

**Geachte leden van de Provinciale Staten Utrecht,**

Binnenkort moet u een beslissing nemen over de aanpassingen van de Rondweg Oost (N233) in Veenendaal, zoals voorgesteld door Gedeputeerde Staten op 29 mei jl.

Graag willen wij als tegenstanders en namens een grote groep van verontruste omwonenden, hiervoor nog enige aandachtspunten ter overweging meegeven:

- Wij als verontruste bewoners zijn tegen de verbreding van deze weg naar een 4-baansweg (ook wel verkapte autoweg genoemd). Ook bij een verdiepte aanleg, zoals het advies van de gemeente Veenendaal en Gedeputeerde Staten luidt, zal dit een facilitering zijn voor al het verkeer, maar vooral voor het vrachtverkeer in de Noord-Zuid as tussen de A12 en A15, waardoor er een enorme toename van het aantal verkeersbewegingen zal zijn de komende jaren. In feite komt er dan gewoon een verlengde A30 in onze achtertuinen! Op dit moment is er al een capaciteit van 30.000 verkeersbewegingen per dag; dit zal dan worden uitgebreid naar 48.000 tot 60.000 bewegingen per dag. Met een eventuele verbreding van de Rijnbrug is dan het hek van de dam en zijn de gevolgen voor ons als bewoners niet te overzien! (zie bijlage interview voormalige projectleider dhr. Van Ginkel van de Provincie Utrecht in 2008)
- Telkens weer wordt er geschermd met getallen van slechts 5% doorgaand verkeer en slechts 5% vrachtverkeer. Er zijn grote twijfels bij deze getallen. Iedere gebruiker van deze Rondweg of aanwonende kan met eigen ogen zien dat dit verkeer allemaal doorrijdt richting de Rijnbrug. Wij hopen dat de provincie Utrecht niet net als bij Lelystad Airport sjoemelt met getallen. Overigens zal het verbreden van de Rondweg Oost bij Veenendaal de problemen van de N233 beslist niet oplossen. Want zoals de wet in verkeerskunde luidt: het probleem zal dan iets verderop weer terug komen. De problemen zullen zich dan ook verplaatsen naar de Cuneraweg tussen Veenendaal en Rhenen.

- **In het nog steeds van kracht zijnde bestemmingsplan van 1997 staat letterlijk:**

De Rondweg is geen onderdeel van het landelijk wegennet en mag daarom binnen dit landelijk net geen concurrerende noord-zuid verbinding tussen de A12 en de A15 vormen. De huidige plannen zijn dan ook in strijd met dit bestemmingsplan.

### **Doorstroming**

- De provincie Utrecht wil een zo maximaal mogelijke doorstroming voor het verkeer. Dit met zo weinig mogelijk oponthoud voor het doorgaande bedrijfs- en vrachtverkeer. Er is gedurende het proces nauwelijks aandacht geweest voor de verkeersbeheersing. Andere oplossingen dan het verbreden van de Rondweg zijn nauwelijks onderzocht!
- Ondanks dat in het verleden hier in de MME en in de Gemeen-teraad is voorgesteld om de Rijnbrug Rhenen en de Rondweg Oost als één geheel te zien, worden deze projecten afzonderlijk behandeld, terwijl dit alles gezamenlijk grote gevolgen zal hebben op de trajecten onderling. Wij zijn blij met het ingediende amendement om de N233 de functie van een regionale weg te laten behouden, maar dit is geen garantie voor de toekomst en kan straks na de verkiezingen van 2019 weer anders gaan uitpakken.

### **Gevolgen voor gezondheid**

- Er liggen diverse scholen, kinderdagverblijven, sportvelden en zelfs een verpleeghuis zeer dicht aan de Rondweg Oost! Zij zullen nog meer gezondheidsproblemen gaan ondervinden door toename van geluid en fijnstof. Het gaat vooral om ouderen en mensen met hart- en vaatziekten of longaandoeningen. En dat terwijl recentelijk de relatie tussen fijnstof en het autoverkeer voor de gezondheid is aangetoond, o.a. door Milieudefensie, het Longfonds en recentelijk door het RIVM: **“Fijnstof is een grote boosdoener voor de gezondheid van omwonenden langs een drukke weg als de N233 en hierdoor zal de levensverwachtingen met maanden tot jaren worden verkort!”**

**“Gezondheidseffecten van fijnstof kunnen ook optreden door langdurige blootstelling aan lagere concentraties. Zelfs als de concentraties onder de Europese grenswaarden liggen, treden nog steeds gezondheidseffecten op”.**

*(Meer informatie kunt u vinden op de site van het RIVM)*

Nog meer zegt het advies van de Gezondheidsraad:

**“Iedere Nederlander heeft recht op een schone en gezonde lucht!”**

Dat geldt ook voor de bewoners langs de Rondweg in Veenendaal !!

