

|                |             |                    |        |
|----------------|-------------|--------------------|--------|
| DATUM          | 29 mei 2018 | NUMMER PS          |        |
| AFDELING       | MOB         | COMMISSIE          | MME    |
| STELLER        | A.K. Evers  | DOORKIESNUMMER     | 2194   |
| DOCUMENTNUMMER | 81C582B0    | PORTEFEUILLEHOUDER | Straat |

---

**Titel** : N233/Rondweg-Oost Veenendaal

---

### Inhoudsopgave

Ontwerpbesluit pag. 13

Toelichting pag. 14

Bijlage(n): 6

---

Aan Provinciale Staten,

### Inleiding

Om oostelijk Veenendaal economisch vitaal, leefbaar en bereikbaar te houden is, naar aanleiding van geconstateerde knelpunten in de doorstroming op de Rondweg-Oost, een planstudie gestart naar de oplossingsrichtingen voor de verkeersproblematiek op dit deel van de N233 door Veenendaal. Uit de rapportage 'Voertuigverliesuren 2016 - Verkeersbeeld provincie Utrecht' blijkt dat de N233 de op één na meeste voertuigverliesuren van het provinciale wegennet heeft.

In de planstudie is onderzocht welke varianten de problemen in de doorstroming kunnen oplossen binnen de daarvoor gestelde eisen aan leefbaarheid. Er zijn 3 varianten beoordeeld. In alle gevallen gaat het om aanpassingen van de provinciale weg naar een verdubbeling van de rijbanen in beide richtingen (2x2). U wordt een voorkeursvariant voorgesteld die in een vervolproces verder uitgewerkt kan worden. Dit vervolproces wordt afgesloten met een door u te nemen besluit over de start van de ruimtelijke procedure volgens een provinciaal inpassingsplan.

### *Voorgeschiedenis*

In januari 2017 hebben wij opdracht gegeven een planstudie te starten, nadat in een Second Opinion door SWECO was vastgesteld dat "nut en noodzaak om maatregelen te treffen om de doorstroming op de Rondweg-Oost en de bereikbaarheid van de regio in de toekomst veilig te stellen, in ruime mate is aangetoond." De omgeving is gevraagd mee te denken over varianten. Dat heeft een breed scala aan oplossingsrichtingen opgeleverd. Deze zijn allemaal systematisch onderling vergeleken en leiden tot een aantal varianten waaruit een keuze gemaakt dient te worden. De gemeenteraad van Veenendaal adviseert Provinciale Staten om een verbreding van de Rondweg-Oost, tussen Wageningselaan en A12, uit te voeren met een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan. Deze variant sluit aan bij het advies van de ondernemers. De klankbordgroep bewoners is in meerderheid tegen elke variant van 2x2. Er worden echter, mede doordat een deel wel voorstander is van verbreding, adviezen gegeven over de wijze waarop de verbreding zou moeten worden gerealiseerd. Het gaat dan vooral om suggesties waarbij er wordt geïnvesteerd in leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing.

### *Essentie / samenvatting*

U wordt voorgesteld het advies van de gemeenteraad van Veenendaal en de klankbordgroepen grotendeels te volgen en een aantal randvoorwaarden vast te stellen als kader voor het vervolgproces. De voorkeursvariant betreft een verbreding van de N233 Rondweg-Oost, tussen Wageningse laan en A12, met een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan.

### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

- het totaal aantal voertuigverliesuren op het regionale wegennet neemt af, met zoveel mogelijk behoud van leefbaarheid.

### *Historie*

In 1984 hebben Provinciale Staten besloten tot de aanleg van de Randweg Oost (S25) met als doel:

- het ontlasten van de Rondweg West van het regionale verkeer;
- een goede doorstroming te verzorgen van het regionale verkeer van en naar de A12;
- een goede ontsluiting van de bedrijventerreinen langs de toekomstige Randweg;
- de mogelijkheid om een route voor gevaarlijke stoffen aan te kunnen wijzen.

Ten tijde van het besluit tot aanleg van de Randweg Oost (S25) is er vanuit gegaan dat er nog nauwelijks groei van Veenendaal mogelijk zou zijn. Van een woningbouwlocatie Veenendaal-Oost was geen sprake. Om het gemeentelijk wegennet aan te mogen sluiten op de Randweg Oost heeft de gemeente Veenendaal de helft van de aanlegkosten betaald, fl. 20 mln.

In de jaren '90 van de vorige eeuw ontstaan de ideeën over de ontwikkeling van de woningbouwlocatie Veenendaal-Oost. Ondanks de duidelijke waarschuwing in de MER voor Veenendaal-Oost (DHV, 2005), die concludeert dat er ten aanzien van de mobiliteit sprake gaat zijn van grote knelpunten op de Rondweg-Oost als gevolg van de aanleg van de woonwijk, wordt de grens van het bestemmingsplan van de woningbouwlocatie Veenendaal-Oost strak tegen de bestaande Rondweg-Oost aangelegd. De gemeente heeft daarmee besloten om geen ruimte te reserveren voor een eventuele verbreding van deze provinciale weg.

