van Veenendaal. Deze provinciale weg loopt van de Cuneraweg in het zuiden tot de A12 in het noorden van Veenendaal. Het thans voorliggende plangebied loopt vanaf het oostelijk gelegen tankstation tot hectometerpaal 1,7, waar de weg overgaat in 2 x 2 rijstroken. De weg beschikt momenteel over 2 x 1 rijstrook met een verhoogde middenafscheiding. In navolgende afbeeldingen is de huidige situatie weergegeven.



Aanzicht vanaf de zuidelijke grens van het plangebied (bron: google.maps)

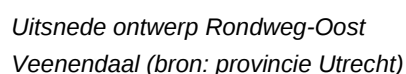


Aanzicht vanaf de noordelijke grens van het plangebied (bron: google.maps)

2.2 Toekomstige situatie

Op 24 februari 2022 is bestemmingsplan 'Veenendaal-oost, deelplan Groenpoort' vastgesteld. Met de vaststelling van dit plan kunnen er 970 woningen gerealiseerd worden in de toekomstige wijk 'Groenpoort'. Met de provincie Utrecht is overeengekomen dat de ontsluiting van deze weg plaatsvindt op de Rondweg-Oost (N233). Hiervoor wordt een dubbel kruispunt met verkeerslichten gerealiseerd. Het kruispunt zal bestaan uit 2 x 2 rijstroken voor recht doorgaand verkeer en krijgt vanuit beide

In navolgende afbeelding is een schematische tekening van de nieuwe indeling van de Rondweg-Oost met het kruispunt weergegeven. Het tracé van de N233 dat onderdeel uitmaakt van het plangebied is aangegeven tussen de rode accolades.



Gehele verbreding Rondweg-Oost

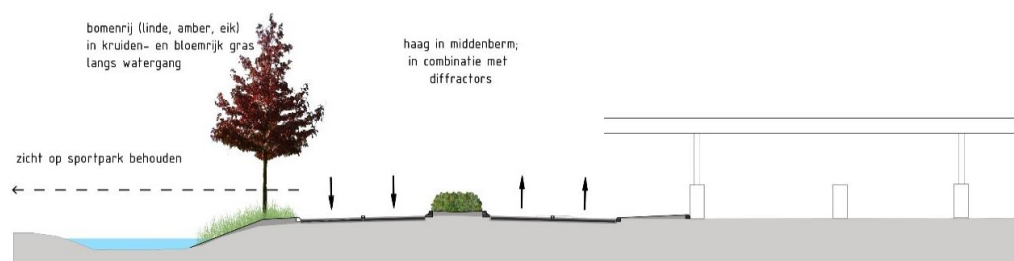
Zoals gezegd treft de provincie Utrecht voorbereidingen voor de verbreding van de gehele N233 naar 2 x 2 rijbanen. Met de provincie Utrecht is overeengekomen dat een directe aansluiting van Groenpoort op de provinciale weg sowieso zal worden gerealiseerd, ook als de verbreding van de N233 naar 2 x 2 rijbanen onverhoopt geen doorgang kan vinden.

Ten behoeve van de verbreding van de N233 zijn reeds diverse milieuonderzoeken uitgevoerd. Voor de onderbouwing van dit bestemmingsplan is hier – waar mogelijk – gebruik van gemaakt.

2.2.1 Ruimtelijke inpassing

Voor de gehele verbreding van de Randweg-Oost is door de provincie een ruimtelijk inpassingsplan opgesteld¹. Het plangebied voor onderhavig bestemmingsplan is gelegen in deelgebied 4: sportpark Spitsbergen en woonwijk Dragonder-Noord.

In dit deelgebied bestaat de weg in de huidige situatie uit 2 x 1 rijbanen en wordt de weg verbreed naar 2 x 2 rijbanen, met een verlaagde snelheid van 70 km/h omdat de weg hier binnen de bebouwde kom ligt. Dit deelgebied wordt gekenmerkt door het naastgelegen sportpark Spitsbergen aan de westzijde en nu nog een halfopen landschap ten oosten van de weg. Op den duur zal de oostzijde van de weg volledig worden ingevuld met woningbouwontwikkeling Groenpoort. Vooruitlopend op deze plannen wordt de weg verbreed.

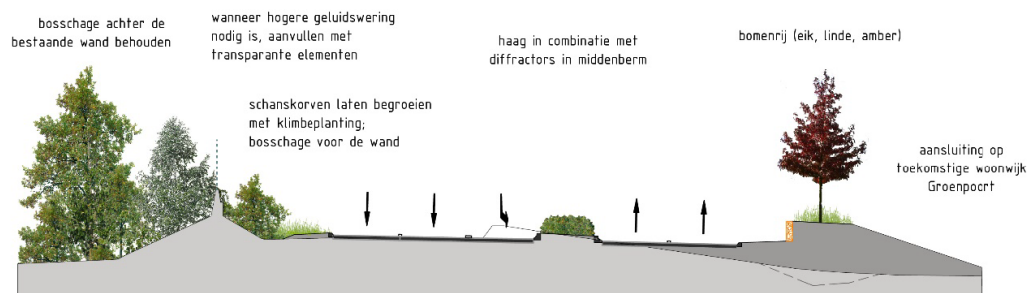


Dwarsprofiel nieuwe situatie ter hoogte van het tankstation

Groene wal en geluidswand noordwestzijde

Richting het noorden staat al een geluidswand van schanskorven langs de weg. Deze wand wordt tot groene wand getransformeerd met klimplanten en voorliggende struiken (bijvoorbeeld Sering, Rode ribes en Spierstruik. Indien noodzakelijk, kan ook deze constructie worden opgehoogd (met transparante elementen). Er wordt wederom een haag of lage sierbeplanting toegevoegd in de middenberm.

¹ Tauw. Advies ruimtelijke inpassing N233, Traject: Rondweg Veenendaal. 1271416. 13 oktober 2020.



Dwarsprofiel nieuwe situatie ter hoogte van de aansluiting van Groenpoort

Integraal ontwerp geluidswering en bomenrij voor toekomstige woonwijk Groenpoort

Aan de oostzijde van de weg zal de komende jaren de nieuwbouwwijk Groenpoort worden ontwikkeld. De benodigde geluidswering wordt integraal meegenomen in het ontwerp van deze wijk. Dit kan door een groene wand, een begaanbare groene wal of een getrapte constructie uit het advies van WUR te realiseren. In de huidige situatie biedt de weg een open uitzicht op het naastgelegen landschap. Dit komt te vervallen. De keerconstructie en de nieuwe bomenrij begrenzen de stedelijke corridor aan deze zijde. Wat er zichtbaar zal zijn achter deze bomenrij wordt de komende jaren ontwikkeld.

3 Beleidskaders

3.1 Nationaal beleid

3.1.1 *De Nationale Omgevingsvisie*

De NOVI biedt een duurzaam perspectief voor de leefomgeving met ambities. In deze NOVI worden de nationale belangen in de fysieke leefomgeving en de daaruit voortkomende opgaven beschreven. Er worden vier prioriteiten voor Nederland geformuleerd:

- ruimte voor klimaatadaptatie en energietransitie;
- duurzaam economisch groeipotentieel;
- sterke en gezonde steden en regio's;
- toekomstbestendige ontwikkeling van het landelijk gebied.

Om beleidskeuzes op een heldere en voorspelbare manier te maken, hanteert de NOVI drie afwegingsprincipes, die helpen bij het prioriteren en afwegen van de verschillende belangen en opgaven:

1. Combinaties van functies gaan voor enkelvoudige functies: in het verleden is scheiding van functies vaak te rigide gehanteerd. Er wordt weer gezocht naar maximale combinatiemogelijkheden tussen functies, gericht op een efficiënt en zorgvuldig gebruik van ruimte.
2. Kenmerken en identiteit van een gebied staan centraal: er moet altijd gekeken worden naar de context van het gebied. Keuzes in verschillende gebieden kunnen daarom verschillen.
3. Afwentelen wordt voorkomen: het is van belang dat onze leefomgeving zoveel mogelijk voorziet in mogelijkheden en behoeften van de huidige generatie van inwoners zonder dat dit ten koste gaat van toekomstige generaties.

Toetsing

Het Rijk zet in de NOVI voor het landelijk gebied in op een toekomstbestendige ontwikkeling. Dit betekent dat landgebruik in balans wordt gebracht met natuurlijke systemen en ontwikkelingen in het landelijk gebied niet ten koste gaan van landschappelijke kwaliteiten. Het voorliggende plan faciliteert de realisatie van een (tweede) aansluiting van Veenendaal-Oost (deelplan Groenpoort) op de N233, waarbij het gedeelte tussen deze aansluiting en het kruispunt ten noorden daarvan om verkeers-technische redenen wordt uitgevoerd in 2 x 2 rijbanen. Deze ontwikkeling is gericht op het efficiënt en zorgvuldig gebruik van de ruimte om het verkeersaspect goed te laten functioneren binnen de beschikbare ruimte. Het plan sluit hiermee aan bij de ambities uit de NOVI.

3.1.2 ***Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) en Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro)***

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) bepaalt welke kaderstellende uitspraken van het kabinet bedoeld zijn om beperkingen te stellen aan de ruimtelijke besluitvormingsmogelijkheden op lokaal niveau. Het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro) bevestigt in juridische zin die kaderstellende uitspraken. Het gaat onder meer om nationale belangen als Rijkswaagwegen, Defensie, Natuurnetwerk Neder-

land (NNN), Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, Hoofdwegen en hoofdspoorwegen, Elektriciteitsvoorziening, Buisleidingen van nationaal belang voor vervoer van gevaarlijke stoffen en Primaire waterkeringen.

Slechts daar waar een directe doorwerking niet mogelijk is, bij Natuurnetwerk Nederland en bij de Erfgoederen van uitzonderlijke universele waarde, is gekozen voor indirecte doorwerking via provinciaal medebewind. Ten aanzien van de begrenzing van de NNN is bepaald dat niet het rijk, maar de provincies die grenzen (nader) bepalen.

In de SVIR is aangegeven dat het Rijk drie hoofddoelen heeft:

- a) het vergroten van de concurrentiekracht van Nederland door het versterken van de ruimtelijke economische structuur van Nederland;
- b) het verbeteren, in stand houden en ruimtelijk zeker stellen van de bereikbaarheid waarbij de gebruiker voorop staat;
- c) het waarborgen van een leefbare en veilige omgeving waarin unieke natuurlijke en cultuurhistorische waarden behouden zijn.

Door de nationale belangen vooraf in bestemmingsplannen te borgen, wordt met het Barro bijgedragen aan versnelling van de besluitvorming bij ruimtelijke ontwikkelingen en vermindering van de bestuurlijke drukte.