- Wetenschappers hebben een alarmerend en schokkend artikel over het effect van fijnstof op de gezondheid en levensverwachting gepubliceerd in het Journal of the American Medical Association. Dit rapport is u als bijlage toegezonden.
- Voor de plannen van de N233 is in het kader van de Wet Milieu beheer een nieuw milieueffectrapportage (kortweg MER) verplicht. Deze moet nog gemaakt worden en de verwachtingen van deskundigen zijn dat deze negatief zal uitvallen.
- Door het aantrekken van meer verkeer op de N233 zullen de gevolgen voor bewoners, scholen, sportvelden, verzorgingstehuizen etc. nog meer impact hebben voor de leefbaarheid en gezondheid. Wanneer bestaande rotondes vervangen gaan worden door kruisingen met VRI's zal dit nog meer geluidsoverlast en uitstoot van fijnstof en CO2 geven voor direct aanwonenden, zoals gepubliceerd door het SWOV.
- Wellicht overbodig om hier nogmaals te melden dat veel woningen in 2007 al zijn gebouwd met een ontheffing (verleend door de provincie) voor de geluidsoverlast op de gevel.

### **Gevolgen bij een ongelijkvloerse kruising van de Rondweg met de Prins Clauslaan:**

- In het persbericht van de Provincie staat: “Bij een ongelijkvloerse kruising neemt de geluidsbelasting op de woontoren bij de huidige kruising af en kunnen de geluidschermen op de locatie iets worden verlaagd”  
Bij een "tunnelbak" komen geluid en fijnstof in één bulk vrij daar waar de bak weer naar "normaal" wegniveau komt.
- Als deze niet "overkappend" wordt, zijn er juist hogere geluidsschermen nodig want het geluid zit in de "bak" en kan dan alleen maar "omhoog" weg en doet dat ook!
- Voor de mensen die het effect in de praktijk willen horen, kom naar de Verlengde Spoorlaan of de Parallelweg/Middelbuurtseweg, ga een

eindje van het spoorviaduct afstaan en luister naar het effect van de spoortunnel als de auto's de tunnelbak uitkomen. Bij de Prins Clauslaan krijg je nl. op zijn minst dezelfde situatie. Vermoedelijk nog erger, want de spoorlijn is natuurlijk maar heel smal en de Verlengde Spoorlaan is ook heel smal en tussen de Verlengde Spoorlaan en de spoorlijn zit boven de tunnel ook nog redelijk wat ruimte, dus het geluid kan daar ook gewoon naar boven toe de "bak" uit.

### **Leefbaarheid**

- Iedereen in de gemeenteraad en de Provinciale Staten heeft het over de leefbaarheid voor de bewoners, maar op veel plaatsen (ook langs de Rondweg in Veenendaal) wordt de luchtkwaliteit volgens de EU-normen nu al niet gehaald. In dat licht is het opmerkelijk dat de Provincie Utrecht aangeeft dat de geplande verbreding van de N233 en de Rijnbrug bij Rhenen naar 2x2 rijbanen tot een verbetering van de leefbaarheid zal leiden. Wij als bewoners vragen ons af hoe dit te rijmen valt met een toename van het autoverkeer op de Noord-Zuid as Kesteren-Veenendaal en de te verwachten aanzuiging van het verkeer. Ons is niet duidelijk voor wie de leefbaarheid toe zal nemen, en hoe dit is gedefinieerd. Voor velen langs de N233 valt er geen verbetering te verwachten, integendeel.
- Er wordt in het voorstel van GS alleen over een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan gesproken, nergens wordt er over ondertunneling gesproken en dan te bedenken dat er vele honderden woningen langs het hele traject van de Rondweg in Veenendaal zijn gebouwd en nog vele woningen worden gebouwd de komende jaren.
- Wanneer leefbaarheid inhoudt dat er een ca 15 meter (of nog hogere) schutting in je achtertuin of voor je ramen komt te staan om geluid tegen te houden, dan is dat voor ons bewoners geen leefbaarheid, zeker omdat veel zonlicht en daglicht zal worden ontnomen!