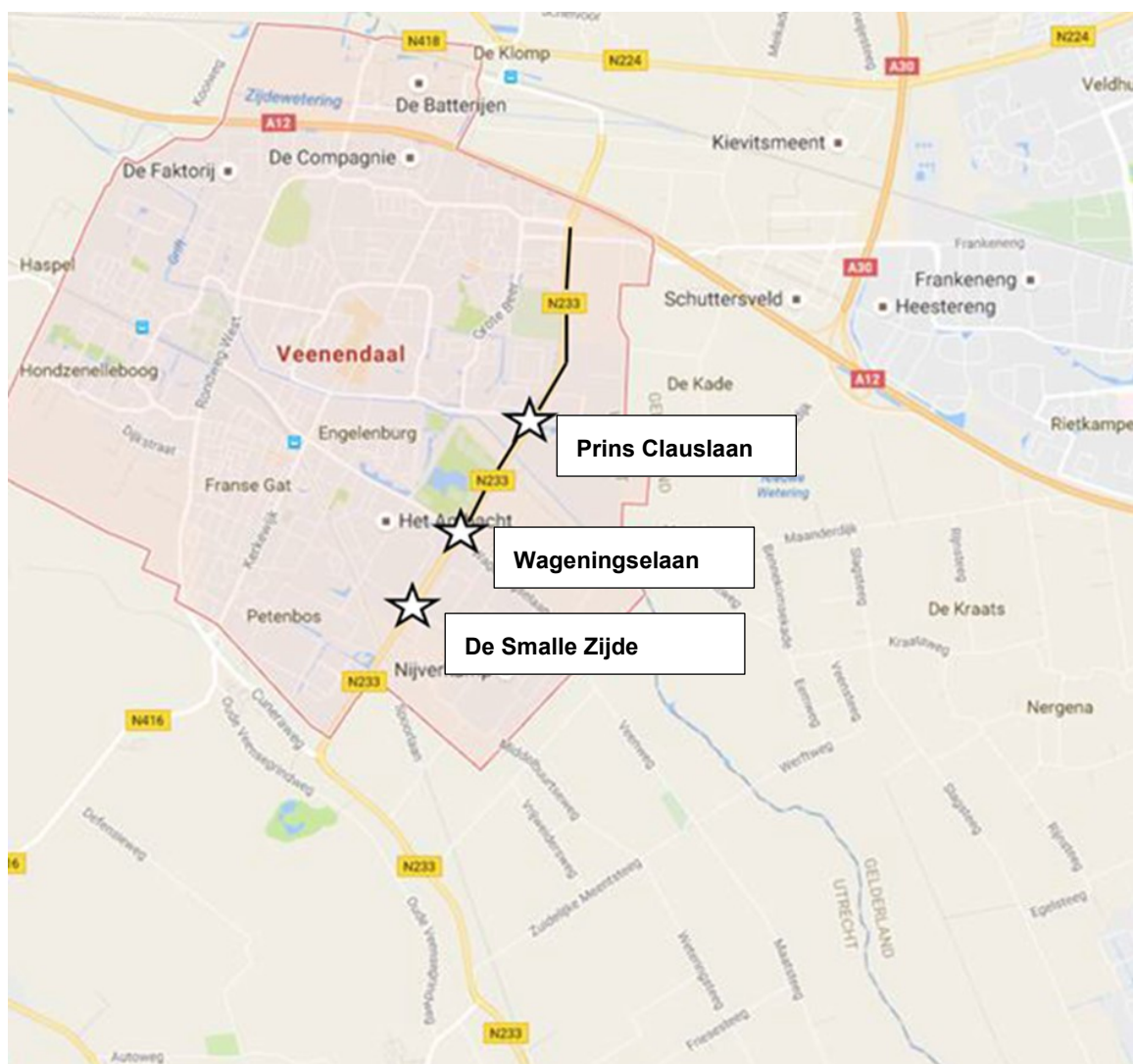
Gedeputeerde Staten hebben goedkeuring verleend aan het bestemmingsplan Veenendaal-Oost d.d. 26 juni 2007. Daarin is het volgende gesteld:

“...wij respecteren 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.”

In 2017 is bijna de helft van het aantal geplande woningen in Veenendaal-Oost gerealiseerd. Conform de verwachting uit de MER wordt geconstateerd dat de voorspelde doorstromings- en veiligheidsproblemen inderdaad optreden.

Op de Rondweg-Oost (gedeelte A12 – De Smalle Zijde) in Veenendaal doen zich de volgende problemen voor (zie figuur 1):

- Doorstromingsproblemen op het noordelijk deel van de Rondweg-Oost
- Afwikkeling- en bereikbaarheidsproblemen op de kruisingen van de Rondweg-Oost met (vooral) de Prins Clauslaan en Wageningse laan en op het wegvak tussen Wageningse laan en A12.
- Een verkeersveiligheidsprobleem bij de kruising met De Smalle Zijde.



*Figuur 1. Overzichtskartaal N233 met de 3 kruisingen met gemeentelijke wegen.*

In januari 2017 besluiten wij gezamenlijk met de gemeente Veenendaal een planstudie te starten met als doel een voorkeursalternatief op te stellen om de capaciteitsproblemen op de N233/Rondweg-Oost toekomstvast op te lossen, waarbij expliciet ook het aspect leefbaarheid wordt betrokken. Als uitgangspunt bij de modelanalyses is uitgegaan van een hoog economisch groeiscenario en het modeljaar 2030. Het resultaat van die berekeningen geeft een stijging aan van het huidige aantal van 30.500 motorvoertuigen per etmaal naar circa 38.500 motorvoertuigen per etmaal in 2030.

De planstudie, gericht op het volledig oplossen van de doorstromingsproblemen, is in twee stappen uitgevoerd. Bij de start van het planproces is aan belangstellenden gevraagd om varianten aan te dragen. Deze varianten zijn geanalyseerd, de resultaten zijn gepresenteerd en in een afgewogen rapportage beargumenteerd. De participatie stond voor iedereen open. Alle aangedragen varianten zijn onderzocht en gewogen.