Toetsing

Het plan valt niet binnen de reikwijdte van onderwerpen uit het SVIR of het Barro. Het plan is hierdoor niet strijdig met het Rijksbeleid dat hierin is opgenomen.

3.2 Provinciaal beleid

3.2.1 Omgevingsvisie provincie Utrecht

Op 10 maart 2021 heeft Provinciale Staten de Omgevingsvisie provincie Utrecht (OPU) vastgesteld. In de Omgevingsvisie legt de provincie het ruimtelijke beleid voor de periode tot 2050 vast. Het nieuwe ruimtelijke beleid heeft als hoofdvraag: 'Hoe willen wij dat onze provincie er in 2050 er uit ziet?'. In de omgevingsvisie komen de volgende aspecten aan de orde:

- Woningbouw in principe binnen steden en dorpen en rondom knooppunten;
- De beschikbare ruimte meervoudig gebruiken;
- Het vergroten van de duurzaamheid;
- Specifiek in spelen op wat gebieden nodig hebben.

In de Omgevingsvisie liggen de integrale lange termijn ambities en beleidsdoelen voor de fysieke leefomgeving van de provincie Utrecht vast. Dat is inclusief sociale aspecten die fysiek neerslaan, zoals toegankelijkheid en inclusiviteit. De Omgevingsvisie vormt een samenhangend pakket met de instrumenten Programma's en Omgevingsverordening. In de omgevingsvisie worden groen, water, energie, bebouwing, infrastructuur, cultuurhistorie en landelijk gebied in onderlinge samenhang gezien. Hiermee wordt ruimte geboden voor duurzaam gebruik en ontwikkeling, voor sociale samenhang en wordt zorg gedragen voor behoud of verbetering van kwaliteit in de Utrechtse leefomgeving.

In het omgevingsbeleid worden staan twee centrale uitgangspunten centraal:

- kiezen gebiedsgericht voor integrale, toekomstgerichte oplossingen waarmee de Utrechtse kwaliteiten per saldo behouden of versterken, zo nodig met compenserende maatregelen.
- concentreren en combineren van nieuwe ontwikkelingen, om zorgvuldig om te gaan met schaarse ruimte en kwaliteiten en door ontwerp en innovatie te stimuleren. Er blijft ook ruimte beschikbaar voor lokale opgaven.

Toetsing

Raadpleging van de digitale versie van de Omgevingsvisie wijst uit dat in het plangebied een aantal provinciale belangen spelen. Navolgend wordt hier op ingegaan.

Duurzaam, gezond en veilig bereikbaar

Het plangebied maakt onderdeel uit van Provinciaal OV netwerk en het Provinciaal wegennet. Omdat alle vervoerssystemen in de provincie Utrecht vol zitten is het belangrijk dat het wegennetwerk goed blijft functioneren. De provinciale verantwoordelijkheid ligt bij het regionaal (vaar)wegennet. Ook bij meer focus op OV en fiets blijft de auto vooralsnog voorlopig de belangrijkste factor in het provinciale mobiliteitsnetwerk. Het ziet er naar uit dat de grote wegenprojecten die vanuit het Rijk in de regio zijn voorzien in de komende jaren worden gerealiseerd, zoals de A27/A12 Ring Utrecht, A27 Houten-Hooipolder en knooppunt Hoevelaken. Daarnaast vergt dit optimaal gebruik van de bestaande netwerken door zowel het nationale als regionale verkeer. Hierbij hoort ook een goed beheer en onderhoud van het beschikbare wegennet. De provincie zet met andere wegbeheerders in op optimale benutting van het wegennet. Samen met Rijk, gemeenten en bedrijfsleven zet de provincie in op slim verplaatsen (mijden van de spits, thuiswerken, stimulering fiets en OV etc.).

Milieu en gezondheid

Het plangebied is gelegen in de Geluidscontour 61 dB. De provincie is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het verminderen van geluidhinder langs provinciale wegen. Bij een toename van geluidhinder moet de provincie maatregelen nemen om aan haar wettelijke taak – het handhaven van geluidproductieplafonds – te voldoen. De provincie wil de ontwikkeling van nieuwe geluidgevoelige gebouwen met hoge geluidsbelastingen langs provinciale wegen zoveel mogelijk voorkomen via regelgeving in de verordening. Het aantal woningen langs provinciale wegen met een geluidsbelasting binnen de Geluidscontour 61 dB Lden wil de provincie vanwege de gezondheidseffecten de komende jaren verminderen. Ten behoeve van de aanwezige woningen met een hoge geluidsbelasting langs provinciale wegen worden, mits doelmatig, reducerende maatregelen getroffen, zoals het aanbrengen van geluidsreducerend asfalt, geluidschermen en geluidsgoten. In het actieplan omgevingslawaaï is dit beleid verwoord. Voor onderhavig plan wordt gebruik gemaakt van geluidsreducerend asfalt en geluidschermen.

Aantrekkelijke landschappen

Het plangebied is gelegen in het Landschap Gelderse Vallei. Een landschap zoals de Gelderse Vallei is geen statisch plaatje. Het is altijd in ontwikkeling en dynamiek hoort daarin. In het werken met landschapskwaliteit wordt uitgegaan van een samenspel tussen beeld (wat zie je), functies (wat gebeurt er) en robuuste structuren (samenhang, relaties). Elke ontwikkeling in het landelijk gebied moet aansluiten bij de kern-

kwaliteiten. Als sprake is van een zeer open gebied, bevat een bestemmingsplan bepalingen om die openheid te behouden. Denk aan het tegengaan van (hoge) bebouwing. Een aantasting van het landschap is onevenredig als het belang van de nieuwe ontwikkeling niet opweegt tegen de aantasting van de kernkwaliteiten. Een goede locatiekeuze beperkt de schade voor het landschap. Daarnaast is een goede landschappelijke inpassing vereist die – waar nodig – in de regels van het plan is geborgd. Voorliggende ontwikkeling voorziet in de verbreding van een bestaande weg, waarmee de locatie feitelijk vastligt. Wel is een goede landschappelijke inpassing beoogd. Voor een beschrijving hiervan wordt korthedshalve verwezen naar paragraaf 2.2.1 van deze toelichting.

3.2.2 Omgevingsverordening provincie Utrecht

De interim omgevingsverordening (IOVPU) is op 10 maart 2021 vastgesteld. In de verordening zijn instructieregels opgenomen die in acht genomen moeten worden bij het maken van nieuwe ruimtelijke plannen. Op deze manier kan het provinciale ruimtelijke beleid ook daadwerkelijk gerealiseerd worden. Hieronder worden de meest belangrijke instructieregels behandeld.

Toetsing

Binnen de IOVPU geldt voor het plangebied dat het is aangewezen als Provinciaal bereikbaarheidsnetwerk en OV-netwerk en Beperkingengebied vrij zicht en beheer provinciale wegen. Navolgend wordt ingegaan op de voor deze ontwikkelingen relevante regels uit de IOVPU.

Artikel 4.1 Instructieregel bereikbaarheid

Een bestemmingsplan waarin nieuwe ontwikkelingen zijn voorzien waarborgt dat knelpunten in de bereikbaarheid niet toenemen en bij voorkeur afnemen. Onderhavige ontwikkeling maakt de ontsluiting van de nog te realiseren nieuwbouwwijk Groenpoort op de N233 mogelijk. Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan een verbetering van de bereikbaarheid en een snellere doorstroming.

Artikel 4.2 Instructieregel behoud provinciale OV-netwerk

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen het Provinciaal OV-netwerk bevat geen bestemmingen en regels die de instandhouding en uitbreiding van het provinciaal OV-netwerk belemmeren. Onderhavige ontwikkeling heeft geen invloed op het OV-netwerk en legt geen belemmeringen op aan de instandhouding en/of uitbreiding van het OV-netwerk.

Artikel 4.3 Instructieregel behoud provinciaal bereikbaarheidsnetwerk

Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op locaties binnen het Provinciaal bereikbaarheidsnetwerk bevat geen bestemmingen en regels die de instandhouding en uitbreiding van het provinciaal bereikbaarheidsnetwerk belemmeren. Onderhavige ontwikkeling maakt een rechtstreekse aansluiting van de nog te realiseren nieuwbouwwijk Groenpoort op de N233 mogelijk, waarbij het gedeelte tussen deze aansluiting en het kruispunt ten noorden daarvan om verkeerstechnische redenen wordt uitgevoerd in 2 x 2 rijbanen. Daarmee draagt de ontwikkeling bij aan een verbetering van de bereikbaarheid en een snellere doorstroming op een gedeelte van de N233.

Artikel 4.7 Toepassingsbereik Beperkingengebied vrij zicht en beheer provinciale wegen

Deze paragraaf gaat over activiteiten op of rond provinciale wegen in de provincie Utrecht waarvoor beperkingen gelden, omdat die nadelige gevolgen kunnen hebben voor de weg. Het gaat dan om bijvoorbeeld het op, naast, onder of over de weg aanbrengen van objecten, zoals viaducten, tunnels, bruggen, gebouwen of faunapassages. Maar ook om kabels en leidingen en kleinere objecten, zoals gedenktekens, reclame-uitingen en andere borden. Het gaat daarbij niet alleen om het aanbrengen van die objecten, maar ook om het aanpassen, verwijderen of beheer daarvan. Andere activiteiten waarvoor beperkingen gelden, zijn bijvoorbeeld het beheer van langs de weg liggende sloten, bomen, struiken en ander groen.

Het gebruik van de weg voor het wegverkeer valt hier niet onder. Eventuele nadelige gevolgen daarvan voor de provinciale weg zijn geregeld door andere wetgeving. Het gaat dan vooral om de Wegenverkeerswet en bijbehorende regelingen.

Activiteiten die door of namens de wegbeheerder worden uitgevoerd, vallen ook niet onder dit artikel. Denk hierbij aan onderhoud, herstel, aanleg of wijziging van de weg. Deze activiteiten zijn gericht op het behouden of verbeteren van de staat en werking van de weg. Die hebben in het algemeen dus geen, of beperkte nadelige gevolgen voor de weg.

In het ontwerp voor de aansluiting op Groenpoort is rekening gehouden met het beperkingengebied.

Artikel 7.9 Instructieregel Landschap

De kernkwaliteiten van Landschap Gelderse Vallei, waartoe onderhavig plangebied tot behoort, zijn vastgelegd in bijlage 15 'Kernkwaliteiten Landschap van de verordening. Een bestemmingsplan dat betrekking heeft op een gebied gelegen in een Landschap bevat bestemmingen en regels ter bescherming van de voorkomende kernkwaliteiten en geen bestemmingen of regels die nieuwe activiteiten toestaan die de kernkwaliteiten onevenredig aantasten. De motivering van een bestemmingsplan bevat een beschrijving van de voorkomende kernkwaliteiten en de wijze waarop met de bescherming van de kernkwaliteiten is omgegaan.

