GEMEENTE VEENENDAAL

VERZONDEN 22 DEC. 2017

GESCAND
- 008 27.12.2017

Afdeling	Programma's & Projecten
Behandeld door	Jeroen Feskens
Telefoonnummer	(0318) 538 538
Zaaknummer	334677
Uw brief van	24-10-2017

AANGETEKEND

Provinciale Staten
Postbus 80300
35O8TH UTRECHT

Datum	21 december 2017
Onderwerp	advies Rondweg-Oost veenendaal

Geachte Statenleden,

Inleiding
De verkeersproblematiek op de Rondweg-Oost is in het verleden al vaker onderwerp geweest van (verkeerskundige) studies. Uitkomsten hiervan waren niet altijd even eenduidig. Om een gedegen advies te verkrijgen van de verkeerskundige situatie van de Rondweg-Oost nu en in de toekomst, heeft de Provincie Sweco gevraagd een Second Opinion uit te voeren. Dit onderzoek heeft de Nut en Noodzaak van maatregelen aan de rondweg aangetoond. Vervolgens is door u de planstudie gestart, waaraan door de gemeente Veenendaal intensief is meegewerkt. Nadrukkelijk is hierbij aangedrongen op integraliteit vanuit leefbaarheid voor de omgeving en de ontwikkeling van Veenendaal-Oost. Dit waren vaste onderwerpen die terugkwamen in de stuurgroep Rondweg-Oost. In dit traject heeft u aangegeven graag een advies te willen ontvangen van de gemeenteraad over de eventuele maatregelen aan de Rondweg-Oost. U herhaalt dit verzoek nogmaals in uw brief van 24 oktober 2017.

De gemeenteraad heeft op 22 juni 2017 haar wensen en bedenkingen aangegeven om te komen tot een advies over de oplossingsrichting voor het bereikbaarheids- en leefbaarheidsprobleem oostelijk Veenendaal. Wij hebben ervaren dat deze wensen en bedenkingen actief zijn betrokken in het doorlopen proces. Mede op basis hiervan willen wij dan ook ingaan op uw verzoek om een advies uit te brengen.

Alvorens in te gaan op het advies, willen wij kort ingaan op de ontstaansgeschiedenis van de huidige Rondweg-Oost.

De Rondweg-Oost in historisch perspectief
De Rondweg-Oost is in het recente verleden om verschillende redenen aangelegd. De belangrijkste zijn het ontlasten van de toenmalige provinciale Rondweg-west, zorgen voor een goede regionale verbinding tussen noord en zuid en om diverse woonwijken te kunnen ontlasten van verkeer (duurzaam veilig). De planvorming voor de rondweg heeft in de jaren negentig van de vorige eeuw plaatsgevonden. In deze tijd is ook de Interprovinciale Structuurvisie Ede – Veenendaal opgesteld. Onderdeel binnen deze visie was de ontwikkeling van de oostzijde van Veenendaal. In het provinciaal Streekplan uit 1994 is dan ook voor het eerst de ontwikkeling van de wijk 'Veenendaal-Oost' mogelijk gemaakt. In 1995 besluit Provinciale Staten *'tot de aanleg van de oostelijke randweg Veenendaal, ..., als onderdeel van de provincialeweg Veenendaal-Ochten (N233). De verdere planontwikkeling te baseren op het principe duurzaam veilig, hierbij rekening houdend met een eventuele stedelijke ontwikkeling ten oosten van de randweg;'.*

Vervolgens is de aanleg in maart 1999 gestart. In de begin jaren van deze eeuw is ook gestart met de ontwikkeling van Veenendaal-Oost. Het benodigde bestemmingsplan is in 2007 door de provincie goedgekeurd. In haar brief van 26-6-2007 geeft Gedeputeerde Staten het volgende aan:

Het provinciaal ruimtelijk beleid is neergelegd in het Streekplan Utrecht 2005-2015. Het bestemmingsplangebied is in zijn geheel geprojecteerd binnen de stedelijke bebouwingscontour voor Veenendaal, zoals deze is aangegeven op de bij het Streekplan behorende rode contourenkaart. Het bestemmingsplan behelst feitelijk de laatste grote uitbreiding van Veenendaal, die al onder de werking van het Streekplan Utrecht 1994 is ingezet als eerste fase van een doorontwikkeling voor de langere termijn. De met het bestemmingsplan beoogde realisering van een nieuwe woonwijk met 3000-3500 woningen valt onder de restcapaciteit woningbouw per 2005. In het kader van het provinciale project Nieuw Wonen uit Agenda 2010 is de nieuwe woonwijk Veenendaal-Oost als voorbeeldproject aangemerkt voor een zogenoemde levensloopbestendige woonwijk, dat wil zeggen een wijk die mensen in elke levensfase optimale mogelijkheden biedt voor alle vormen van fysieke en geestelijke activiteit en zelfontplooiing door middel van een daartoe uitgerust woningaanbod en voorzieningenniveau. Voor de realisering van Veenendaal-Oost als levensloopbestendige wijk is tussen gemeente en provincie een prestatieovereenkomst gesloten.
Volledigheidshalve merken wij op dat de bij het bestemmingsplan behorende verkeerskundige onderbouwing geheel past binnen het geldende provinciale beleid zoals dit is geformuleerd in het Streekplan en het Strategisch Mobiliteitsplan. Tegen deze achtergrond respecteren wij de - gemotiveerde -keuze van het gemeentebestuur om in het bestemmingsplan geen ruimtereservering op te nemen voor een profiel van 2x2 rijstroken voor de Rondweg-Oost. Tegelijkertijd stellen wij vast dat hiermee een eventuele capaciteitsuitbreiding van de Rondweg-Oost in de toekomst in feite niet meer zal kunnen worden uitgevoerd.