Er heeft een brede inventarisatie van oplossingsrichtingen plaatsgevonden. Bij het zoeken naar alternatieven is gekeken naar alle denkbare verkeerskundige alternatieven om het mobiliteitsprobleem in oostelijk Veenendaal te kunnen oplossen. Het resultaat daarvan is in de bijlage 2, rapportage zeef 1, weergegeven.

De analyse is uitgevoerd langs de ladder van Verdaas. Daarin wordt eerst verkend welke maatregelen er mogelijk zijn voordat de bestaande infrastructuur opgewaardeerd dient te worden. Geconcludeerd is dat al deze maatregelen in gezamenlijkheid het vraagstuk niet oplossen en dat aanpassing aan de bestaande infrastructuur noodzakelijk is. Maar deze maatregelen leveren wel een bijdrage aan het verkleinen van het vraagstuk. Het gaat dan bijvoorbeeld om het inzetten van mobiliteitsmanagement of het verbeteren van fietsvoorzieningen. Een aanvullende fietsverbinding naar het NS-station Veenendaal-De Klomp is één van de opties, waarbij wordt opgemerkt dat deze verbinding de meeste kans van slagen heeft als dat station de IC-status behoudt.

Het OV alternatief is daarin ook onderzocht.

In de huidige situatie is er geen buslijn door Veenendaal-Oost. Uitgaande van een optimaal OV-scenario van 2 bussen/uur in de spits en een capaciteit van maximaal 50 personen per bus die anders met de auto gaan, leidt dit in de spitsuren tot een afname van 100 mvt/uur. Dit is in verhouding een beperkte afname van het verkeersaanbod. Om een dergelijk aantal mensen in de bus te krijgen is een snelle, directe verbinding naar bijvoorbeeld station Veenendaal (centrum / De Klomp) of Ede noodzakelijk. Daarvoor is een extra vrije busbaan nodig, wat ook een verbreding van de N233 vraagt. De conclusie is dan ook dat een apart OV alternatief het vraagstuk niet oplost, maar het huidige voorstel wel meerwaarde levert voor de OV-verbinding, omdat de verbreding voorziet in een betere doorstroming voor zowel auto als bus.

Deze flankerende maatregelen worden nog nader onderzocht in het autonoom op te stellen en uit te voeren maatregelenpakket. De gemeente Veenendaal heeft de regie bij het opstellen van dat pakket.

In juni 2017 wordt geconcludeerd dat alleen een verbreding naar 2x2 rijbanen de problemen op kan lossen. In een eerder stadium heeft een analyse plaatsgevonden met een laag groeiscenario dat tot dezelfde conclusie leidde (RHDHV, 2016). Bij de verbreding naar 2x2 rijbanen is de doorstroming op orde en kan het OV betrouwbaar worden ingezet.

Drie oplossingen zijn verder uitgewerkt in een tweede stap van de planstudie. Van deze drie oplossingen zijn schetsontwerpen gemaakt, de leefbaarheidseffecten onderzocht in gevoeligheidsanalyses en de bouwkosten doorgerekend.

### **Drie varianten**

De ruimte voor de inpassing van deze weg is beperkt door een aantal dwangpunten. Met name het Energiehuis ten behoeve van de warmtevoorziening in Veenendaal-Oost langs de Rondweg-Oost dwingt tot een minimaal ontwerp. Daarmee is het wegontwerp ingeperkt tot een absoluut minimum als het gaat om de veiligheidsmarges langs de weg. Er zijn uiteindelijk 3 varianten voor een verbreding geschetst.

- 1) Een verbreding van de N233 naar 2x2 rijstroken op maaiveld. Bij de drie kruisingen worden verkeerslichtengeplaatst in plaats van de huidige rotondes.
- 2) Een verbreding van de N233 naar 2x2 rijstroken op maaiveld. De kruising met de Prins Clauslaan en de N233 wordt ongelijkvloers. De andere twee kruispunten worden voorzien van verkeerslichten in plaats van de huidige rotondes.
- 3) Een verbreding van de N233 naar 2x2 rijstroken op maaiveld. Zowel bij de Prins Clauslaan als de Wageningselaan zijn de kruisingen met de N233 ongelijkvloers. Het kruispunt met De Smalle Zijde wordt voorzien van verkeerslichten in plaats van de huidige rotonde.

### *Effect luchtkwaliteit*

Er is eind 2017 door een extern adviesbureau een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd naar de effecten op de luchtkwaliteit bij de verschillende varianten en vergeleken met de referentiesituatie (niets doen). Daarbij zijn de effecten van de wijzigingen in verkeersintensiteiten, de wijzigingen in stagnatie en de verdiepte ligging bij kruispunten onderzocht. In het onderzoek zijn alleen de wegvakken van de N233 beschouwd omdat op dit traject voor de luchtkwaliteit de grootste wijzigingen optreden.