Kernkwaliteiten

- rijk gevarieerde kleinschaligheid
- stelsel van beken, griften en kanalen
- Grebbelinie
- overgang van Vallei naar stuwwal (luwe Flank)

In paragraaf 2.2.1 is aangegeven hoe de ontwikkeling ingepast wordt in het landschap. Korthedshalve wordt hiernaar verwezen.

3.2.3 Conclusie provinciaal beleid

De ontwikkeling van onderhavig plan past binnen het door de provincie opgestelde beleid in de OPU en IOVPU.

3.3 Gemeentelijk beleid

3.3.1 Omgevingsvisie Veenendaal 2030

Op 17 december 2020 is de 'Omgevingsvisie Veenendaal 2020' vastgesteld door de gemeenteraad van Veenendaal. De Omgevingswet bundelt de wetgeving en de regels voor ruimte, wonen, infrastructuur, milieu, natuur en water. Daarmee vormt de wet de basis voor een samenhangende benadering van de fysieke leefomgeving. Het gaat om de balans tussen beschermen en benutten van de fysieke leefomgeving.

Door de bundeling van wetgeving zijn minder regels nodig. Hierdoor kan de wetgever de regels duidelijker en overzichtelijker opschrijven. De uitgangspunten van de wetgever bij de Omgevingswet zijn:

- Minder en daardoor overzichtelijkere regels;
- Meer ruimte voor initiatieven;
- Lokaal maatwerk;
- Vertrouwen.

De wet is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang:

- a. Bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, en;
- b. Doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

In de Omgevingsvisie Veenendaal wordt aan beide doelstellingen van de wetgever invulling gegeven. In het thema mobiliteit wordt aangegeven dat de belangrijkste gebruikers van de rondweg de (vracht)auto en het OV is. De voorgenomen ontwikkeling vormt geen belemmering voor de doorstroom van deze vervoersmodaliteiten op de N233.

3.3.2 Conclusie gemeentelijk beleid

De ontwikkeling van onderhavig plan past binnen de gemeentelijke omgevingsvisie.

4 Milieu- & omgevingsaspecten

4.1 Milieueffectrapportage

4.1.1 Algemeen

Voor plannen en activiteiten, die mogelijk belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu, kan het noodzakelijk zijn dat een milieueffectrapport wordt opgesteld. In hoofdstuk 7 van de Wet milieubeheer en in het Besluit milieueffectrapportage is dit geregeld. Er is een m.e.r.-plicht voor plannen (planMER) en een m.e.r.-plicht voor besluiten. Een plan is plan-m.e.r.-plichtig als het plan kaders stelt voor m.e.r.-plichtige activiteiten.

4.1.2 Toetsing

Onderhavig plan betreft de realisatie van de aansluiting op de nieuwbouwwijk Groenpoort en de verbreding van het aansluitende tracé van de N233 naar 2 x 2 rijbanen. Feitelijk leidt deze ontwikkeling niet tot extra verkeersbewegingen, omdat de ontwikkeling van deelplan Groenpoort juridisch-planologisch reeds mogelijk is. Ook zal de realisatie van een tweede aansluiting niet significant bijdragen aan een betere doorstroming op de N233, waardoor de routekeuze van automobilisten niet of nauwelijks zal worden beïnvloed. Niettemin dient te worden beoordeeld of sprake is van een m.e.r.-plichtige activiteit.

Het verbreden van een weg met twee of minder rijstroken naar vier rijstroken niet zijnde een autosnelweg of autoweg staat zowel in de C als D lijst van het Besluit milieueffectrapportage. De drempelwaarde voor de C lijst waarvoor een milieueffectrapportage opgesteld dient te worden is voor een tracélengte van 10 km of meer. De drempelwaarde voor de D lijst waarvoor een beoordelingsnotitie m.e.r. opgesteld dient te worden is voor een tracélengte van 5 kilometer of meer. De voorliggende verbreding geldt voor een tracélengte van minder dan 5 kilometer, er hoeft zodoende geen milieueffectrapportage of beoordelingsnotitie m.e.r. opgesteld te worden. Aangezien de activiteit wel vermeld staat in de C of D lijst dient wel een vormvrije m.e.r.-beoordeling doorlopen te worden.

Naast voorliggend plan wordt de komende jaren de laatste fase van Veenendaal-Oost (Groenpoort) ontwikkelt en wordt mogelijk ook de Rondweg-Oost (N233) verbreedt.

Groenpoort

De verkeersgeneratie als gevolg van de realisatie van deelplan Groenpoort zal grotendeels via de N233 worden ontsloten. Voor deze ontwikkeling is reeds een vormvrije m.e.r.-beoordeling opgesteld, waaruit blijkt 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.

Aansluiting Rondweg-Oost

Voor de beoogde verbreding van de gehele Rondweg-Oost (N233) wordt de komende tijd een MER opgesteld. Vooruitlopend hierop is reeds een aantal onderzoeken uitgevoerd, die als input dienen voor dit bestemmingsplan en de vormvrije m.e.r.-procedure².

De navolgende tabel geeft een overzicht van de beoordeelde milieuaspecten en de daarbij behorende conclusies weer, zoals deze in de vormvrije m.e.r.-procedure 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 aan 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 aan 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.

² SAB. Vormvrije m.e.r.-beoordeling Aansluiting Groenpoort, Veenendaal-Oost. 210433, 6 mei 2022.

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.

4.1.3 Conclusie

Het aspect milieueffectrapportage zorgt niet voor belemmeringen voor onderhavig plan.

4.2 Verkeer en verkeersveiligheid

4.2.1 Algemeen

Voor plannen en activiteiten welke betrekking hebben op een wijziging van de verkeerssituatie is het belangrijk om inzicht te bieden in de effecten van het plan op het verkeer en de verkeersdeelnemers. Om een goed beeld te krijgen wordt gekeken naar verkeersintensiteiten, doorstroming, verkeersveiligheid, bereikbaarheid van woon- en werkgebieden en bereikbaarheid van openbaar vervoer en fiets.

4.2.2 Toetsing

Voor de beoogde verbreding van de Rondweg-Oost is een verkeer en verkeersveiligheidsonderzoek uitgevoerd, waarbij ook de aansluiting van deelplan Groenpoort op de Rondweg-Oost is beschouwd³. In het onderzoek is de referentiesituatie (huidige situatie) vergeleken met de beoogde situatie, wat is vertaald in de effectbeoordeling.

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 ver-

³ Tauw, Achtergrondrapport Verkeer, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R009-1271416LVR-V03-agv-NL. 11 augustus 2020.

keersmodel 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 ná de verbreding van de Rondweg-Oost is de verschuiving van verkeer van het onderliggend wegennet naar de N233. Hierdoor neemt de kans op ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers (fietsen en voetgangers) op het onderliggende wegennet 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 (on)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.

4.2.3 Conclusie

Het aspect verkeer en verkeersveiligheid vormt geen belemmering voor de vaststelling van onderhavig plan.

4.3 Bodem

4.3.1 Algemeen

In het kader van de bestemmingsplanprocedure moet zijn aangetoond dat de bodem en het grondwater geschikt zijn voor het beoogde gebruik. Hiertoe is het uitvoeren van een verkennend milieukundig bodem- en grondwateronderzoek noodzakelijk.

4.3.2 Toetsing

Voor de aansluiting op Groenpoort en de beoogde verbreding van de N233 is een vooronderzoek conform de NEN 5725 uitgevoerd⁴. Het uitgevoerde vooronderzoek heeft betrekking op een groter gebied dan waar onderhavig bestemmingsplan betrekking op heeft. Navolgend worden de onderzoeksvragen met beantwoording uit het vooronderzoek weergegeven. Daar waar nodig zijn de antwoorden toegespitst op de exacte locatie van onderhavig plan.

Beantwoording onderzoeksvragen vooronderzoek

- *Is er sprake van potentiële bronnen van bodemverontreiniging, zowel vanuit het verleden als het heden? Zo ja, wat zijn de potentiële bronnen van bodemverontreiniging, waar liggen ze en wat zijn de verdachte parameters?*
Er bevinden zich gedempte sloten ter plaatse van de onderzoekslocaties, die nog niet voldoende onderzocht zijn.
- *Is de bodem asbestverdacht?*
Er kruisen meerdere gedempte sloten het tracé, die nog niet zijn onderzocht en een bodemverontreiniging kunnen bevatten. Omdat de sloten zijn gedempt in de asbestverdachte periode, is de kans aanwezig dat er zich een asbestverontreiniging bevindt ter plaatse van het tracé.
- *Wat is de bodemopbouw en geohydrologie en is er binnen het onderzoeksgebied sprake van verschillende fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen? Zo ja, welke fysische kwaliteiten en/of bodemvreemde lagen zijn er en waar bevinden deze zich?*
De verwachting is dat de grond voornamelijk bestaat uit zandlagen.
- *Is er sprake van beïnvloeding vanuit de omgeving van de bodemkwaliteit of de kwaliteit van het grondwater? Zo ja, welke beïnvloeding en waar?*
Op basis van de gegevens uit het vooronderzoek wordt geen beïnvloeding verwacht van de kwaliteit van het grondwater.
- *Wordt op de locatie of een deel daarvan (een geval van ernstige) bodemverontreiniging vermoed? Zo ja, waar bevindt deze zich?*
Binnen het tracé van onderhavig plan bevinden zich geen gevallen van bodemverontreiniging.
- *Is de milieuhygiënische kwaliteit van de bodem afdoende bekend of is bodemonderzoek noodzakelijk?*
Vanwege de aanwezigheid van gedempte sloten kan er sprake zijn van asbestverontreiniging. Overwogen zal moeten worden om hier opnieuw bodemonderzoek uit te voeren.
- *Welke hypothese en strategie zijn van toepassing bij de uitvoering van het bodemonderzoek?*
Strategie voor een niet-lijnvormige verdachte locatie, diffuse bodembelasting, heterogeen verdeelde verontreiniging op schaal van monsterneming (VED-HE-NL), inclusief uitvoeren van een terreinverkenning. Het doel van het verkennend bodemonderzoek in deze situatie is het bepalen van de aard van de heterogeen verdeelde verontreinigende stof op schaal van monsterneming. Tevens wordt vastgesteld of de concentraties van de vermoede verontreinigende stof in de

⁴ Tauw. Vooronderzoek Bodem, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R006-1271416FTO-V02-efm-NL. 7 april 2020.

grond en in het freatisch grondwater boven respectievelijk de achtergrondwaarde en streefwaarde worden aangetroffen. De aantallen boringen en peilbuizen zijn afhankelijk van de oppervlakte van het te onderzoeken terreindeel.