### **De procesgang**

- De bewoners in het gebied aan de Rondweg Oost zijn niet voorgelicht over de consequenties van een eventuele verbreding voor hun gezondheid. Er is nog nauwelijks tot geen onderzoek gedaan naar de milieueffecten als deze plannen gerealiseerd zullen zijn.

- De klankbordgroep bewoners welke sinds augustus 2015 is ingesteld, is geen afspiegeling van de bewoners geweest en heeft ook nauwelijks contact gehad met hun achterban. Hen is bij aanvang van dit proces verboden om met de media en achterban te praten. Ook heeft de provincie nagelaten om de bewoners schriftelijk te informeren.

Het advies wat is uitgebracht door de bewonersklankbordgroep is geen eensluidend advies geweest en veel van de KBG leden zijn het niet eens met het naar buiten gebrachte advies. Een meerderheid was voor de nul-plus optie. De Provincie heeft hierin gefaald door niet de lead te nemen en een officiële stemming te doen binnen de Klankbordgroep, hierdoor kan gesteld worden dat de KBG van het begin af aan niet goed heeft gefunctioneerd.

- In april 2017 zijn ons als bewoners een aantal alternatieven voorgelegd waarbij telkens - volgens de ladder van Verdaas – de diverse alternatieven zouden afvallen om uiteindelijk nog één oplossing over te houden. Vanaf het begin was het voor velen al duidelijk dat uiteindelijk er geen varianten uit zouden komen, maar uitsluitend de 2x2 maaiveld oplossing.
- Alle andere voorgestelde varianten zijn gedurende het proces bewust afgefallen; door Sweco werden bezwaren opgeworpen voor deze varianten die allang vóór aanvang van dit proces bekend waren (bv juridisch niet haalbaar). Waarom zijn deze varianten dan ingetekend op een mooi kaartje en ter keuze voorgelegd aan de bewoners? En waarom is gevraagd aan de bewoners om “mee te denken” over mogelijke oplossingen, terwijl vooraf al bekend was dat veel oplossingen geen schijn van kans hadden? Bewoners voelen zich door deze gang van zaken voor de gek gehouden, hen is een worst voorgehouden welke snel weer terug is getrokken! Kortom, bewoners voelen zich ..... het woord mag u zelf invullen.

### **Alternatieven**

- Als bewoners zijn wij van mening dat er onvoldoende is gedaan om alternatieven te onderzoeken, ook met het oog op toekomstige plannen (in 2023) zou het nu al wenselijk geweest zijn om samen met het Rijk een derde Rijnsoeververbinding te bekijken en eventueel het doortrekken van de A30, via Wageningen naar de A15 in de Betuwe.

- Een goed alternatief zou de aanleg van een nieuwe Rondweg ten Oosten van Veenendaal zijn, zoals ook door Provincie en Sweco is gepresenteerd in de alternatieve keuzemogelijkheden. Hierbij zou de nieuwe woonwijken een extra ontsluiting kunnen krijgen, het Industrierrein Ambacht en Nijverheid een goede afwikkeling krijgen door extra ontsluiting op deze weg en zouden de huidige woonwijken worden ontlast van een verkapte autoweg. Ook zou de uitvoering hiervan geen problemen opleveren tijdens de aanleg. Nog steeds onduidelijk waarom een dergelijk alternatief eerst wordt aangeboden als keuze door provincie en Sweco, terwijl bij het voorleggen aan de bevolking al bekend was dat dit alternatief om juridische gronden niet mogelijk is.
- De gemeente Veenendaal geeft in haar advies mee om de snelheid op deze weg te verlagen naar 70 km. Wij zijn het daar mee eens, echter zou het wat ons betreft nog verder omlaag mogen naar b.v. 60 km of zelfs 50km. Uiteindelijk loopt deze rondweg door de bebouwde kom! Ook binnen de provincie Utrecht zijn voldoende voorbeelden waarbij de toegestane snelheid op een N-weg 50 km is, b.v. N224 tussen Renswoude en Zeist en op de N225 bij Elst is dit zelfs 30 km! Een verlaging van de maximum snelheid zal een veel gezonder leefklimaat voor omwonenden betekenen door minder geluidsoverlast maar vooral door aanzienlijk minder fijnstof en CO2 uitstoot.