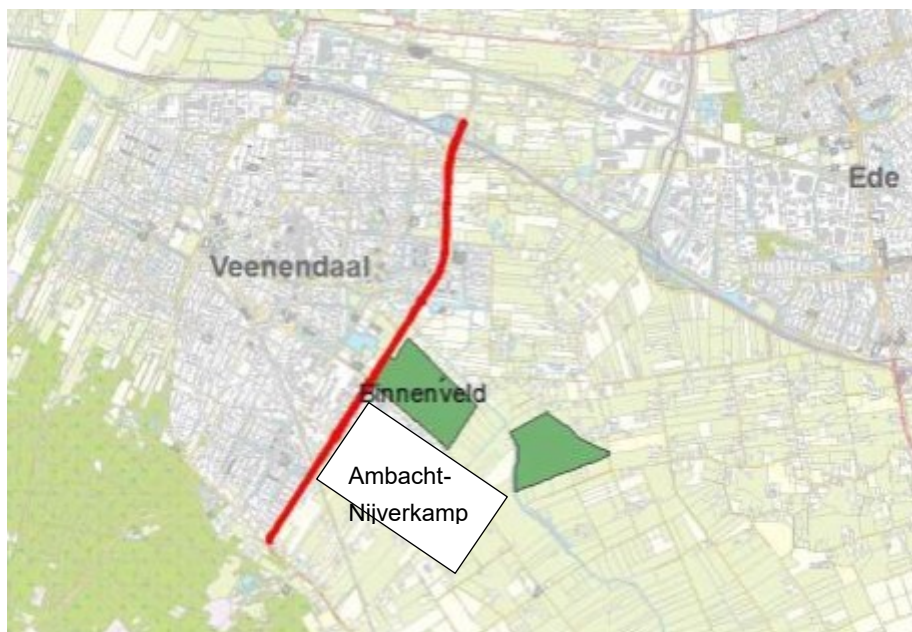
Uit de analyse blijkt dat alle varianten negatieve effecten hebben op de lokale luchtkwaliteit. Varianten 2 en 3 hebben het hoogste verkeersaanbod en geven daardoor relatief een groter negatief effect op de luchtkwaliteit langs de N233 dan variant 1. De concentratietoenames worden voornamelijk veroorzaakt door de toename van de verkeersintensiteiten door de verbeterde doorstroming in de verschillende varianten. De analyse van de varianten voor de verbreding van de N233/Rondweg-Oost in Veenendaal heeft aangetoond dat de varianten allemaal maakbaar zijn binnen de gestelde normen voor leefbaarheid. In de referentiesituatie worden de grenswaarden voor NO<sub>2</sub> en PM 10 niet overschreden. Indien bij de maximale concentraties in de referentiesituatie en de maximale concentratietoename in de verschillende varianten worden opgeteld zal dit niet leiden tot overschrijdingen van de grenswaarden.

### *World Health Organisation (WHO) normen*

Voor berekening van de WHO-normen is gedetailleerde informatie nodig die pas in een vervolgfase beschikbaar is. Dan worden de effecten op de luchtkwaliteit voor het gehele wegennet in Veenendaal onderzocht. De effecten (positief of negatief) van de verschillende varianten op de luchtkwaliteit kunnen ook optreden op de aansluitende wegvakken met de N233 (netwerkeffecten). Immers, door verplaatsing of wijziging van verkeersstromen kunnen op andere wegen in Veenendaal positieve effecten optreden. Na de keuze van een voorkeursvariant moeten deze gecumuleerde effecten nader onderzocht worden en vindt toetsing aan de WHO-normen plaats.

### *Effect stikstof*

Het effect van de verbreding van de Rondweg-Oost op de extra belasting van stikstof op de omgeving wordt afgewogen in het Programma Aanpak Stikstof (PAS). Een overschot aan stikstof is schadelijk voor de natuur in het aangrenzende Natura 2000-gebied Binnenveld in Veenendaal.



Figuur 2 Overzichtsk kaartje met trace N233, N2000 Binnenveld en industrieterrein AmbachtNijverkamp.

Momenteel loopt er een aanwijzingsprocedure voor het prioritair project industrieterrein Ambacht-Nijverkamp in Veendaal, dat eventuele toekomstige groei van betreffende terrein mogelijk maakt. Deze aanvraag valt in de eerste PAS-periode (van 6 jaar) die loopt tot 2021. Een tweede periode heeft een looptijd tot 2027. Waarschijnlijk valt de vergunningverlening voor de Rondweg-Oost in de 3e periode die loopt tot 2033. In de regel wordt de aanvraag voor een prioritair project twee jaar voor de realisatie ingediend. Aangezien de realisatie van de te verbreden rondweg naar de huidige inzichten niet eerder dan over 10 jaar te verwachten is, valt er op dit moment nog geen inschatting te maken van ruimte of beperkingen die de PAS voor dit project in houdt. De consequentie van de vergunningverlening voor de uitbreidingen op het bedrijventerrein, indien deze de prioritaire status heeft verkregen, is dat er een beperktere daling van de stikstofdepositie op het Binnenveld zal plaats vinden. Indien deze verminderde daling leidt tot te weinig ontwikkelingsruimte voor de verbreding van de rondweg, dient bijsturing in de betreffende PAS-periode plaats te vinden. Dit kan bijvoorbeeld door het uitvoeren van extra bronmaatregelen. De realisatie van een te verbreden N233 is te ver in de toekomst gepland, waardoor het nu niet mogelijk is om hier een gerichte uitspraak over te kunnen doen.

### Kosten varianten

Op basis van de schetsontwerpen is een inschatting gemaakt van de bouwkosten en de aanvullende maatregelen van de 2x2 varianten van de Rondweg-Oost Veendaal (N233). Deze kosten zijn (in miljoen euro) weergegeven in onderstaande tabel:

| variant  | bouwkosten | aanvullende maatregelen* | totaal    |
|--|------------|--------------------------|-----------|
| Maaiveld variant   | 14         | 10                       | 24        |
| <b>Maaiveld variant + Prins Clauslaan ongelijkvloers</b>                         | <b>31</b>  | <b>10</b>                | <b>41</b> |
| Maaiveldvariant + Wageningselaan ongelijkvloers + Prins Clauslaan ongelijkvloers | 53         | 10                       | 63        |

Tabel 1. Kosten varianten in miljoen €. Voorkeursvariant gearceerd weergegeven.

\*De geluidwerende voorzieningen en/of maatregelen kunnen per variant enigszins verschillen, die kosten worden geschat op € 5-10 miljoen. In deze tabel is voorsnog € 10 mln opgenomen als kostenpost.