4.3.3 Conclusie

Vanwege de aanwezigheid van gedempte sloten kan er sprake zijn van asbestverontreiniging. Nader onderzoek naar deze mogelijke asbestverontreiniging zal voor vaststelling van onderhavig plan uitgevoerd zijn. Verder zijn er geen bodemverontreinigingen aanwezig binnen het plangebied.

4.4 Geluid

4.4.1 Algemeen

De mate waarin het geluid, veroorzaakt door het wegverkeer het woonmilieu mag belasten, is geregeld in de Wet geluidhinder. De wet stelt dat in principe de geluidbelasting op de gevel van woningen niet hoger mag zijn dan de voorkeursgrenswaarde, dan wel een nader bepaalde waarde (hogere grenswaarde).

Indien een ruimtelijk plan betrekking heeft een wijzigende situatie omtrent geluidbelasting op gevoelige objecten, stelt de Wet geluidhinder de verplichting akoestisch onderzoek te verrichten naar de geluidbelasting ten gevolge van wegen, spoorlijnen en gezoneerde bedrijventerreinen op een bepaalde afstand van de geluidsgevoelige functies.

4.4.2 Toetsing

Voor de ontwikkeling van deelplan Groenpoort is in het kader van het bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort' een akoestisch onderzoek naar wegverkeerslawaai uitgevoerd. Daarin is beoordeeld wat de (toekomstige) geluidbelasting op de woningen in Groenpoort is, waaruit volgt dat geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn. Er heeft geen onderzoek plaatsgevonden naar de geluidhinder als gevolg van het extra verkeer vanuit Groenpoort op bestaande woningen nabij de Rondweg-Oost.

Wel heeft er recentelijk een onderzoek plaatsgevonden in het kader van de beoogde verbreding van de N233⁵. In dit onderzoek is de referentiesituatie (huidige situatie) vergeleken met de beoogde situatie, wat is vertaald in de effectbeoordeling. Het onderzoek richt zich op het aantal gehinderden, het aantal slaapverstoorden, het aantal geluidsbelaste locaties en waarneembare geluidswijziging.

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.

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

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.

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 belemmeringen voor onderhavig plan

4.5 Luchtkwaliteit

4.5.1 Algemeen

Eisen met betrekking tot luchtkwaliteit zijn verankerd in de Wet milieubeheer hoofdstuk 5, titel 5.2 en vormen een implementatie van diverse Europese richtlijnen omtrent luchtkwaliteit waarin onder andere grenswaarden voor vervuilende stoffen in de buitenlucht zijn vastgesteld ter bescherming van mens en milieu. In Nederland zijn stikstofdioxide (NO₂) en zwevende deeltjes als PM₁₀ (fijn stof) de maatgevende stoffen waar de concentratieniveaus het dichtst bij de grenswaarden liggen. Overschrijdingen van de grenswaarden komen, uitzonderlijke situaties daargelaten, bij andere stoffen niet voor. Vanaf 1 januari 2015 dient het bevoegd gezag de luchtkwaliteit ook te toetsen aan de grenswaarde voor PM_{2,5}. Op basis van onderzoek door het Planbureau voor de Leefomgeving kan worden gesteld dat als aan de grenswaarden voor PM₁₀ wordt voldaan, ook aan de grenswaarde voor PM_{2,5} wordt voldaan.

Uit het oogpunt van een goede ruimtelijke ordening wordt afgewogen of het aanvaardbaar is het project op deze plaats te realiseren. Hierbij kan de blootstelling aan luchtverontreiniging een rol spelen, ook als het project 'niet in betekenende mate' bijdraagt aan de luchtverontreiniging. Er is sprake van een significante blootsteldingsduur als de verblijfsduur die gemiddeld bij de functie te verwachten is een aanzienlijk deel van de dag betreft. Volgens de toelichting op de Regeling Beoordeling luchtkwaliteit is dit onder andere het geval bij een woning, school of sportterrein.

Gevoelige bestemmingen als scholen, kinderdagverblijven, bejaarden- en zorgtehuizen genieten op grond van de gelijknamige AMvB extra bescherming. Substantiële uitbreiding of nieuwvestiging binnen 50 meter van een provinciale weg of 300 meter van een Rijksweg is alleen toegestaan als de concentraties luchtvervuilende stoffen zich onder de grenswaarden bevinden waardoor geen onacceptabele gezondheidsrisico's optreden.

4.5.2 Toetsing

De voorliggende ontwikkeling genereert in principe geen extra verkeer, maar faciliteert uitsluitend de ontsluiting van de nieuwbouwwijk Groenpoort op de N233. In Groenpoort worden maximaal 970 woningen ontwikkeld. Het verkeer van en naar deze woningen zal in de toekomstige situatie gebruik maken van de beoogde aansluiting op de Rondweg-Oost. In het kader van het bestemmingsplan voor deelplan Groenpoort is een onderzoek naar luchtkwaliteit ⁶ uitgevoerd, waaruit 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

4.6 Bedrijven en milieuzonering

4.6.1 Algemeen

Indien door middel van een plan nieuwe, gevoelige functies mogelijk worden gemaakt, moet worden aangetoond dat een goed leefmilieu mogelijk kan worden gemaakt. Hierbij moet rekening worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Anderzijds mogen omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden worden aangetast door de realisatie van een nieuwe gevoelige functie.

4.6.2 Toetsing

Het voorliggende bestemmingsplan maakt geen nieuwe, gevoelige functies mogelijk. Zodoende hoeft geen rekening te worden gehouden met omliggende functies met een milieuzone. Ook worden omliggende bedrijven niet in hun ontwikkelingsmogelijkheden aangetast als gevolg van het project.

4.6.3 Conclusie

Het aspect bedrijven en milieuzonering vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

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

4.7 Externe veiligheid

4.7.1 Algemeen

Het aspect externe veiligheid betreft het risico op een ongeval waarbij een gevaarlijke stof aanwezig is. Deze gevaarlijke stoffen kennen twee verschillende bronnen. Dit zijn de stationaire bronnen (chemische fabriek, lpg-vulpunt) en de mobiele bronnen (route gevaarlijke stoffen). Er wordt onderscheid gemaakt tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Er wordt bij externe veiligheid onderscheid gemaakt in plaatsgebonden risico en groepsrisico.

Het plaatsgebonden risico mag in principe nergens groter zijn dan 1 op 1 miljoen (ofwel 10^{-6}). Dit is de kans dat een denkbeeldig persoon, die zich een jaar lang permanent op de betreffende plek bevindt (de plek waarvoor het risico is uitgerekend), dodelijk verongelukt door een ongeval. Deze kans mag niet groter zijn dan eens in de miljoen jaar. Elke ruimtelijke ontwikkeling wordt getoetst aan het plaatsgebonden risico van 10^{-6} als grenswaarde.

Het groepsrisico geeft de kans aan dat in één keer een groep mensen die zich in de omgeving van een risicosituatie bevindt, dodelijk door een ongeval wordt getroffen. Groepsrisico legt een relatie tussen de kans op een ramp en het aantal mogelijke slachtoffers. Bij groepsrisico is het dan ook niet een contour die bepalend is, maar het aantal mensen dat zich gedurende een bepaalde periode binnen de effectafstand van een risicovolle activiteit ophoudt. Welke kans nog acceptabel geacht wordt, is afhankelijk van de omvang van de ramp.

4.7.2 Toetsing

Voor de beoogde verbreding van de Rondweg-Oost is een onderzoek naar externe veiligheid uitgevoerd⁷. In het onderzoek is de referentiesituatie (huidige situatie) vergeleken met de beoogde situatie, wat is vertaald in de effectbeoordeling. Het onderzoek richt zich op de invloed vanuit de omgeving op de planlocatie, het plaatsgebonden risico van het wegtraject door vervoer van gevaarlijke stoffen en het groepsrisico van het wegtraject door het vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit onderzoek is uitgevoerd voor de verbreding van het gehele traject van de Rondweg-Oost, terwijl onderhavig plangebied slechts betrekking heeft op een klein gedeelte van het onderzoeksgebied. Zodoende zijn niet alle conclusies uit het rapport relevant voor dit bestemmingsplan. De voor dit plan relevante conclusies zijn navolgend weergegeven.

Invloed vanuit de omgeving op de planlocatie

In de omgeving van het plangebied bevindt zich een beperkt aantal risicobronnen. Deze risicobronnen zullen niet wijzigen of op enigerlei wijze veranderen waardoor een groter risico zal ontstaan gericht op de planlocatie dan in de referentiesituatie het geval is. Wel is er sprake van de aanwezigheid van een LPG-tankstation die een potentieel effect heeft op een klein gedeelte van de planlocatie. Er is echter geen sprake van een verslechtering van deze waardering voor de twee varianten, derhalve is dit aspect als neutraal beoordeeld.

⁷ Tauw, Achtergrondrapport Externe Veiligheid, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R005-1271416LVR-V02-sbb-NL. 9 april 2020.

Plaatsgebonden risico van het wegtraject door vervoer van gevaarlijke stoffen

Voor de beoogde verbreding van de Rondweg Oost naar 2 x 2 rijbanen is de transportroute N233 opnieuw gemodelleerd in het voorgeschreven rekenpakket RBM II. In de onderstaande afbeelding is een gedeelte van de N233 opgenomen van de beoogde situatie waarin de PR-contouren zichtbaar zijn. De zwarte lijn is de weg, de blauwe lijn betreft de 10^{-7} PR-contour en de groene lijn betreft de 10^{-8} PR-contour. Dit PR-contouren in het model zijn over de gehele lengte van het plangebied nagenoeg gelijk, de onderstaande afbeelding is daarom representatief voor de rest van het plangebied.



PR-contouren beoogde situatie

In de beoogde situatie is de weg duidelijk breder. In het model is rekening gehouden met een verdubbeling van het aantal rijstroken ten opzichte van de referentiesituatie (van 2 x 1 rijstroken naar 2 x 2 rijstroken). De 10^{-7} PR-contour is groter geworden. De 10^{-8} PR-contour, de groene lijn, is minimaal groter geworden. Er is nog steeds geen 10^{-6} PR-contour aanwezig. Er is geen belemmering voor de beoogde ontwikkeling ten aanzien van het aspect plaatsgebonden risico vanuit het thema externe veiligheid.

Groepsrisico van het wegtraject door het vervoer van gevaarlijke stoffen

Voor het plan is voor dit gedeelte van de N233 ook een groepsrisicoberekening uitgevoerd met RBM II. In de beoogde situatie is er een groepsrisico aanwezig die gelegen is boven 10% van de oriëntatiewaarde.

Er is sprake van ligging van het groepsrisico boven 10% van de oriëntatiewaarde (evenals in de referentiesituatie), echter de toename is minder dan 10% en daarmee is dit criterium neutraal gewaardeerd.