Waarom destijds geen extra ruimte voor de eventuele verbreding van de rondweg
Ook toen speelde al een eventuele verbreding omdat in aanleg al bij de provincie bekend was dat de rondweg op termijn mogelijk onvoldoende capaciteit zou hebben. Het effect van de ontwikkeling van Veenendaal-Oost op intensiteit van de rondweg is destijds uiteraard berekend. In totaal zorgt de ontwikkeling van Veenendaal-Oost voor maar circa 11% meer motorvoertuigbeweging per etmaal op de Rondweg-Oost dan zonder deze wijk. Kortom uit het onderzoek dat in het kader van het MER/SMB is uitgevoerd is komen vast te staan dat de ontwikkeling van Veenendaal-Oost geen significante gevolgen had voor de verwachte knelpunten. Op dat moment liep ook nog het samenwerkingsverband Beter Bereikbaar Vallei (gemeenten, provincies en RWS) voor verbetering van de bereikbaarheid van de gehele regio. Destijds werd concreet gesproken over een regionale aanpak. In deze aanpak is ook nadrukkelijk de regio rondom Veenendaal betrokken waardoor de verwachting was dat andere maatregelen de eventuele toekomstige problematiek zou voorkomen. Dit programma is inmiddels ook (grotendeels) uitgevoerd, helaas moet nu geconstateerd worden dat de autonome groei dusdanig groot is dat alleen het aanpassen van de rotondes (in 2013 nog de oplossing) onvoldoende oplossend vermogen heeft.

De gemeente heeft vanwege de destijds aanwezige kennis, lopende programma en de fysieke en daarmee financiële impact besloten om Veenendaal-Oost te ontwikkelen zoals op dit moment ook daadwerkelijk wordt gerealiseerd. Met de resultaten van de huidige planstudie kan in ieder geval geconcludeerd worden dat, ondanks de huidige strenge eisen aan de weginrichting, inpassing van 2x2 rijstroken nog steeds fysiek mogelijk is.

Financieel
Tot slot is de aanleg van huidige Rondweg gezamenlijk bekostigd. De gemeente heeft 50% betaald in de aanlegkosten en 100% van de extra ongelijkvloerse fietsverbindingen richting Veenendaal-Oost. De provincie heeft inclusief verkregen subsidies het resterende deel bekostigd. De gemeentelijke bijdrage was ingegeven vanuit de mobiliteitsdoelstellingen en het bereikbaar maken van de toekomstige woningbouwlocatie Veenendaal-Oost. Een deel van de gemeentelijke bijdrage is bekostigd vanuit de grondexploitatie van deze woningbouwlocatie.

Huidig probleem
Ongeveer 60% van het verkeer op de Rondweg-Oost van en naar de A12 heeft een relatie met Veenendaal (maar dus ook met de regio). Hiermee wordt inderdaad bevestigd dat de Rondweg een belangrijke functie heeft voor onze gemeente en de omliggende regio. Het is dan ook van belang voor de regio en Veenendaal zelf dat er sprake is van een goede doorstroming om de bereikbaarheid te garanderen.
De provincie heeft in de door haar uitgevoerde Second Opinion duidelijk aangetoond dat er op dit moment al een knelpunt is en dat in de toekomst dit tot een echt probleem gaat leiden. Zowel op kruispunt- als wegvakniveau bestaat dit probleem. De provincie constateert dan ook terecht dat de weg ten aanzien van het aantal voertuigverliesuren niet voldoet aan haar eigen beleid. Nu al ziet de gemeente dat er relatief veel sluipverkeer door de wijk ten westen van de Rondweg-Oost is.

Ook voor de gemeente is duidelijk dat er naar de toekomst maatregelen nodig zijn zowel om de leefbaarheid als de bereikbaarheid niet verder te laten verslechteren. Dit geldt ook voor de geluidsproblematiek.