Maatregelen om te kunnen voldoen aan de stikstofdepositie vanuit de PAS wetgeving zijn nog niet begroot omdat niet bekend is of dat noodzakelijk is.

#### *Participatie*

Er bestonden in dit tot nu toe doorlopen proces twee klankbordgroepen, te weten een klankbordgroep bewoners en een klankbordgroep ondernemers. Beide klankbordgroepen hebben een advies uitgebracht ten aanzien van de voorkeursvariant.

De ondernemers adviseren om de weg 2x2 te maken, zoveel mogelijk verdiept aan te leggen en vooral snelheid in het proces te houden.

De klankbordgroep bewoners is in meerderheid tegen elke variant van 2x2. Er worden echter, mede doordat een deel wel voorstander is van verbreding, adviezen gegeven over de wijze waarop de verbreding zou moeten worden gerealiseerd. Het gaat dan vooral om suggesties waarbij er wordt geïnvesteerd in leefbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en landschappelijke inpassing.

De klankbordgroepen hebben in deze fase van variantenafwegingen een belangrijke rol gehad in het adviseren van gemeente en provincie. Voor de volgende fase verandert het accent van het project. In de komende fase staan de integrale ruimtelijke inpassing en de (financiële) haalbaarheid centraal. Afgesproken is om de bestaande klankbordgroepen daarom per heden op te heffen. Voor deze nieuwe fase zal opnieuw gekeken worden naar het inrichten van een passende vorm van participatie.

De verbreding van de weg betekent dat de N233 dichter bij de bestaande bebouwing aan de westzijde van de weg komt te liggen. De inpassing van deze weg, die deels in de bestaande grondwal moet worden gelegd, geeft bij de bestaande bewoners specifieke vragen over de uitvoering en de effecten van de verbreding. De participatie in de vervolgfase vraagt dan ook om een veel gerichtere maatwerk aanpak.

#### *Advies gemeente*

De gemeente geeft in haar brief van 21 december 2017 als advies aan de provincie aan een voorkeur te hebben voor een verbreding van de N233 met een ongelijkvloerse kruising van de Prins Clauslaan. Daarbij zou de gemeente graag het deel van de Prins Clauslaan tot de A12 één meter willen verdiepen om in een latere fase een overkapping mogelijk te maken. De extra kosten van deze aanvulling worden geschat op €39 mln ten opzichte van een maaiveldvariant. De gemeente is bereid om een bijdrage van 2 miljoen euro te leveren voor leefbaarheidsmaatregelen.

#### *Toelichting werkbezoek 8-2-18*

Het advies van de gemeente is tijdens een werkbezoek op 8 februari 2018 toegelicht aan leden van Provinciale Staten. In die toelichting is aangegeven dat een mogelijkheid voor een overkapping van de weg in een latere fase gewenst is. In het oorspronkelijke advies van de gemeenteraad werd een verlaging van de rondweg van één meter voorgesteld voor het traject van de verbrede N233 tussen Prins Clauslaan en A12, om een latere overkapping minder hoog te laten zijn. Tijdens het werkbezoek is aangegeven dat een ruimtereservering hiervoor voldoende zou zijn. Dit is inmiddels recent opnieuw door de wethouder bevestigd.

#### *Voorstel voorkeursvariant*

Wij constateren een gezamenlijk vraagstuk voor zowel de gemeente als de provincie. We willen graag komen tot een goede en toekomstvaste oplossing in samenwerking met de gemeente. Het verkeerskundige vraagstuk van

de verkeersproblematiek in oostelijk Veenendaal kan worden opgelost met een verbreding van de Rondweg-Oost op maaiveldniveau. We onderschrijven het belang van een goede leefbaarheid. Om die reden wordt in zowel het advies van de gemeente als in de adviezen van de klankbordgroepen de voorkeur gegeven aan een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan. Door een ongelijkvloerse kruising kunnen de geluidsschermen bij dit kruispunt iets worden verlaagd en wordt de geluidsbelasting op de woontoren bij de huidige kruising gereduceerd. Daarnaast is er een effect op de doorstroming en de verkeersveiligheid vanwege de ontkoppeling van de verkeersstromen op de relatie Veenendaal-Oost met het centrumgebied en het doorgaande verkeer op de N233. De extra bouwkosten van dit verdiepte kruispunt zijn geraamd op 17 miljoen euro. Omdat het voor het oplossen van het verkeersprobleem niet nodig is maar als wenselijk wordt genoemd voor de leefbaarheid van de omwonenden, stellen wij op advies van de gemeenteraad en de klankbordgroepen voor om dit wel op te nemen in de voorkeursvariant.

We constateren dat er voor de maaiveld verbreding geen draagvlak is, daarom valt die variant af. Voor de variant waarbij beide kruisingen ongelijkvloers worden uitgevoerd zien we een forse extra investering (ca 20 mln) ten opzichte van de voorgestelde voorkeursvariant. Daar staat een heel beperkt positief effect in doorstroming tegenover. Voor de verbetering van de leefbaarheid heeft die toevoeging geen effect. Daarom valt deze variant af.



*Afbeelding van de voorgestelde voorkeursvariant in vogelvlucht, noordelijk georiënteerd richting A12. Rechts van de N233 ligt de woningbouwlocatie Veenendaal-Oost.*

De visualities van de varianten vanuit verschillende perspectieven zijn te vinden op <https://pru.tik-app.nl/rondweg-veenendaal>

#### *Vervolgproces*

Voorgesteld wordt de voorkeursvariant nader uit te werken in een integraal ruimtelijk plan om een acceptabele inpassing te bewerkstelligen die recht doet aan de aspecten van de leefbaarheid. Dit vervolg heeft tot doel te komen tot een voorstel voor de start van een Inpassingsplan. Bij de nadere uitwerking hoort het aantonen van de economische haalbaarheid. Daarom worden financiële en inhoudelijke kaders als randvoorwaarden voor het vervolgproces meegegeven.