4.7.3 Conclusie

Het aspect externe veiligheid vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.8 Explosieven

4.8.1 Algemeen

Tijdens de Tweede Wereldoorlog hebben binnen de gemeente Veenendaal verschillende gevechtshandelingen plaatsgevonden waardoor niet gesprongen Conventionele Explosieven (CE) in de bodem kunnen zijn achtergebleven. Dit betekent dat bij te verrichten werkzaamheden in de bodem, mogelijk aanwezige explosieven een reëel gevaar kunnen opleveren voor betrokken medewerkers en de (directe) omgeving.

4.8.2 Toetsing

BeoBOM Barink Explosieven Opsporing heeft een vooronderzoek CE uitgevoerd voor het onderzoeksgebied N233⁸. Daarbij wordt een aansluiting gerealiseerd op Groenpoort en zal de bestaande weg worden omgevormd tot een tweebaansweg. De Arbeidsomstandighedenwet stelt dat er gezorgd moet worden voor een veilige werkplek. Uit dien hoofde dient een onderzoek naar de aanwezigheid van CE te worden uitgevoerd. Dit onderzoek wordt in de regelgeving een vooronderzoek genoemd. Het vooronderzoek wordt uitgevoerd conform de huidige wettelijke norm, zoals vastgelegd in het WSCS-OCE.

Het onderzoek is voor een groter traject uitgevoerd dan waar onderhavig bestemmingsplan betrekking op heeft. Binnen onderhavig plangebied zijn geen verdachte locaties aanwezig.

4.8.3 Conclusie

Het aspect explosieven vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.9 Waterhuishouding

4.9.1 Algemeen

Het aspect water is van groot belang binnen de ruimtelijke ordening. Door verstandig om te gaan met het water kan verdroging en wateroverlast voorkomen worden en kan ook de kwaliteit van het water hoog gehouden worden. Het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) stelt een watertoets in ruimtelijke plannen verplicht. In deze waterparagraaf worden de effecten van de ruimtelijke ontwikkeling afgewogen.

4.9.2 Toetsing

Voor de aansluiting op Groenpoort en het verbreden van de Rondweg-Oost is een achtergrondrapport Water opgesteld⁹. In het onderzoek is de referentiesituatie (huidige situatie) vergeleken met de beoogde situatie, wat is vertaald in de effectbeoordeling. Het onderzoek richt zich op het oppervlaktewatersysteem, de oppervlaktewater-

⁸ BeoBom Barink Explosieven Opsporing. Vooronderzoek Conventionele Explosieven. BB19-211-02, 9 november 2020.

⁹ Tauw, Achtergrondrapport Water, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R007-1271416LVR-V04-kzo-NL. 21 juli 2021.

kwaliteit, de grondwaterkwaliteit, de grondwaterstanden en -stroming en de mitigerende maatregelen. Dit onderzoek is uitgevoerd voor de verbreding van het gehele traject van de Rondweg-Oost, onderhavig plangebied beslaat maar een gedeelte van het onderzoeksgebied en zodoende hebben niet alle conclusies uit het rapport betrekking op dit bestemmingsplan. De voor dit bestemmingsplan relevante conclusies zijn navolgend weergegeven.

Oppervlaktewatersysteem

Waterstructuur

Op meerdere plekken langs de N233 lopen watergangen. Door de verbreding worden deze (deels) geraakt. Soms betekent dit een directe demping van een watergang. Op andere locaties wordt de watergang zelf niet geraakt, maar raakt het plan wel het onderhoudspad langs de watergang waardoor de watergang niet meer goed onderhouden kan worden. Dit heeft impact op de waterstructuur. Er zijn geen grote watersystemen die worden doorsneden. Het effect van het plan op de waterstructuur is dan ook (licht) negatief.

Waterberging

Het plan omvat een toename aan verharding. Dit is een negatief effect op het criterium oppervlaktewatersysteem. Het watersysteem functioneert op basis van verschillende peilgebieden. Onderhavig plangebied ligt in peilgebied 1186.

De volgende tabel geeft een overzicht van de wateropgave van het plan waarbij het gehele traject van de N233 dat in peilgebied 1186 is gelegen is opgenomen is. De wateropgave bestaat uit twee componenten:

- Bestaand water moet voor 100% terug komen in het plan.
- Toename verharding moet gecompenseerd worden. Wanneer dit gebeurt in de vorm van open water hanteert het waterschap als uitgangspunt dat 10% moet worden gereserveerd voor open water. Daarnaast moet er rekening worden gehouden met het feit dat er ruimte nodig is om wateren te kunnen onderhouden.

Om de wateropgave te bepalen is dan ook per peilgebied in beeld gebracht (1) hoeveel water er nu in het plan aanwezig is en (2) hoeveel toename verharding er is (verschil huidige en toekomstige situatie). Op basis daarvan is bepaald (3) wateropgave ten gevolge van de toename verharding (10 %) en (4) de totale wateropgave: huidige water + 10% toename verharding.

Peilgebied	Huidig water (m ²)	Toename verharding (m ²)	Wateropgave (10 % tgv toename verharding (m ²))	Totaal water benodigd (m ²)
1186	2.270	10.241	1.024,1	3.294

Overzicht van de benodigde waterberging per peilgebied

Zoals al aangegeven is hebben deze cijfers betrekking op het gehele traject van de N233 binnen het peilgebied. Onderhavig plangebied heeft enkel betrekking op 1/3 van het traject binnen peilgebied 1186. Zodoende kan gesteld worden dat de wateropgave $1.024,1 / 3 = 341,4 \text{ m}^2$ bedraagt.

Evacuatie

De N233 Rondweg Veenendaal is bestempeld als evacuatieleroute. Dit is bedoeld voor 'droge' evacuaties. Dit betekent dat - voordat er sprake is van een daadwerkelijke dijkdoorbraak - het gebied ontruimd wordt via deze route. Het is daarmee belangrijk dat de weg altijd beschikbaar is. De verdiepte ligging is mogelijk een plek waar wateroverlast kan ontstaan door hevige regenval. Dit is ten allen tijden onwenselijk, maar aangezien het een evacuatieleroute is moet het ten allen tijden voorkomen worden zodat de weg altijd beschikbaar is voor evacuatie. De verdiepte ligging moet droog gehouden worden door middel van pompen. Immers, hemelwater kan niet afstromen uit de verdiepte ligging. Bij de uitwerking van het waterafvoersysteem en de pompen dient er aandacht te zijn voor de functie van evacuatieleroute en dient meegenomen te worden dat de weg ten allen tijden begaanbaar moet zijn.

Oppervlaktewaterkwaliteit

Regenwater dat op wegen valt, raakt verontreinigd met olie, rubber (PAK), vetresten en ander grof en fijn stof door wegdek-, banden- en andere soorten slijtage. Dit water stroomt naar de berm af en daarnaast vindt verwaaiing van opspattend regenwater plaats naar aanliggende watergangen. Als het verontreinigde water direct in een watergang terecht komt, wordt de waterkwaliteit van het aanliggende oppervlaktewaterstelsel negatief beïnvloed.

Als voorkeursopbouw (kader afstromend wegwater) zal gebruik gemaakt worden van bermfiltratie, waarbij regenwater afstroomt in de berm en ter plaatse het verontreinigd regenwater infiltreert in de bodem. Hierbij is een verkanting van de weg naar de buitenberm vereist. Er wordt rekening gehouden met een berm van 5 m om voldoende bergend en zuiverend vermogen te hebben en verwaaiing naar het oppervlaktewater te minimaliseren. Daarnaast ontstaat hierdoor ruimte voor een onderhoudspad langs de watergang. Op enkele locaties langs de N233 is geen 5 m ruimte tussen de nieuwe weg en de bestaande watergang. In nagenoeg alle gevallen is hier sprake van een onderhoudspad tussen de weg en de watergang. Doordat de weg meer ruimte nodig heeft, er is geen 5 m meer vrij als onderhoudspad. Hierdoor zijn aanpassingen aan het watersysteem nodig om ruimte te creëren voor een onderhoudspad. Daarmee is ook meten invulling gegeven aan een 5 m berm als buffer tussen weg en oppervlaktewater.

Op de locaties waar sprake is van een verbreding van de weg kan sprake zijn van een negatief effect wanneer het wegwater direct in het oppervlaktewater terecht komt. Dit kan voorkomen worden door directe lozing van regenwater op het oppervlaktewater te voorkomen door gebruik te maken van bermfiltratie. Echter, in het plan zijn geen locaties waar wegwater direct in de watergang terecht kan komen, omdat er bermen tussen liggen.

Grondwaterkwaliteit

Bij lozing van afstromend wegwater in de bodem kunnen verontreinigingen in het grondwater terecht komen, en er kan sprake zijn van verwaaiing. Dit wordt beide gezien als negatieve beïnvloeding. Daarnaast kan een incident leiden tot verontreiniging van de bodem. Verzinkt wegmeubilair kan leiden tot puntverontreiniging in de bodem. Op dit moment is er echter ook meubilair, waardoor de verbreding van de weg niet leidt tot extra verontreiniging door verzinkt wegmeubilair.

Het van de weg afstromende regenwater en de in de nabijheid van de weg neervallende waterdruppels als gevolg van verwaaiing komen op de bodem terecht en infiltreren in de bodem. De bodem heeft hier een zuiverende werking voordat het bij het grondwater komt. Onderzoek van Rijkswaterstaat heeft aangetoond dat de bodem langs de weg de verontreinigingen opvangt. Daar worden met name in de bovenste laag en direct langs de weg parameters boven de streefwaarde of interventiewaarde voorkomen. Uit metingen van de grondwaterkwaliteit blijkt dat op de onderzochte locaties nergens streefwaarden worden overschreden.

De verkeersintensiteit neemt toe, maar uit onderzoek blijft dat de verkeersintensiteit weinig invloed heeft op de verontreiniging. Dit leidt dus niet tot een verslechtering van de grondwaterkwaliteit.

Grondwaterstanden en -stroming

Wanneer er sprake is van werkzaamheden in de ondergrond of ondergrondse constructies is er mogelijk beïnvloeding van de grondwaterstanden en de grondwaterstroming. In het volledige plan voor de verbreding van de N233 is een verdiepte ligging opgenomen voor de N233 bij de kruising met de Prins Clauslaan. Daarnaast zijn er enkele (fiets)tunnels onder de N233 welke verlengd moeten worden in het kader van de verbreding van de N233. Deze ingrepen hebben mogelijk een effect op het grondwatersysteem. De meeste effecten worden verwacht in de aanlegfase omdat er dan bemalingen nodig zijn. Met behulp van een grondwatermodellering is in beeld gebracht wat de effecten zijn van het plan op de grondwaterstanden. De ingrepen bij het verlengen van (fiets)tunnels is relatief beperkt. De grootste impact wordt verwacht bij de verdiepte ligging.