In de rapportage zeef 2 van Sweco (november 2017) wordt geconstateerd dat de problematiek ontstaat door de sociaal/economische ontwikkeling, autonome groei en ruimtelijke ontwikkelingen in Veenendaal en omgeving zoals Veenendaal-Oost. Hierbij dient opgemerkt te worden dat de ontwikkeling van Veenendaal-Oost inderdaad zorgt voor een groei ten opzichte van de huidige situatie, maar niet zozeer ten opzichte van de geplande situatie bij aanvang van de ontwikkeling van de wijk. Ten opzichte van de prognoses uit 2006 is alleen zichtbaar dat door de algemene groei van de mobiliteit de wijk een zeer beperkt extra aantal motorvoertuigbewegingen tot gevolg heeft.

Treden 3 tot en met 5
In de rapportage van Sweco voor zeef 1 is nadrukkelijk stil gestaan bij de Ladder van Verdaas. De conclusie dat de treden 3 t/m 5 kansen bieden om zowel in de komende periode als na eventuele aanpassing de groei van het aantal autobeweging kan beperken delen wij. Ook zien we dat deze maatregelen alleen onvoldoende zijn om zowel de leefbaarheid als bereikbaarheid te waarborgen. Wij onderstrepen dan ook het besluit van de stuurgroep om het opgestelde plan van aanpak in uitvoering te nemen. Dit zal in samenwerking tussen provincie en gemeente plaats moeten vinden. Wij hebben hiervoor al een budget vrijgemaakt om in ieder geval concrete voorstellen te kunnen opstellen voor het gemeentelijk deel. Wij vertrouwen er op dat ook de provincie deze stap neemt zodat in 2018 een voortvarende start kan worden gemaakt met het opstellen van de benodigde plannen en waar mogelijk deze al in uitvoering te brengen. Hierbij valt te denken aan inzet openbaar vervoer, mobiliteitsmanagement en waar mogelijk verbetering van de doorstroming in de huidige situatie. Deze maatregelen zijn zeker nodig aangezien de eventuele maatregelen aan de Rondweg zelf nog een (geruime) periode op zich laten wachten in verband met de benodigde besluitvorming en procedures.

Resultaten zeef 1
In zeef 1 zijn vele varianten onderzocht om de huidige problematiek op te lossen. Na deze zeef zijn alleen de kansrijke varianten doorgegaan naar de volgende fase van de planstudie. Weliswaar wordt op dit moment niet gevraagd naar een advies over zeef 1, maar vanuit de gemeente wordt de conclusie ondersteund die ten aanzien van de afgevallen opties is getrokken. Deze opties zijn niet kansrijk en sommige dragen zeker niet bij aan een goede en leefbare situatie in oostelijk Veenendaal.

Lange termijn oplossing
De diverse onderzoeken tonen aan dat aanpak van de problematiek in Veenendaal hoe dan ook noodzakelijk is en los staat van de quick scan naar een tweede oeververbinding en eventuele maatregelen aldaar. Vanuit de gemeente willen we hier nadrukkelijk op wijzen. In opdracht van de provincie heeft Sweco hier ook onderzoek naar gedaan. Hieruit blijkt dat een aanzienlijk deel van het verkeer op de Rondweg-Oost ook daadwerkelijk een verbinding (herkomst/bestemming) heeft met Veenendaal.

De gemeente Veenendaal spreekt uitdrukkelijk uit dat langetermijn oplossingen voor een verbinding tussen de A12 en de A15 de woongebieden van Veenendaal niet mag doorkruisen. De langetermijn oplossing kan niet aan de route van de N233 of de N416 komen te liggen. Wij roepen de provincie Utrecht op, in samenspraak met de provincie Gelderland en andere betrokken partijen, nu al na te denken over een lange termijn oplossing.

Zeef 2 - voorkeursalternatief

Adviezen klankbordgroepen
In het traject van de planstudies zijn twee klankbordgroepen actief: bewoners en bedrijven. Beiden hebben op 6 november een advies uitgebracht aan zowel de provincie als de gemeente. Beide adviezen hebben we betrokken in voorliggend advies. Wel willen we enkele zaken uit de adviezen apart benoemen.

Beide klankbordgroepen hebben behoefte aan duidelijkheid. Zowel de klankbordgroep vanuit het bedrijfsleven, maar vooral de bewonersgroep stelt leefbaarheid centraal. Dit is in overeenstemming met de wensen en bedenkingen van onze gemeenteraad. We hebben begrip voor de worsteling van de KBG bewoners als het gaat om zowel het (niet kunnen) komen tot een voorkeursalternatief als ook de beoordeling van de varianten van verbreding ten opzichte van elkaar. In onze advisering hierna is te zien dat we met name bij de varianten dezelfde worsteling hebben.