### Financieel kader

Om de haalbaarheid van de dekking van de voorkeursvariant te kunnen onderzoeken stellen wij het volgende kader aan u voor als randvoorwaarde voor het vervolgproces:

- 1 De provincie Utrecht is als wegbeheerder bereid om de bouwkosten (€14 mln) van de verbrede maaiveldvariant voor haar rekening te nemen om zo het verkeerskundige knelpunt op te lossen.
- 2 De meerkosten van de ongelijkvloerse kruising met de Prins Clauslaan (€17 mln) worden gelijk verdeeld tussen provincie en gemeente. De provincie neemt de helft van de kosten voor haar eigen rekening, de gemeente zorgt in overleg met de regio FoodValley voor de inbreng van de andere helft van de kosten.
- 3 De leefbaarheidsmaatregelen moeten nog verder uitgewerkt worden. De totale kosten zijn ingeschat met een ruime bandbreedte op een bedrag van € 5-10 miljoen, maar zijn sterk afhankelijk van de uitwerking van het ontwerp. Op dit moment heeft de gemeente 2 miljoen euro toegezegd als bijdrage voor de leefbaarheidsmaatregelen voor de provincie is een gelijke inleg voorzien. Op het moment dat de kosten bekend zijn en hoger blijken te zijn dan € 4 miljoen, wat een realistische verwachting is, dan stelt de provincie voor dezelfde gelijke verdeling (50/50) van de kosten zoals toegepast bij de ongelijkvloerse kruising aan te houden.
- 4 De gemeente Veenendaal gaat met de woningbouwontwikkeling in overleg over het beschikbaar stellen van de voor het project benodigde grond. Als het definitieve ontwerp binnen het nu gemaakte technisch ontwerp valt gaat het om een beperkt oppervlakte. De gemeente heeft aangegeven het hier om een overzichtelijk vraagstuk gaat. Op het moment dat er aanzienlijk meer grond nodig is dan nu verwacht, gaan de partijen hierover met elkaar in overleg.

De grond die nodig is voor een verbreding van de Rondweg Oost valt binnen de grenzen van het plangebied voor de ontwikkeling van de wijk Veenendaal Oost en is eigendom van de gemeente Veenendaal. Het verkeer van en naar de wijk Veenendaal-Oost is geheel aangewezen op de Rondweg-Oost. De wijk is nog niet voor de helft gerealiseerd en er doen zich al grote problemen voor om in de huidige situatie vanuit de wijk de rondweg te bereiken. Wanneer de doorstroming niet wordt aangepakt, zal de bereikbaarheid steeds verder achteruit gaan en de aantrekkelijkheid van het resterende woningbouwprogramma snel afnemen. Een bijdrage vanuit de planexploitatie van Veenendaal Oost aan de noodzakelijke opwaardering van de infrastructuur is dan ook redelijk.

Dit financieel kader leidt tot de onderstaande kostenverdeling bij de voorkeursvariant.

|                                | Provincie Utrecht | Gemeente Veenendaal | totaal    |
|--------------------------------|-------------------|---------------------|-----------|
| Bouwkosten maaiveld variant    | 14                | 0                   | 14        |
| Prins Clauslaan ongelijkvloers | 8,5               | 8,5                 | 17        |
| maatregelen leefbaarheid       | 2                 | 2                   | 4 *       |
| <b>TOTAAL</b>                  | <b>24,5</b>       | <b>10,5</b>         | <b>35</b> |

Tabel 2. Kostenverdeling voorkeursvariant in miljoen €.

\* De kosten voor de leefbaarheidsmaatregelen zijn nog niet bekend. In de komende fase zal duidelijk worden wat de kosten van dit onderdeel zijn. In deze tabel is een gelijke inleg vanuit beide partijen opgenomen op basis van de toezegging van de gemeente.

### Provinciale bijdrage aan de voorkeursvariant

In de provinciale middelen is dekking mogelijk vanuit de vrije investeringsruimte in het mobiliteitsplan. Er zal in het vervolgproces onderzocht moeten worden of deze investering in verhouding staat tot het op te lossen probleem en of deze investering consistent is in relatie tot andere op te lossen knelpunten in het provinciale wegennet. Aan

de hand van deze analyse zullen we het volgende beslismoment bij het voorstel voor de start van een procedure van een inpassingsplan voorzien van een dekkingsvoorstel.

#### *Inhoudelijk kader*

In de optimalisatie kan ook het milieukundige effect van een rijsnelheidverlaging worden onderzocht. Voor het wegontwerp blijft de provinciale ontwerpsnelheid van 80 km/uur gelden. De verdere uitwerking betreft de verbrede variant tussen Wageningse laan en A12, met een ongelijkvloerse kruising van de Prins Clauslaan.

#### *Vervolgprocedure*

Wij gaan graag zo spoedig mogelijk na uw besluit met de gemeente in gesprek over de voorkeursvariant en de benodigde bijdrage van de gemeente daaraan. Het is de bedoeling om hier begin 2019 duidelijkheid over te hebben, teneinde een definitief te nemen besluit met verdere uitwerking en dekkingsvoorstel aan u voor te kunnen leggen en de ruimtelijke procedure te kunnen starten.

#### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

In tellingen van het verkeer op de Rondweg-Oost eind 2015 is vastgesteld dat 70 % van het verkeer een herkomst of bestemming heeft binnen Veenendaal. Die verplaatsingen hangen grotendeels samen met de regionale functie die de gemeente vervult op het vlak van wonen, winkelen en werken. Dit maakt een goede samenwerking tussen de gemeente Veenendaal en de provincie belangrijk. Het gaat om het oplossen van een gezamenlijk doorstromingsprobleem met om die reden een gezamenlijk belang. Daarom gaan wij graag met de gemeente in gesprek over de dekking van de (provinciale) voorkeursvariant en dus over de haalbaarheid van deze noodzakelijk uit te voeren maatregel.

De gemeente heeft 2 miljoen euro toegezegd als bijdrage aan de leefbaarheidsmaatregelen. De gemeente heeft aangegeven mogelijkheden te zien in het laag houden van de kosten van die maatregelen door in het ontwerp de leefbaarheidsmaatregelen en de stedenbouwkundige opgave te integreren. In dit voorstel levert de provincie een gelijke bijdrage aan de kosten van de maatregelen. Als de kosten voor de leefbaarheidsmaatregelen groter worden dan 4 miljoen, wat een realistische verwachting is, dan geldt dezelfde gelijke verdeling (50-50 %) van de kosten als bij de ongelijkvloerse kruising.

De Rondweg-Oost vormt de aansluiting van de noordelijke tak van de N233 op de A12. Aan de zuidkant van de provinciale weg zorgt de Rijnbrug bij Rhenen voor de verbinding met de A15. Ook bij de Rijnbrug worden aanpassingen voor een capaciteitsvergroting voorgesteld. Studies laten zien dat circa 6% van het verkeer de hele route van A12-A15 gebruikt. Op de lange termijn speelt nog de vraag of er een robuuste verkeerskundige verbinding tussen de A12 en A15 nodig is. Daar zijn meerdere alternatieven voor aangedragen, onder andere een doorgetrokken A30. Een verlengde A30 draagt op geen enkele wijze bij aan het oplossend vermogen voor de verkeersproblematiek in oostelijk Veenendaal. Als aan beide zijden van de provinciale weg N233 de capaciteit wordt vergroot, bestaat de zorg dat hiermee een voorschot wordt genomen op de lange termijn ontwikkeling.

#### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Er zijn meerdere alternatieven onderzocht. Een aantal daarvan zijn in het stuk benoemd. In de bijlage vindt u zoals toegezegd in de Cie MME van 20-11-2017 een matrix van alle onderzochte alternatieven, met de bijbehorende voor- en nadelen.

Daarnaast is er ook nog het alternatief om niks te doen, waarbij de afweging gemaakt moet worden of de weg nog in provinciaal beheer moet blijven of overgedragen dient te worden aan de gemeente Veenendaal gelet op het huidige en toekomstige gebruik van de weg. In een eerdere fase is de Rondweg-West overgedragen aan de

gemeente. Voor de Rondweg-Oost is de regionale functie van groot belang en is een overdracht van de weg op basis van de huidige inzichten ongewenst.

Ook voor de financiële verdeling zijn er alternatieven onderzocht:

1) Handhaven van de historische verdeling

Bij de aanleg van de N233 heeft de gemeente Veenendaal 50% van de totale kosten betaald. Nu blijkt dat de aanpassing van de weg noodzakelijk is, kan diezelfde verdeling opnieuw worden toegepast.

2) Het kostenveroorzakersprincipe

Ten tijde van het besluit tot aanleg van de Randweg (1984) was er nog geen sprake van woningbouwontwikkeling in Veenendaal-Oost. Bij de kostenverdeling van maatregelen aan provinciale wegen wordt doorgaans het kostenveroorzakersprincipe toegepast. Daarbij worden de situaties met en zonder de aanleg van de woonwijk vergeleken. De verhouding waarin het verkeer toeneemt als gevolg van de aanleg van de wijk wordt dan ook toegepast op de totale kosten van het project. Het exacte percentage is niet doorgerekend, maar op voorhand kan worden gesteld dat de aanleg van een (regionale) woonwijk van circa 3200 woningen een significante bijdrage levert aan de verkeersintensiteiten op de Rondweg-Oost. Het nadeel van deze methode is dat er veel gewicht wordt toegekend aan de modelmatige berekeningen, die weer afhankelijk zijn van een groot aantal aannames en parameters.

3) Het ruimtelijk instrumentarium

Van het uitgangspunt om een inpassingsplan (PIP) als instrument in te zetten kan worden afgeweken. De planologische procedure kan aan de gemeente worden overgelaten en verloopt dan volgens een bestemmingsplanwijziging. De motivatie daarvoor kan zijn dat de gemeente terugkomt op het uitgangspunt om in het bestemmingsplan Veenendaal-Oost geen ruimte te reserveren voor de verbreding van de rondweg.

4) Provincie Utrecht betaalt alles.

Gezien het gezamenlijke belang in deze opgave, stellen we een gezamenlijke dekking van dit project voor met een concrete verdeling van de kosten tussen de provincie en de gemeente.

#### Afweging

Deze oplossingsrichtingen zijn afgewogen, maar wij kiezen voor een maatwerkvoorstel. Wij vinden het te verantwoorden dat de Provincie Utrecht als wegbeheerder de bouwkosten van de verbrede maaiveldvariant voor haar rekening neemt. De gelijke verdeling van de kosten van de leefbaarheidsmaatregelen en de ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan past bij de historische verdeling en wordt gezien als een gezamenlijke verantwoordelijkheid.

#### Effecten op duurzaamheid

Om duurzaamheidsaspecten vanaf een vroege planfase mee te kunnen wegen, wordt de Aanpak Duurzaam Grond GWW gevolgd. Duurzaam GWW staat voor het verduurzamen van projecten in de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW-sector). In de verdere uitwerking wordt duidelijk waar de accenten van de invulling van duurzaamheid komen te liggen.