Binnen onderhavig plangebied is enkel de fietstunnel aansluitend aan de Grote Beer gelegen. De effecten op de verbreding zijn beperkt.

Mitigerende maatregelen

Er is sprake van toename aan verharding. Dit leidt tot versnelde afvoer van hemelwater en verminderende infiltratie. Hiervoor geldt een watercompensatie-opgave; ook wel wateropgave genoemd.

De wateropgave bestaat uit twee componenten:

- Bestaand water moet voor 100 % terug komen in het plan.
- Toename verharding moet gecompenseerd worden. Wanneer dit gebeurt in de vorm van open water hanteert het waterschap als uitgangspunt dat 10 % moet worden gereserveerd voor open water. Daarnaast moet er rekening worden gehouden met het feit dat er ruimte nodig is om wateren te kunnen onderhouden. De compensatie kan ook in de vorm van een wadi worden opgenomen in het ontwerp. In dat geval dient de wadi een opvangcapaciteit te hebben voor een bui van 60 mm.

In peilgebied 1186 zijn wadi's opgenomen met een totaal oppervlak van 1.793 m². Hier kan water in opgevangen worden. Voor wadi's geldt dat deze een capaciteit moeten hebben om een bui van 60 mm op te vangen. Voor 11.870 m² is dan een bergingscapaciteit van 712 m³ nodig, dit is berekend voor de gehele verbreding van de N233 Rondweg-Oost. Voor onderhavig plangebied waar een toename is van 341,4 m² is een bergingscapaciteit van 20,5 m³ benodigd. Met een oppervlak van 1.793 m² betekent dit een (gemiddelde) diepte van de wadi's van 40 cm om de totale bergingscapaciteit van 712 m³ te realiseren. Hiermee is voor het totale project de wateropgave ingevuld.

4.9.3 Conclusie

Het aspect water vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.10 Ecologie

4.10.1 Algemeen

Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet rekening gehouden worden met de aanwezige natuurwaarden in en om het besluitgebied. Vanaf 2017 geldt hiervoor de Wet natuurbescherming. Deze wet beschermt bepaalde plant- en diersoorten, natuurgebieden en bossen. Voordat ontwikkelingen mogen plaatsvinden, moet worden aangetoond dat in het kader van de huidige natuurwet- en regelgeving van een negatief effect geen sprake is, dan wel dat daarvoor respectievelijk een vergunning of ontheffing kan worden verkregen.

4.10.2 Toetsing

Voor de beoogde verbreding van de Rondweg-Oost is een achtergrondrapport Natuur opgesteld¹⁰. In het onderzoek is de referentiesituatie (huidige situatie) vergeleken met de beoogde situatie, wat is vertaald in de effectbeoordeling. Het onderzoek richt zich op de gebiedsbescherming waar onderscheid is gemaakt tussen Natura 2000-gebieden en Natuurnetwerk Nederland en het onderzoek richt zich op soortenbescherming. Dit onderzoek is uitgevoerd voor de verbreding van het gehele traject van de Rondweg-Oost, onderhavig plangebied beslaat maar een gedeelte van het onderzoeksgebied en zodoende hebben niet alle conclusies uit het rapport betrekking op onderhavig bestemmingsplan. De voor dit bestemmingsplan relevante conclusies zijn navolgend weergegeven. Voor het bepalen van de stikstofdepositie is een stikstofanalyse uitgevoerd uitsluitend voor onderhavige ontwikkeling¹¹.

¹⁰ Tauw, Achtergrondrapport Natuur, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R001-1271416AIH-V02-nda. 9 april 2020.

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

Gebiedsbescherming

Natura 2000-gebieden

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 stikstofanalyse¹² 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 verstoringsaspecten 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 N233 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.

Soortenbescherming

De realisatie van de aansluiting en de verbreding van de Rondweg Oost leidt mogelijk tot het kappen van bomen en struweel binnen de plangrenzen. 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.

Mitigerende maatregelen

Voorafgaand aan het kappen wordt de functie van de bomen voor vogels en vleermuizen nader onderzocht. De struwelen en het werkterrein wordt tevens onderzocht op geschikt leefgebied van marters en amfibieën. Hierdoor kunnen mitigerende maatregelen op maat worden genomen om effecten te voorkomen. Zoals het aanbieden van

¹² Gemeente Veenendaal. Stikstofanalyse aansluiting Groenpoort op Rondweg-oost. 2022\40145, 11 april 2022.

alternatieve verblijfplaatsen of verbeteren van leefgebied. In de omgeving blijven voldoende geschikte biotopen beschikbaar waarin deze alternatieven kunnen worden aangeboden. Ervaring leert dat deze maatregelen de effecten kunnen mitigeren. Verstoring tijdens de werkzaamheden wordt voorkomen door te werken buiten de gevoelige perioden van de soorten. Daarnaast zijn maatregelen mogelijk zoals het afschermen van verlichting tijdens de werkzaamheden. Samengevat zijn de volgende maatregelen mogelijk:

- Werken buiten broedseizoen óf waar mogelijk het werkterrein vooraf ongeschikt maken voor broedvogels of pas starten na een broedvogelcheck
- Uitvoeren van nader onderzoek naar functie van plangebied voor vogels, vleermuizen, marters en amfibieën
- Op basis van de resultaten van dit onderzoek, maatregelen op maat zoals:
 - aanbieden van alternatieve verblijfplaatsen
 - voorkomen van verstoring door te werken buiten gevoelige perioden
 - het afschermen van verlichting van gevoelige gebieden

Nader ecologisch onderzoek

Naar aanleiding van de natuurtoets welke uitgevoerd is voor de beoogde verbreding van de Rondweg Oost is een nader ecologisch onderzoek uitgevoerd ten behoeve van de beschermde soorten¹³. Dit onderzoek is uitgevoerd voor de verbreding van het gehele traject van de Rondweg Oost, onderhavig plangebied beslaat maar een gedeelte van het onderzoeksgebied en zodoende hebben niet alle conclusies uit het rapport betrekking op onderhavig bestemmingsplan. De voor dit bestemmingsplan relevante conclusies zijn navolgend weergegeven.

Grondgebonden zoogdieren

Van de das, wild zwijn, boommarter, bunzing (vrijgesteld) en hermelijn (vrijgesteld) zijn geen beschermde functies in het plangebied aanwezig of is het voorkomen van de soort uitgesloten. Negatieve effecten op deze soorten zijn uitgesloten. Van de wezel en egel zijn waarnemingen bekend en verblijfplaatsen aanwezig, deze soorten zijn vrijgesteld. Voor deze soorten is daarom geen ontheffing nodig, maar zijn wel maatregelen nodig met betrekking tot de zorgplicht.

In het plangebied zijn verblijfplaatsen aanwezig van de steenmarter. Het voornemen heeft een negatief effect op essentiële gebruiksfuncties van het leefgebied van steenmarter. Het rooien van struweel vernietigt verblijfplaatsen van de steenmarter. 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. Deze maatregelen moeten worden uitgewerkt in een activiteitenplan. Een van de maatregelen is bijvoorbeeld het werken buiten de kwetsbare periode van de steenmarter (werken van oktober tot maart).

Vleermuizen

In en rondom het plangebied zijn vliegroutes van vleermuizen aanwezig. Het gaat om vliegroutes van de gewone dwergvleermuis en laatvlieger. Verblijfplaatsen en essentiële

¹³ Tauw. Nader ecologisch onderzoek N233 Veenendaal. R018-1271416HLB-V02-rlk-NL, 16 december 2020.

ele foerageergebieden komen binnen de invloedssfeer van het voornemen niet voor, negatieve effecten hierop zijn uitgesloten.

Het verbreden van de weg en de mogelijke verwijdering van vegetatie aan de oostzijde van de weg kan een groot effect hebben op de functionaliteit van de vliegroutes. Het uitvoeren van de voorgestelde ontwikkeling is een overtreding van artikel 3.5 lid 2 Wnb. Voor het uitvoeren van de ontwikkeling is een ontheffing nodig. Negatieve effecten dienen te worden voorkomen, hiervoor dienen mitigerende maatregelen te worden opgenomen in een mitigatieplan. Hierbij kan worden gedacht aan aangepaste verlichting, aanplanten van lijnvormige beplanting en geleidende structuren over de verbreedde N233. Daarnaast dienen de mitigerende maatregelen functioneel te zijn als de werkzaamheden beginnen. Negatieve effecten door de realisatie hiervan of van de verbreding kunnen worden voorkomen door te werken buiten de actieve periode van vleermuizen, er kan gewerkt worden in de periode van december tot en met februari, of door de vliegroute donker te houden.

Amfibieën

De heikikker is niet aangetroffen tijdens het nader onderzoek, de aanwezigheid van heikikker is daarom uitgesloten. De poelkikker is in het noordelijke deel aangetroffen tijdens het onderzoek naar vleermuizen. Er is geen nader onderzoek naar deze soort uitgevoerd. In het plangebied zijn negatieve effecten op poelkikker niet uitgesloten omdat er voortplantingswater en overwinteringshabitat van de soort binnen het plangebied ligt.

Als werkzaamheden plaatsvinden aan de watergang of het struweel is dit een overtreding van artikel 3.10 lid 1b Wnb. Er zijn maatregelen nodig om negatieve effecten zo veel mogelijk te beperken. Hierbij moet gedacht worden aan het werken buiten kwetsbare perioden en in een langzaam tempo de graafwerkzaamheden uitvoeren. In voortplantingswateren kan worden gewerkt van half september tot maart. In landhabitat kan worden gewerkt in de periode half april tot half oktober (Bij12, 2017d). Deze maatregelen dienen nader uitgewerkt te worden in een activiteitenplan.

Algemene broedvogels

Voor de werkzaamheden geldt dat tijdens de aanlegfase rekening gehouden dient te worden met algemene broedvogels. In de maanden maart tot en met augustus is het ten zeerste af te raden om werkzaamheden uit te voeren. In de tussenliggende periode (september), of als toch tijdens het broedseizoen gewerkt wordt, dient voorafgaand aan de werkzaamheden een broedvogelcontrole uitgevoerd te worden. Als tijdens deze broedvogelcontrole een broedgeval aanwezig blijkt, dient gewerkt te worden met een verstoringsvrije zone totdat het nest verlaten is. Zowel de broedvogelcontrole als de bepaling van de verstoringsvrije zone moeten door een ter zake kundige ecooloog uitgevoerd worden.

Hoewel in de regel tussen oktober en februari gewerkt kan worden zonder nesten te verstoren dient wel ten alle tijden rekening gehouden te worden met broedvogels. Als tijdens de werkzaamheden een broedgeval wordt ontdekt, dienen de werkzaamheden onmiddellijk gestaakt te worden. Daarna moet in overleg met een ecooloog bepaald worden of en welke verstoringsvrije zone aangehouden moet worden.