De klankbordgroep Bewoners brengt in haar advies de Nul-plus-variant in, waarbij alleen de kruispunten van de Rondweg-Oost worden opgewaardeerd/aangepakt in combinatie met de maatregelen uit de treden 3 t/m 5 van de Ladder van Verdaas (stimulering fietsverkeer, openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement bij bedrijven).
Hoewel dit een aantrekkelijk alternatief lijkt, laat de doorrekening zien dat dit niet voldoende verkeersoplossend vermogen heeft. De congestie op de Rondweg-Oost blijft hiermee toenemen, met de leefbaarheidsproblematieken tot gevolg. Bovendien kent alleen het opwaarderen van de kruispunten geen maatregelen om de leefbaarheid te verbeteren; de bestaande geluidsintensiteit blijft voortbestaan en neemt vanwege de autonome groei van verkeer alleen maar toe. Dit achten wij onwenselijk.
Een Nul-plus-variant zal voor een beperkte duur oplossend vermogen hebben, maar binnen enkele jaren zullen opnieuw/alsnog de ingrijpender maatregelen noodzakelijk zijn.
Voor de verdere ontwikkeling van Veenendaal-Oost is het eveneens wenselijk een toekomstbestendige Rondweg-Oost te krijgen, waarbij passende leefbaarheidsmaatregelen worden getroffen en de grens tussen Rondweg en woonwijk helder is. De klankbordgroep geeft het advies mee om te verkennen of de weg ter hoogte van de Clauslaan niet verder oostwaarts geschoven kan worden. Wij willen dit advies laten meenemen in de verdere uitwerking, maar wel met sterke nuancering dat hierbij de balans gevonden moet worden tussen beide zijden van de weg. Ook aan de oostzijde moet een goed leefklimaat gerealiseerd kunnen worden.

De klankbordgroep Bedrijven vraagt vooral haast te maken met de realisering van de verbreding van de Rondweg-Oost. Bereikbaarheid voor nu en in de toekomst is cruciaal voor een goed

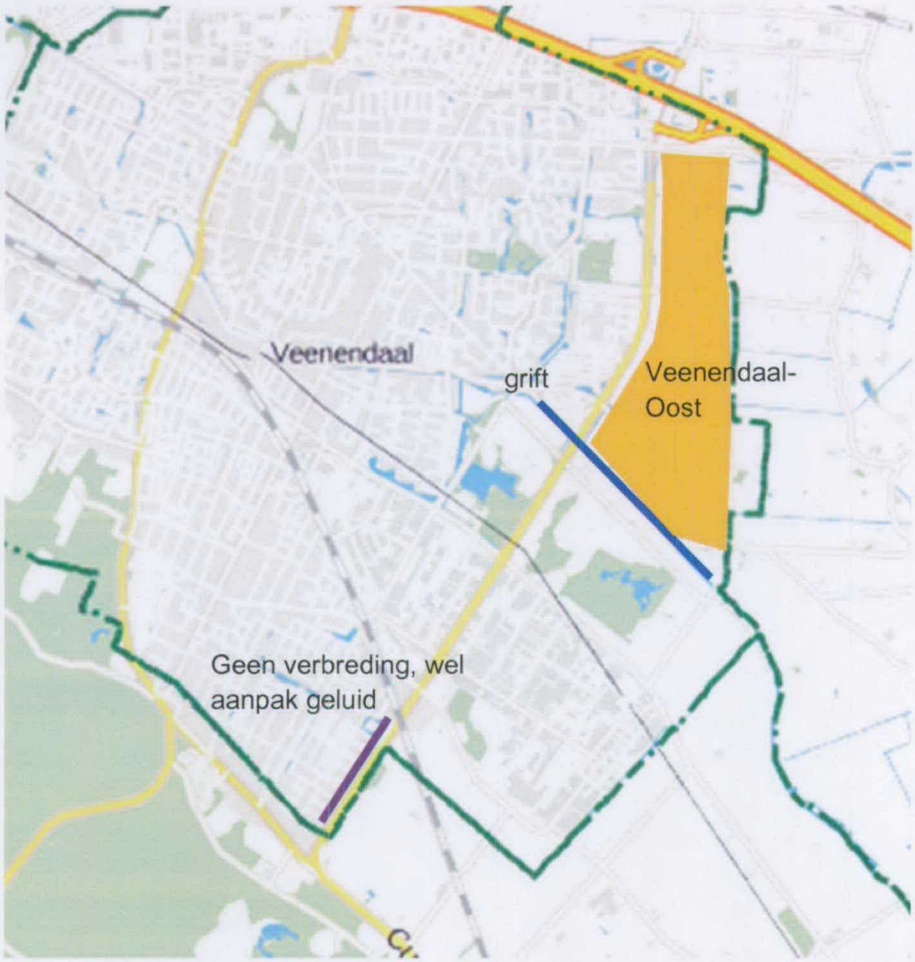
investeringsklimaat op de bedrijfsterreinen aan de Rondweg-Oost, voor bestaande maar ook nieuwe bedrijven.