Verder zal het (vracht)verkeer door de ontmoediging andere Noord-Zuid routes zoeken (denk aan de A50) en zal er minder verkeersaanbod zijn op de weg dwars door onze woonwijk!

- **Als bewoners ondersteunen wij het alternatief wat ook de keuze van de Klankbordgroep Bewoners is geweest, *nl.***  
*de nul-plus optie. (d.w.z.: geen verbreding naar 2x2 - kruispunten opwaarderen – bv. Turborotondes- stimulering fietsverkeer en openbaar vervoer)*

## **Financiën**

- In het door GS gedane voorstel wordt gesproken over 41 miljoen als kosten voor deze plannen; dit is echter zonder de aanpassingen voor geluids- en milieuvorzieningen, aankopen van gronden en eventuele procesvoering tegen bezwaren van inpassingsplannen.

- Door verbreding van de Rondweg zal de waarde van een groot aantal woningen verminderen. Niet bekend is hoe eventuele waardevermindering zal worden gecompenseerd, de provincie hult zich hierover in stilzwijgen. De eventuele kosten van planschade zullen dus ook nog eens bovenop de geraamde kosten komen en kunnen gezien het grote aantal omwonenden in de miljoenen gaan lopen.
- **Een debacle van vele miljoenen dreigt ook voor dit project, u als statenlid zit toch niet te wachten op een herhaling van het debacle van de Uithoflijn?**

### Verantwoording

- Wie van U durft de verantwoording te nemen om een bedrag van 41 miljoen (zonder bijkomende kosten) uit te geven voor deze Rondweg, om daarmee gedurende maximaal 2 uur in de ochtendspits en gedurende 2 uur in de avondspits een vertraging van 2 à 3 minuten op te lossen? (Dit is door de Provincie eind 2015 gemeten!)
- En dat alles ten koste van het leefgenot en de gezondheid van honderden mensen en gezinnen langs deze Rondweg in Veenendaal. Wie bedenkt het nu om een vierbaans autoweg dwars door een woonwijk aan te leggen?
- Het bedrijfsleven, wie zijn dat overigens? Een handje vol ondernemers die gillen om een zo snel mogelijke aanpak, want “de economie” zou in het geding zijn? Ik denk dat er heel veel bedrijven in Nederland en ook in de provincie Utrecht blij zouden zijn met een vertraging van slechts enkele minuten!
- De gemeente Veenendaal wil op kosten van de Provincie haar probleem met de ontsluiting van de woonwijk Veenendaal Oost oplossen. De gemeente heeft gewoon de infrastructuur van deze woonwijk verkeerd ingeschat. Bovendien is de gemeente mede verantwoordelijk voor de huidige situatie, zij hebben immers voor 12 jaar terug de dure grond verkocht tot aan de laatste centimeters tegen de Rondweg aan en hebben hier veel geld aan verdiend.

## **Het vervolg**

- De kans is groot dat, voordat alle bezwaren bij het wijzigen van het bestemmings- c.q. inpassingplan zijn uitgeprocedeerd, we jaren verder zullen zijn.
- En wat als de werkzaamheden worden uitgevoerd? Dan zullen de gevolgen voor de omwonenden ook een enorme aanslag betekenen op de leefbaarheid gedurende een lange periode van uitvoering. In de nachtelijke uren en in de weekenden is GEEN optie omdat dit de leefbaarheid van het hele gebied sterk negatief zal beïnvloeden. Dus hoe denkt de provincie dit te gaan doen, met zo min mogelijk invloed op de leefbaarheid? En wat worden dan de consequenties voor het verkeer en de kosten van de aanleg? Deze kosten worden waarschijnlijk nóg hoger.

### **Tenslotte een vraag aan u als verantwoordelijke bestuurder van de Provincie Utrecht:**

Kiest u als volksvertegenwoordiger voor de gezondheid en het leefgenot van uw burgers langs de Rondweg Oost in Veenendaal, uw kiezers, of kiest u voor het commercieel belang van het bedrijfsleven?

**Geachte leden van de Provinciale Staten, neem u  
verantwoording naar uw burgers en kiezers!**