4.10.3 Conclusie

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.

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.

Na het verkrijgen van de benodigde ontheffingen vormt het aspect ecologie geen belemmering voor onderhavig plan. Om de hiervoor genoemde soorten te beschermen is in de regels van dit bestemmingsplan een voorwaardelijke verplichting opgenomen, waaruit volgt dat een omgevingsvergunning pas kan worden verleend indien een ontheffing van de Wnb is verkregen. Uit het ecologisch onderzoek blijkt dat – met het treffen van de juiste mitigerende maatregelen – het verkrijgen van een ontheffing mogelijk is. Daarmee is de uitvoerbaarheid van het plan voldoende verzekerd.

4.11 Archeologie

4.11.1 Algemeen

In de Wet op de archeologische monumentenzorg (2007) zijn de uitgangspunten van het Verdrag van Malta (1992) binnen de Nederlandse wetgeving geïmplementeerd. De wet regelt de bescherming van archeologisch erfgoed in de bodem, de inpassing ervan in de ruimtelijke ontwikkeling en de financiering van opgravingen, waarbij in beginsel geldt: “de veroorzaker betaalt”. Het belangrijkste doel van de wet is het behoud van het bodemarchief “in situ” (ter plekke), omdat de bodem de beste garantie biedt voor een goede conservering van de archeologische waarden. Het is verplicht om in het proces van ruimtelijke ordening tijdig rekening te houden met de mogelijke aanwezigheid van archeologische waarden. Op die manier komt er ruimte voor overweging van archeologievriendelijke alternatieven.

4.11.2 Toetsing

Voor de beoogde verbreding van de Rondweg-Oost is een archeologisch bureauonderzoek uitgevoerd¹⁴. De voor dit bestemmingsplan relevante conclusies zijn navolgend weergegeven.

Het plangebied is gelegen in terrein dat op de gemeentelijke beleidskaarten een lage of geen archeologische verwachting heeft. 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.

4.11.3 Conclusie

Het aspect archeologie vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

4.12 Cultuurhistorie

4.12.1 Algemeen

Op grond van artikel 3.1.6, vijfde lid, onderdeel a van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) moeten naast de in de grond aanwezige of te verwachten monumenten ook cultuurhistorische waarden worden meegewogen bij de beoordeling van een ruimtelijk project.

4.12.2 Toetsing

Voor de beoogde verbreding van de Rondweg-Oost is een achtergrondrapport landschap en cultuurhistorie opgesteld¹⁵. Het onderzoek richt zich op beïnvloeding van bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen, beïnvloeding van openheid en schaal van het landschap, het verlies of aantasting van cultuurhistorische gebieden, structuren en elementen en de ruimtelijke kwaliteit. De voor dit bestemmingsplan relevante conclusies zijn navolgend weergegeven.

Beïnvloeding van bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen

De realisatie van de aansluiting van Groenpoort op de N233 en daarmee gepaard gaande verbreding naar 2 x 2 rijbanen verandert de landelijke uitstraling die de weg nu heeft naar een meer stedelijke uitstraling. De komst van geluidsschermen en zeker de integratie van de geluidsschermen met de bebouwing geeft een meer stedelijk beeld. Op de cultuurhistorische kaart van gemeente Veenendaal kennen de weg en de directe omgeving nauwelijks bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen.

¹⁴ Transect, Archeologisch Bureauonderzoek, Veenendaal-Kesteren, N233. Transect-rapport 2489, 2 december 2020.

¹⁵ Tauw. Achtergrondrapport Landschap en Cultuurhistorie, N233 Rondweg Veenendaal-Oost en Rijnbrug Rhenen. R004-1271416LVR-V02-efm-NL, 31 maart 2020.

De aansluiting op Groenpoort leidt niet tot aantasting van bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen. Deze aansluiting ligt in dezelfde lijn als de verkeersrichting van het gebied en dus haaks op de N233. Daarmee volgt het de hoofdstructuren van het gebied die voornamelijk oost-west en noord-zuid georiënteerd zijn. De aansluiting op Groenpoort wordt neutraal beoordeeld voor het criterium 'beïnvloeding bijzondere landschappelijke gebieden, structuren en elementen'.

Ook de noodzakelijke verbreding van deze 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. Hiermee blijft deze structuur in Veenendaal behouden. Voor de landschappelijke inkleding wordt langs grote delen van de weg (oostzijde) een strook met bomen geplant⁶. Dit geeft de weg een groene uitstraling.

Beïnvloeding van openheid en schaal van het landschap

De N233 kent een afwisseling in openheid en schaal van het landschap. Voor een groot deel ligt de weg tussen geluidswallen waarmee de weg en omgeving een zeer besloten en kleinschalig karakter hebben. Dit zal in de toekomstige situatie door de bouw van Veenendaal-Oost (deelplan Groenpoort) versterkt worden.

De noodzakelijke verbreding van de weg ter hoogte van de aansluiting op Groenpoort heeft geen invloed op de openheid en schaal van het landschap waar de weg deel van uitmaakt. De weg zelf wordt iets breder maar door de geluidswallen is er nauwelijks doorkijk naar het omringende landschap. Mede door de ontwikkeling van Veenendaal-Oost zal de openheid van de weg en omgeving verder ingekaderd worden. De weg ligt in de huidige situatie al in een stedelijk gebied. Er is geen sprake van een open gebied die door een nieuwe weg doorsneden wordt. De openheid en schaal van het landschap veranderen daarmee niet. De landschappelijke omgeving van de weg wordt door de verbreding niet aangetast.

Wel zal het landschap in de toekomst verder verdichten door de ontwikkeling van de wijk Groenpoort, maar dit is geen aanleiding om het effect op openheid en schaal van het landschap door de wegverbreding negatief te beoordelen. Daar waar de N233 wordt aangesloten op de wijk Groenpoort heeft geen onderscheidende gevolgen voor de openheid en schaal van het landschap die anders zijn. Daarom wordt de aanpassing van de N233 neutraal beoordeeld voor het criterium 'beïnvloeding openheid en schaal van het landschap'.

Mitigerende maatregelen

Vanwege de aanwezigheid van geluidsschermen rondom de weg kan vanaf de weg geen openheid ervaren worden. Wanneer bij de wegverbreding extra geluidsschermen geplaatst worden, waar deze nu niet staan, is het mogelijk om de geluidswallen van glas te maken, zodat gebruikers van de weg het omringende landschap kunnen zien. Hierdoor wordt de beleving van openheid vanaf de weg groter, doordat er doorzichten vanaf de weg naar het omringende landschap ontstaan. Deze 'optische' maatregel heeft het meeste effect op plekken waar geen bebouwing direct langs de weg staat, zodat de zichtlijnen nog enige lengte hebben. Ook dienen de glazen geluidswallen schoon gehouden te worden zodat het doorzicht niet verdwijnt. Deze maatregel beïnvloedt

vloed alleen de beleving van de openheid door weggebruikers. Het landschap zelf verandert er niet door. Daarom leidt deze mitigerende maatregel ook niet tot een andere beoordeling voor de openheid en schaal van het landschap.

Verlies of aantasting van cultuurhistorische gebieden, structuren en elementen

De noodzakelijk verbreding van de N233 ter hoogte van de aansluiting op Groenpoort leidt niet tot verlies of aantasting van waardevolle cultuurhistorische gebieden, structuren of elementen langs de weg. De ontginningslijnen in oost-westelijke richting, die de verkavelingsrichting van het veengebied aangeven, zijn reeds doorsneden bij aanleg van de N233. De wegverbreding heeft hier geen extra effect op. Er zijn geen historische houtwallen, grenspalen of andere cultuurhistorische relictten die door verbreding van de weg worden beïnvloed. Ook staan er geen rijksmonumenten of gemeentelijke monumenten langs de weg die aangetast worden.

Het gedeelte waar de N233 wordt aangesloten op het nieuw te ontwikkelen Groenpoort is geen onderdeel van een waardevol cultuurhistorisch gebied. Ook heeft de plek van deze aantakking geen andere cultuurhistorische waarden volgens de provinciale en gemeentelijke waardenkaarten. De wegverbreding met aansluiting op Groenpoort wordt daarom neutraal beoordeeld voor het thema 'verlies of aantasting van cultuurhistorische gebieden, structuren en elementen'.

Ruimtelijke kwaliteit

Ruimtelijke kwaliteit wordt bepaald door de gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde van een gebied. De beoogde tweede aansluiting voor Veenendaal-Oost leidt tot een hogere gebruikswaarde van de Rondweg Oost. Daarnaast kan de belevingswaarde van de weg verhoogd worden door bomen of andere beplanting als een lijn langs de weg te plaatsen. Dit geeft de weg een groenere uitstraling en draagt bij aan een aantrekkelijke leefomgeving. Ook het hanteren van eenheid in de materiaalkeuze en kleur van geluidswallen draagt bij aan een hogere belevingswaarde daarmee verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Dit zorgt voor rust en continuïteit in het gebied waarmee de weg een betere uitstraling krijgt. Wanneer de achterzijde van de geluidswal verandert, zal deze verandering ingepast moet worden in het bestaande landschap achter de weg.

4.12.3 Conclusie

Het aspect cultuurhistorie vormt geen belemmering voor onderhavig plan.

5 Wijze van bestemmen

5.1 Algemeen

Het bestemmingsplan bestaat uit een verbeelding en regels en is voorzien van een toelichting. De regels en verbeelding vormen het juridisch bindende deel, terwijl de toelichting geen juridische binding heeft, maar moet worden beschouwd als handvat voor de uitleg en de onderbouwing van de opgenomen bestemmingen. De regels bevatten het juridisch instrumentarium voor het regelen van het gebruik van de gronden, bepalingen omtrent de toegelaten bebouwing, regelingen betreffende het gebruik van aanwezige en/of op te richten bouwwerken. De verbeelding heeft een rol voor toepassing van de regels alsmede de functie van visualisering van de bestemmingen.

In deze paragraaf worden de systematiek van de regels en de wijze waarop de regels gehanteerd dienen te worden, uiteengezet. De regels van het plan bestaan uit vier hoofdstukken, waarin achtereenvolgens de inleidende regels, de bestemmingsregels, de algemene regels en de overgangs- en slotregels aan de orde komen. Voor de systematiek is aangesloten op de SVBP2012. Daarnaast is zoveel mogelijk aangesloten bij het bestemmingsplan 'Woongebieden 2018' en het aangrenzende bestemmingsplan 'Veenendaal-Oost, deelplan Groenpoort'.