Beoordeling aan de hand van de wensen en bedenkingen gemeenteraad
In juni van dit jaar hebben wij onze wensen en bedenkingen aangegeven ten aanzien van de criteria om te komen tot een voorkeursalternatief. Voor ons zijn de volgende punten extra van belang:
- Ruimtelijke inpassing;
- Invloed op de ontwikkeling van Veenendaal-Oost zo beperkt mogelijk, zowel ruimtelijk als kwalitatief;
- Leefbaarheid. Hieronder vallen onderwerpen zoals geluid, luchtkwaliteit, verkeersveiligheid, voorkomen van sluiperverkeer en in totaal het woonklimaat van de omliggende woningen
- Maakbaarheid ofwel het zoveel mogelijk beperken overlast tijdens de uitvoering en het gebied bereikbaar blijft.

Voorkeursalternatief gemeente Veenendaal – leefbaarheid centraal
Op basis van de voorliggende studie is het moeilijk om een voorkeursalternatief aan te wijzen. Hiervoor is nog veel onduidelijk en vragen vele aspecten een nadere uitwerking. Dit neemt niet weg dat we als gemeente zien dat in basis het uitbreiden van de capaciteit van de Rondweg noodzakelijk is om in de toekomst zowel de leefbaarheid te verbeteren als Veenendaal en omgeving bereikbaar te houden. Wij zijn van mening dat beide, onder voorwaarden, samen kunnen gaan. Dit is de gezamenlijke opgaaf die de komende periode gerealiseerd moet worden. Daarom komen we tot een minimaal voorkeursalternatief bestaande uit de maaiveld variant, een verdiepte ligging ter hoogte van de Prins Clauslaan en met voor ons enkele zwaarwegende punten voor het vervolg:
- Stel leefbaarheid centraal bij de verdere uitwerking. Gezamenlijk kan gewerkt worden aan een pakket van maatregelen ter verbetering van de leefbaarheid. Stel leefbaarheid dan ook centraal bij de op te stellen ruimtelijke visie;
- Erken dat het deel van de Rondweg ten noorden van de Grift binnen een stedelijk gebied ligt en zorg met name voor dit tracé voor een integraal ontwerp waarbij de woonomgeving centraal staat en niet de Rondweg. Concreet betekent dit onder andere het volgende:
    - Ontwerp vanuit de leefomgeving van de omgeving, zie het meer als een gebiedsontwikkeling dan als een wegontwerp;
    - Integreer waar mogelijk de geluidschermen in het stedelijk weefsel van de nog te bouwen woningen. Een beperkt verdiepte ligging met overkluizing biedt in onze optiek te weinig meerwaarde. Zeker gezien de geraamde kosten. Het lijkt ons beter om over de volle lengte ten noorden van de Grift een goede oplossing te realiseren zodat voor iedereen een goede leefomgeving wordt gerealiseerd;
    - Zorg voor verbetering van de leefruimte voor de bewoners in de bestaande woningen door ruimte te geven tussen de bestaande woningen en de verbrede Rondweg;
    - Respecteer de benodigde ruimte voor de ontwikkeling van Veenendaal-Oost;
    - Betrek bewoners en OVO in het feitelijke ontwerp van het gebied;
    - Zet financiële middelen vooral in op een goede ruimtelijke inpassing van dit gedeelte van de Rondweg waarbij de impact van de weg zo beperkt mogelijk is;
    - Pas in dit noordelijk deel een snelheidsregime van 70 kilometer per uur toe. Een 70 km/uur regime past aanzienlijk beter in een stedelijke omgeving. De wegeisen zijn dusdanig dat een betere aansluiting met Dragonder-oost en Veenendaal-Oost gemaakt kan worden. Ook kan het ruimtebeslag voor de verbreding nog verder beperkt worden. Sweco geeft in haar rapportage ook aan dat hier een kwaliteitsslag te behalen is. Tot slot draagt dit bij aan de verbetering van leefomgeving.
- Ter hoogte van de aansluiting van de Prins Clauslaan en de Van Essenlaan op de Rondweg-Oost is de voorgestelde maaiveldvariant geen reële optie. De impact op zowel de leefbaarheid, ruimte en ontwerpkwaliteit is zodanig negatief dat dit geen acceptabel alternatief is. De voorgestelde verdiepte ligging kent deze negatieve impact veel minder en biedt voldoende mogelijkheden om met een optimalisatie tot een goede, door de omgeving

gedragen, oplossing te komen. De ontsluiting van de wijk Veenendaal oost zal, als er niets wijzigt, in de toekomst wellicht een extra ontsluiting op de rondweg oost nodig blijken. De ontsluiting in de toekomst is een grote zorg voor de huidige en toekomstige inwoners. Dit pleit temeer voor het verdiept aanleggen van de Prins Clauslaan, zodat er waarschijnlijk geen extra ontsluiting nodig zijn;