Voorgesteld wordt:

- Op advies van de gemeenteraad van Veenendaal en de klankbordgroepen een verbrede N233 tussen Wageningsesteen en A12 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan als richtinggevend voorkeursvariant vast te stellen.
- In een vervolproces de economische haalbaarheid van de voorkeursvariant nader te onderzoeken aan de hand van de volgende randvoorwaarden:
  - o de provincie Utrecht neemt de bouwkosten van de maaiveldvariant voor haar rekening;
  - o de gemeente Veenendaal neemt de helft van de extra bouwkosten voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan voor haar rekening. Het staat de gemeente vrij voor haar inleg ook een bijdrage aan de regio Food Valley te vragen;
  - o de gemeente Veenendaal heeft 2 miljoen euro toegezegd voor de leefbaarheidsmaatregelen. De provincie zal in een gelijke inleg voorzien. Op het moment dat de kosten hoger blijken te zijn dan €4 miljoen, wat een realistische verwachting is, dan stelt de provincie voor een gelijke verdeling van de kosten aan te houden.
  - o de gemeente Veenendaal gaat met de woningbouwontwikkeling in overleg over het beschikbaar stellen van de voor het project benodigde grond. Op het moment dat er aanzienlijk meer grond nodig is dan nu verwacht, gaan de partijen hierover met elkaar in overleg.
  - o het wegontwerp te laten voldoen aan de richtlijn voor provinciale wegen van 80 km/uur.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 13 maart 2018, kenmerk 81C582B0,

Besluiten:

- Op advies van de gemeenteraad en de klankbordgroepen van Veenendaal een verbrede N233 tussen Wageningsesteenweg en A12 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan als richtinggevende voorkeursvariant vast te stellen.
- De economische haalbaarheid van de voorkeursvariant nader te onderzoeken aan de hand van de volgende randvoorwaarden:
  - o de provincie Utrecht neemt de bouwkosten van de maaiveldvariant voor haar rekening;
  - o de gemeente Veenendaal neemt de helft van de extra bouwkosten voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan voor haar rekening. Het staat de gemeente vrij voor haar inleg ook een bijdrage aan de regio Food Valley te vragen;
  - o de gemeente Veenendaal heeft 2 miljoen euro toegezegd voor de leefbaarheidsmaatregelen. De provincie zal in een gelijke inleg voorzien. Op het moment dat de kosten hoger blijken te zijn dan €4 miljoen, wat een realistische verwachting is, dan stelt de provincie voor een gelijke verdeling van de kosten aan te houden;
  - o de gemeente Veenendaal gaat met de woningbouwontwikkeling in overleg over het beschikbaar stellen van de voor het project benodigde grond. Op het moment dat er aanzienlijk meer grond nodig is dan nu verwacht, gaan de partijen hierover met elkaar in overleg.
  - o het wegontwerp te laten voldoen aan de richtlijn voor provinciale wegen van 80 km/uur;

Voorzitter,

Griffier,

## **Toelichting**

### **1. Wettelijke grondslag**

Artikel 15 Wegenwet, vanwege de verplichting voor de provincie om de weg te onderhouden  
Artikel 6:174 BW: bepaalt de aansprakelijkheid van de wegbeheerder

### **2. Beoogd effect**

- het totaal aantal voertuigverliesuren op het regionale wegennet neemt af

### **3. Effecten op duurzaamheid**

Om duurzaamheidsaspecten vanaf een vroege planfase mee te kunnen wegen, wordt de Aanpak Duurzaam Grond GWW gevolgd. Duurzaam GWW staat voor het verduurzamen van projecten in de Grond-, Weg- en Waterbouw (GWW-sector). In de verdere uitwerking wordt duidelijk waar de accenten van de invulling van duurzaamheid komen te liggen.

### **4. Argumenten**

Alles overwegende stellen Provinciale Staten de verbrede maaiveldvariant met een ongelijkvloerse kruising van de Prins Clauslaan als richtinggevende voorkeursvariant vast, omdat deze de geconstateerde doorstromingsproblemen op lost en grotendeels tegemoet komt aan het advies van de gemeente en om advies gevraagde klankbordgroepen.

### **5. Kanttekeningen**

De haalbaarheid van deze voorkeursvariant dient nog te worden vastgesteld. In een vervolgtraject worden de inpassing en de economische haalbaarheid nader onderzocht.

### **6. Financiën**

In de provinciale middelen van het mobiliteitsplan is dekking mogelijk vanuit de vrije investeringsruimte. Er zal in het vervolgproces onderzocht worden of deze investering in verhouding staat tot het op te lossen probleem en of deze investering consistent is in relatie tot andere op te lossen knelpunten in het provinciale wegennet. Aan de hand van deze analyse zullen we het volgende beslismoment bij het voorstel voor de start van een procedure van een inpassingsplan voorzien van een dekkingsvoorstel.

### **7. Realisatie**

De realisatie is afhankelijk van de nog vast te stellen voorkeursvariant en de financiële dekking.

### **8. Juridisch**

Er worden in deze fase geen juridische risico's gesignaleerd.

### **9. Europa**

N.v.t.

### **10. Communicatie**

Bij het besluit van Gedeputeerde Staten is een persbericht gepubliceerd.

## **11. Bijlagen**

1. Advies gemeente Veenendaal over Rondweg-Oost
2. Rapportage zeef 1
3. Matrix afweging varianten zeef 1
4. Rapportage zeef 2
5. Advies klankbordgroep Bedrijven
6. Advies klankbordgroep Bewoners