Opzet bestemmingsplan

Het plangebied is voorzien van de eindbestemmingen 'Verkeer' en 'Groen'. Op grond van deze bestemmingen geldt een rechtstreekse bouwtitel. De (eind)bestemming 'Verkeer' is inhoudelijk gestoeld op het voorlopig ontwerp voor de beoogde wegverbreding en aanleg van de aansluiting op Groenpoort, maar biedt de nodige flexibiliteit. Omdat de exacte situering van de weg en daarbij behorende voorzieningen nog niet definitief is, zijn ruimere marges opgenomen. Door deze opzet wordt de gewenste flexibiliteit gedurende het ontwikkelingstraject gecreëerd.

5.2 Inleidende regels

Begrippen

In deze bepaling zijn omschrijvingen gegeven van de in het bestemmingsplan gebruikte begrippen. Deze worden opgenomen om interpretatieverschillen te voorkomen. Begripsbepalingen zijn alleen nodig voor begrippen die gebruikt worden in de regels en die tot verwarring kunnen leiden of voor meerdere uitleg vatbaar zijn.

Wijze van meten

Om op een eenduidige manier afstanden, oppervlakten en inhoud van gebouwen en/of bouwwerken, geen gebouwen zijnde, te bepalen wordt in de wijze van meten uitleg gegeven wat onder de diverse begrippen wordt verstaan. Ten aanzien van de wijze van meten op de verbeelding geldt steeds dat het hart van een lijn moet worden aangehouden.

5.3 Bestemmingsregels

5.3.1 Opbouw bestemming

Bestemmingsomschrijving

Bevat de omschrijving van de doeleinden die met de bestemming aan de grond worden toegekend. Hierbij gaat het in beginsel om een beschrijving van de aan de grond toegekende functies zoals 'Verkeer'. De aard van de toegelaten inrichtingen van gronden (bouwwerken en werken, geen bouwwerken zijnde) vloeit dan voort uit de toegelaten functies.

Bouwregels

In de bouwregels worden voor alle gebouwen en bouwwerken, geen gebouwen zijnde, de van toepassing zijnde bouwregels gesteld. Waar en met welke maatvoering mag worden gebouwd, wordt hier vastgelegd.

Nadere eisen

In de nadere eisen worden specifieke eisen gesteld voor het gebruik van de gronden, bijvoorbeeld in de vorm van een voorwaardelijke verplichting.

5.3.2 Bestemming

In deze paragraaf is de feitelijk in het plan voorkomende bestemming beschreven. De bestemming is kort toegelicht welk gebruik van de gronden is toegestaan en welke bouwregels er gelden.

Verkeer

De Rondweg-Oost (N233) en benodigde gronden voor de beoogde verbreding en aanleg van de aansluiting op Groenpoort zijn voorzien van de bestemming 'Verkeer'. De voor 'Verkeer' aangewezen gronden zijn bestemd voor voorzieningen ten behoeve van wegverkeer, infrastructuur, geluidbeperkende voorzieningen, nutsvoorzieningen, standplaatsen, groenvoorzieningen, (speel)pleinen en additionele voorzieningen.

Voor het bouwen van bouwwerken geen gebouw zijnde gelden de volgende regels:

- de bouwhoogte van erf- en terreinafscheidingen mag maximaal 1 meter bedragen;
- de bouwhoogte van lichtmasten mag maximaal 12 meter bedragen;
- de bouwhoogte van beeldende kunst mag maximaal 10 meter bedragen;
- de bouwhoogte van geluidbeperkende voorzieningen mag maximaal 8 meter bedragen;
- de maatvoering van reclame-uitingen dient te voldoen aan het reclamebeleid zoals geldt voor het gebied ten tijde van de indiening van de aanvraag;
- de bouwhoogte van overige bouwwerken, geen gebouw zijnde mag maximaal 6 meter bedragen.

5.4 Algemene regels

Algemene bouwregels

In de algemene bouwregels is een regeling opgenomen voor ondergronds bouwen.

Algemene gebruiksregels

In dit artikel is in algemene zin aangegeven wanneer sprake is van strijdig gebruik met de regels uit het bestemmingsplan.

Algemene aanduidingsregels

Voor het nabij gelegen tankstation aan de Rondweg Oost zijn de gebiedsaanduidingen 'veiligheidszone - lpg 1' en 'veiligheidszone - lpg 2' opgenomen. Met de eerste aanduiding is geregeld dat er ter plaatse van de aanduiding geen kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten worden gebouwd. Hiervan kan worden afgeweken indien uit onderzoek is gebleken dat door een wijziging van de bedrijfsvoering in de risicovolle inrichting de plaatsgebonden risicocontour kleiner is geworden of dat door aangepaste wet- en regelgeving, nieuwe inzichten, dan wel nieuwe rekenmethoden een kleinere plaatsgebonden risicocontour geldt. De aanduiding 'veiligheidszone - lpg 2' kent een nog strenger regime. Ter plaatse zijn de gronden mede bestemd voor het tegengaan van een te hoog veiligheidsrisico van kwetsbare en beperkt kwetsbare objecten vanwege een LPG-installatie.

Algemene afwijkingsregels

Dit artikel is een aanvulling op de afwijkingsregels uit de bestemmingen waarin nog een aantal algemene afwijkingen is opgenomen. Het betreft hier onder meer een standaardregeling die beperkte afwijkingen in de maatvoering bij de uitvoering van bouwplannen mogelijk maakt (met een maximum van 10%).

Overige regels

Voor het uitvoeren van ondergrondse werken en werkzaamheden gelden, behoudens in de regels opgenomen afwijkingen, geen beperkingen.

Burgemeester en wethouders verlenen slechts een omgevingsvergunning voor het bouwen, het uitbreiden en het wijzigen van de functie van bouwwerken en gronden, met inachtneming van het de voor het gebied ten tijde van de indiening van de aanvraag geldende parkeernormenbeleid

5.5 Overgangs- en slotregels

Overgangsrecht

Bouwwerken welke op het moment van inwerkingtreding van het bestemmingsplan bestaan (of waarvoor een omgevingsvergunning is aangevraagd) mogen blijven bestaan, ook al is er strijd met de bouwregels. De overgangsbepaling houdt niet in dat het bestaand, illegaal opgerichte, bouwwerk legaal wordt, noch brengt het met zich mee dat voor een dergelijk bouwwerk alsnog een omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen kan worden verleend. Burgemeester en wethouders kunnen in beginsel dus nog gewoon gebruik maken van hun handhavingsbevoegdheid. Het gebruik van de grond en opstallen, dat afwijkt van de regels op het moment van inwerkingtreding van het plan, mag eveneens worden voortgezet.

Slotregel

Dit artikel geeft aan op welke manier de regels kunnen worden aangehaald.

6 Uitvoerbaarheid

6.1 Economische uitvoerbaarheid

Bij de voorbereiding van een bestemmingsplan dient op grond van artikel 3.1.6, eerste lid, sub f van het Besluit ruimtelijke ordening (Bro) onderzoek plaats te vinden naar de financiële uitvoerbaarheid van het plan. Doorgaans is de vraag of er gemeentelijke kosten zijn en hoe deze verhaald worden. Deze vraag omhelst tevens eventuele plan-schade.

Sinds de inwerkingtreding van de Wet ruimtelijke ordening (Wro) in 2008 is het onder omstandigheden verplicht om aan het opstellen van een bestemmingsplan een exploitatieplan te koppelen. Er is sprake van een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12, lid 1 van de Wro als onderdeel van afdeling 6.4 inzake de grondexploitatie. Een exploitatieplan is niet verplicht indien het verhaal van kosten van de grondexploitatie van de in het plan opgenomen gronden op een andere wijze is verzekerd (artikel 6.12, lid 2 sub a Wro).

De aansluiting van de wijk Groenpoort is een gemeentelijk initiatief. De Rondweg-Oost is echter een provinciale weg. De uitvoering van de voorgenomen ontwikkeling is geregeld conform een samenwerkingsovereenkomst tussen gemeente en ontwikkelingsbedrijf Veenendaal oost. Daarin zijn ook de financiële aspecten opgenomen. Daarmee is het project economisch uitvoerbaar.

6.2 Overleg

Conform ex artikel 3.1.1. van het Bro dienen burgemeester en wethouders bij de voorbereiding van een bestemmingsplan overleg te plegen met de besturen van betrokken gemeenten en waterschappen en met de Rijks- en provinciale diensten die betrokken zijn bij de zorg voor de ruimtelijke ordening of belast zijn met de behartiging van belangen welke in het plan in het geding zijn. In dit kader is het bestemmingsplan voor advies toegezonden aan de betrokken instanties.

6.3 Omgevingsdialoog

Op 24 mei 2022 is in zorgcentrum De Meent een inloopavond gehouden over de aansluiting Groenpoort op de Rondweg-oost. Hiervoor zijn 120 adressen aangeschreven in omgeving Willem Barentszstraat en Petrus Planciusstraat en is op social media (o.a. Facebook Veenendaal-oost) een uitnodiging geplaatst.

De opkomst was laag (8%); aanwezigen waren allen afkomstig van de omgeving Willem Barentszstraat. Er heerste een positief sentiment! Er werd vooral informatie opgehaald wanneer de realisatie zal plaatsvinden en over de te treffen geluidswerende voorzieningen, de hoogte ervan en beoogde uitvoering.

De huidige begroeide geluidswal met schanskorven wordt zeer gewaardeerd; het geeft naast de benodigde geluidswering een fijne, groene uitstraling. Meerdere keren

is aangegeven dat bij eventuele aanpassing/ophoging het bestaande groen en de groene uitstraling aan de zijde van de woningen behouden moeten blijven. Verder werd aandacht gevraagd voor een geluidlek in de huidige geluidwerende voorziening ter hoogte van het pompstation / Petrus Planciusstraat. In het ontwerp tekening is hierin voorzien.

Naast het verkeer op de rondweg zelf, is ook aandacht gevraagd voor het huidige verkeer en gedrag op de Buurtlaan-oost. Het weghalen van de verhoogde rijbaanscheiding heeft geleid tot hogere snelheden en geluidshinder van de aanwezige drempels bij de aansluiting Willem Barentszstraat. Het verslag¹⁶ van de inloopavond is bijgevoegd in de bijlagen.

6.4 Zienswijzen

Op de bestemmingsplanprocedure is afdeling 3.4 Algemene wet bestuursrecht van toepassing. In navolging hiervan heeft het ontwerpbestemmingsplan Aansluiting Groenpoort, Veenendaal-oost van 1 september 2022 tot en met 12 oktober 2022 voor een ieder ter inzage gelegen. Een ieder kon in deze periode zienswijzen indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend.

¹⁶ Gemeente Veenendaal. Verslag Inloopavond Aansluiting Groenpoort op Rondweg-oost. 24-05-2022.