- Het meest noordelijk deel van de Rondweg vraagt nog specifiek aandacht. Hier loopt de Rondweg omhoog om uiteindelijk over de A12 te lopen. Hierdoor ontstaat een specifiek knelpunt met een goede ruimtelijke inpassing in combinatie met de benodigde hoogte van de geluidschermen. In het traject tot nu toe is dit onvoldoende onderzocht. De gevolgen voor de ontwikkeling van Veenendaal-Oost op dit deel kunnen dan ook groot zijn;
- De ongelijkvloerse kruising met de Prins Clauslaan en het verdiepte gedeelte daar noordelijk van zorgen ervoor dat in de toekomst overkappen van delen van de rondweg mogelijk blijft.
- Ten zuiden van de Grift is sprake van een andere situatie. Langs de rondweg liggen vooral bedrijventerreinen en sportvelden. De inpassing van de Rondweg in dit gebied kan dan ook op een andere wijze worden vormgegeven. Hier kan de rondweg meer het karakter van een reguliere provinciale weg krijgen. Wel zal in het vervolg nog specifiek aandacht moeten worden gegeven aan de gezondheidsaspecten bij de sportvelden;
- Ten zuiden van het spoor blijft de Rondweg in de huidige voorstellen ongewijzigd. We vragen aandacht voor de bewoners langs dit deel van de weg. Formeel gezien zijn op dit deel mogelijk geen (geluids)maatregelen nodig. Gezien de effecten ook op dit deel van de weg stellen wij voor om ook hier te onderzoeken of maatregelen kunnen bijdragen aan behoud en waar mogelijk versterking van de leefomgeving. Dit kunnen maatwerk-oplossingen zijn om bijvoorbeeld bestaande geluidslekken te dichten.
  Ook dit aspect kan bijdragen aan draagvlak voor en toekomstbestendigheid van de Rondweg-Oost.
- De gemeente Veenendaal profileert zich in haar strategische visie 2040 prominent op het gebeid van duurzaamheid. Groencompensatie en duurzaamheidscriteritia moeten tevens onderdeel uitmaken van de te maken afspraken.



Monitoring
De gemeente stelt voor om elke 3 jaar een herijking naar de leefbaarheid en mobiliteit uit te voeren. Een regelmatige evaluatie van de congestie, geluids- en fijnstofwaarden, door middel van metingen, moet het gemeentebestuur in staat stellen om op termijn gezamenlijk met de provincie Utrecht aanvullende maatregelen te nemen. In het vervolgtraject willen hierover graag afspraken maken op welke wijze dit kan worden uitgevoerd.

Ruimtelijke inpassing – winkelcentrum
Gedeputeerde Staten geeft in haar brief aan dat de provincie een zienswijze heeft ingediend tegen de ontwikkeling van het winkelcentrum in Veenendaal-Oost. Er is in onze optiek volop ingezet om het proces van de Rondweg niet tegen te werken en verbreding mogelijk te houden. Aan de andere kant kan het niet zo zijn dat de ontwikkeling van een wijk 'op slot' moet om dit proces te doorlopen. De ontwikkellocatie van het winkelcentrum is om zowel de verbreding als de bouw van de winkels mogelijk te houden vroegtijdig in het proces circa 3 tot 5 meter opgeschoven. Hiermee is maximaal ruimte gegeven zonder dat de ruimtelijke kwaliteit in de wijk zelf (teveel) onder druk komt te staan. De ontwikkeling van het winkelcentrum is cruciaal voor zowel het functioneren van de wijk, de verdere ontwikkeling van de wijk en daarmee ook de bedrijfsvoering van OVO.

Recent is de provincie mede op basis van de onlangs afgeronde rapportage tot de conclusie gekomen dat het uitwerkingsplan voldoende ruimte over laat voor een goede ruimtelijke inpassing. Hiermee kunnen beide ontwikkelingen doorgang vinden.

Grond benodigd voor de eventuele verbreding van de Rondweg

Gedeputeerde Staten geeft in haar brief van 24-10-2017 aan dat er bij de ontwikkeling van Veenendaal-Oost geen rekening is gehouden met de verbreding van de Rondweg. Dit is een onterechte constatering. De gemeente kon tot voorkort er vanuit gaan dat de ontwikkeling van Veenendaal-Oost binnen het provinciaal beleid past. Hierover is zoals aangegeven in het verleden afstemming geweest en heeft de provincie op diverse onderdelen samengewerkt met de gemeente als het gaat om de aanleg van de oorspronkelijke Rondweg, de ontwikkeling van Veenendaal-Oost en met name ook de ontsluiting van Veenendaal-Oost (deels) op de Rondweg-Oost. In 2006 is door de provincie ingestemd met het bestemmingsplan, wetende dat aanpassing van de Rondweg in ieder geval een uitdaging zou gaan vormen.

In de genoemde brief wordt aangegeven dat de gemeente een voorstel zou moeten aanleveren ten aanzien van het beschikbaar stellen van de grond. Dit verzoek is pas voor het eerst gedaan in deze brief, daarvoor zou de provincie een taxatie opstellen.

Het is op dit moment onmogelijk om hierover een standpunt in te nemen. Dit heeft meerdere oorzaken:

1. De provincie geeft geen enkele zekerheid over het benodigde ruimtebeslag;
2. De gronden vallen binnen de ontwikkeling van Veenendaal-Oost en zijn derhalve nodig voor de ontwikkeling van de wijk;
3. De gronden vallen binnen het exploitatiegebied van het Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal-Oost (OVO). Dit bedrijf is voor de helft in eigendom van de gemeente, maar is een zelfstandig bedrijf met meerdere aandeelhouders. Daarbij komt dat de bouwclaims voor de te realiseren woningen contractueel vastliggen richting ontwikkelaars. De gemeente kan dan ook niet zelfstandig een standpunt innemen over deze gronden. Dit zal door het bedrijf gedaan moeten worden;
4. Ook over de wijze waarop verwerving plaats zal vinden, is vanuit de provincie nog geen duidelijk standpunt gegeven;
5. Het gaat niet alleen om de benodigde grond, maar ook om desinvesteringen in het gebied. Zo is het winkelcentrum al enige meters opgeschoven ten gunste van de eventuele verbreding van de Rondweg. Hierdoor is het noodzakelijk om diverse onder- en bovengrondse infrastructuur om te leggen. De vraag is wie deze kosten gaat financieren. Dit geldt ook voor de eventuele extra kosten aan de nog te realiseren woningen direct langs de Rondweg;
6. Tot slot is de factor tijd cruciaal. Het ontwikkelingsbedrijf gaat er in haar bedrijfsvoering vanuit dat de gronden in Buurtstede direct gelegen aan de Rondweg in 2017 en 2018 worden uitgegeven.

Dit neemt niet weg dat de gemeente en ook OVO bereid waren en zijn om gezamenlijk te verkennen hoe met een goede integrale stedelijke inpassing de effecten op de exploitatie van het bedrijf zo beperkt mogelijk te houden. En daarbij afspraken te maken over de grondaankoop en de veroorzaakte schade. Dit kan alleen maar door de volgende stappen te zetten:

- Geïntegreerd ontwerp waarbij insteek is het benodigde ruimtebeslag zo beperkt mogelijk te houden en (geluids)voorzieningen gezamenlijk te realiseren;
- Een op werkelijke kosten gebaseerd totaaloverzicht te maken;
- Zoeken naar verdere optimalisatie waarbij ook de planning (factor tijd) meegenomen dient te worden;
- Vervolgens pas te spreken over hoe de kosten tussen partijen worden verdisconteerd.

Financiën

Bovenop het verzoek tot een voorstel voor het benodigde grondbeslag, is in de brief van Gedeputeerde Staten d.d. 24-10-2017 het verzoek opgenomen om vanuit de gemeente aan te geven welke financiële bijdrage de gemeente wil doen aan de eventuele verbreding. Wij vinden dat op dit moment een moeilijk te beantwoorden vraag. De belangrijkste reden hiervoor is dat niet duidelijk is waaraan een bijdrage wordt gedaan. Welke variant wordt gekozen? En vooral er is in onze optiek nog een verdiepingsslag nodig die andere kostenconsequenties tot gevolg kunnen hebben. De verzoeken ten aanzien van de grond en financiële bijdrage kunnen daarbij niet los van elkaar worden gezien. Tot

slot is de huidige kostenraming niet compleet (faseringskosten, grondkosten, procedurele kosten, ontwerpkosten en de geluidsschermen zijn zeer indicatief opgenomen) en kent deze nog een ruime marge voor de delen waar wel een raming onder ligt.

De Rondweg-Oost is een provinciale weg en daarmee een provinciale verantwoordelijkheid. Wij zijn van mening dat de provincie Utrecht in ieder geval de volgende kosten voor haar rekening dient te nemen:

- Alle kosten met betrekking tot de aanleg van een goed ingepaste verbreding van de Rondweg (zie ons advies);
- De kosten om te voldoen aan wettelijke leefbaarheidseisen zoals bijvoorbeeld voor luchtkwaliteit en geluid;
- De reële verwervingskosten voor de benodigde gronden gebaseerd op de oorspronkelijke waarde voor sprake was van verbreding (ofwel met de huidige bestemmingen zoals woningbouw, detailhandel en openbaar gebied).

Dit uitgangspunt is mede gebaseerd op de situatie bij de aanleg van de huidige Rondweg, waarbij de gemeente destijds 50% van de aanlegkosten van de huidige Rondweg voor rekening heeft genomen. Deze bijdrage is gedaan om de bereikbaarheid van oostelijk Veenendaal en Veenendaal-Oost in het bijzonder te kunnen realiseren met de uitgangspunten van het gemeentelijk mobiliteitsbeleid. Daarnaast zijn alle fietstunnels naar Veenendaal-Oost voor 100% door de gemeente betaald. Kortom de basisvoorzieningen zijn al door de gemeente Veenendaal in financiële zin mede mogelijk gemaakt. Met name de autonome groei zorgt voor extra verkeer waardoor nu niet meer voldaan kan worden aan de normen van het provinciaal beleid.

Tot slot heeft de provincie in haar brief van 6 mei 2013 aangegeven voor eigen rekening een set van maatregelen te gaan uitvoeren om de bereikbaarheid en verkeersveiligheid van de Rondweg-Oost in de toekomst te blijven garanderen. Deze maatregelen zagen destijds alleen toe op de rotondes maar wel de toen geldende verwachting dat deze maatregelen afdoende waren. Hiervoor werden de resterende subsidiegelden Beter Bereikbaar Vallei voor ingezet.

Ondanks bovenvermelde zijn wij toch bereid onder voorwaarden een concrete toezegging te doen. De gemeente vindt het belangrijk dat er bij een verbreding sprake is van verbetering van het leefklimaat voor omwonenden. Een goede ruimtelijke inpassing inclusief geluidswerende maatregelen is hierbij cruciaal zoals we in ons voorkeursadvies hebben aangegeven. De gemeente is bereid éénmalig twee miljoen euro bij te dragen aan de leefbaarheidsmaatregelen bij de verbreding. Deze toezegging doen wij onder voorwaarden dat:

- Tenminste het minimale voorkeursalternatief van de gemeente wordt gerealiseerd;
- Partijen gezamenlijk een ontwerptraject starten om de effecten op de ontwikkeling van Veenendaal-Oost en daarmee de bijkomende grondkosten zo laag mogelijk te houden;
- De provincie bereid is de grondkosten met betrekking tot het Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal-Oost op basis van reële waarde in het project meeneemt;
- De noodzakelijke aanpassing aan de resterende infrastructuur binnen het provinciaal project worden meegenomen (zoals op dit moment al in de provinciale raming is opgenomen).

Deze toezegging doen wij vanuit het belang van de leefbaarheid en bereikbaarheid van oostelijk-Veenendaal en de omliggende regio. Maar ook om de ontwikkeling van Veenendaal-Oost doorgang te kunnen laten vinden binnen de gestelde planning en kwaliteitseisen.

Verzoek aan Provinciale Staten en vervolgproces

Wij constateren dat het voorliggend advies omvangrijk is. Het betreft een ingewikkeld dossier waarbij vele aspecten een rol spelen. Dit rechtvaardigt in onze optiek een uitgebreid advies waarbij we zorgvuldig tot een overweging zijn gekomen.

Samengevat verzoeken we Provinciale Staten om te kiezen voor onze voorkeursvariant:

- In principe te besluiten tot verbreding met inbegrip van de uitgangspunten en wensen van gemeente:
    - Maaiveld variant met maximale inzet op leefbaarheid en integraal ontwerp;
    - Verdiepte ligging / ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan of een alternatief;
    - Om, indien in de toekomst vanuit leefbaarheid, overkapping van delen van de Rondweg ten noorden van Clauslaan mogelijk te houden, dit gedeeltelijk verdiept aan te leggen;
    - Onderscheid tussen noordelijk en zuidelijk deel, waarbij zeker in het noordelijk deel overwogen dient te worden of de snelheid aangepast kan worden naar 70 km/uur.
- In te stemmen met de huidige profiel inclusief geluidsvoorziening als maximaal benodigd ruimtebeslag
- De benodigde procedures gelijktijdig met de uitwerking van het ontwerp te starten. Dit om geen onnodig tijd te verliezen.
- Gezamenlijk met belanghebbenden het ontwerp integraal verder uit te werken. Dit mede vanuit de gedachte van de nieuwe omgevingswet
- De maatregelen afkomstig uit de treden 3 tot en met 5 nader uit te werken en in uitvoering te nemen.

Ten aanzien van het ontwerpproces stellen wij voor om zo snel mogelijk een uitwerking te maken van het integraal ontwerp. En hierbij een totale reële kostenopzet te maken. Dit vormt de basis voor een optimaal plan zowel in ruimtelijke kwaliteit, proces als financiën. Wij stellen voor om deze stap voor de zomer van 2018 afgerond te hebben.

Tot slot

Wij wensen u succes met de besluitvorming. We zien vooral uit naar een goede samenwerking om de aanpak van zowel de maatregelen om de groei van het aantal beweging op de Rondweg te beperken als de fysieke aanpassingen aan de Rondweg te realiseren. Graag nodigen wij u uit voor een werkbezoek om de lokale situatie te verkennen en een toelichting op ons advies te geven.

de griffier,	de voorzitter,
mevrouw drs. F.A. van Hooijdonk griffier	P.A. Zoon voorzitter