

RAADSVOORSTEL

Agendapunt

Raad	24 januari 2019	Afdeling	Programma's & Projecten
Voorstelnummer	407897		
Datum	18 december 2018		
Onderwerp	Advies voorkeursvariant Rondweg-oost		
Programma	Fysieke Leefomgeving		
Inlichtingen bij	J.A.C. Feskens		
Telefoonnummer	(0318) 538480		
E-mailadres	Jeroen.Feskens@veenendaal.nl		

Aan de leden van de raad,

Beslispunten

1. In te stemmen met bijgaand advies (bijlage 1) aan de provincie Utrecht, waarbij wordt uitgegaan van stedelijke inpassing van het noordelijk deel van de Rondweg-oost met een snelheidsregime van 70 kilometer per uur en een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan inclusief in het vervolg uit te werken duurzaamheidsmaatregelen.
2. In te stemmen met het bijgevoegde ruimtelijk kader voor de inpassing van de verbrede Rondweg-oost.
3. In te stemmen met de aankoop van de bouwgrond en bouwclaims in Buurtstede en Veenderij langs de Rondweg-oost en dit inclusief de extra rentekosten ter hoogte van € 325.000 aan extra rentekosten bij het Projectenboek 2019 te verwerken in complex 01 Ontwikkelposities Veenendaal-oost. En in te stemmen met het beschikbaar stellen van de benodigde grond voor de verbreding aan de provincie Utrecht.
4. In te stemmen met een totale gemeentelijke financiële bijdrage van € 5,25 miljoen voor de ongelijkvloerse kruising aangevuld met € 1 miljoen (onder voorbehoud) vanuit het mobiliteitsfonds van de regio FoodValley.

Waarom naar de raad?

In december 2017 heeft de gemeenteraad een advies aan de provincie afgegeven over de voorkeursvariant voor de verbreding van de Rondweg-oost. Hierbij is verzocht om leefbaarheid meer centraal te stellen en ook om het mogelijk te maken om een lagere snelheid te onderzoeken. Provinciale Staten heeft vervolgens in juli 2018 besloten om het advies van de gemeenteraad inhoudelijk in belangrijke mate over te nemen. Nu ligt een aanvullend advies aan de provincie voor. In dit advies is de voorkeursvariant verder uitgewerkt. Dit vraagt om een standpunt van uw raad, waarbij wel gewezen wordt op het feit dat uiteindelijk het mandaat voor het nemen van het besluit over de Rondweg-oost ligt bij de provincie Utrecht. Tot slot ligt een financiële vraag voor. Dit betreft het budgetrecht voor zowel het doen van een financiële bijdrage voor de ongelijkvloerse kruising als het voornemen om de grondexploitatie Complex 01 Ontwikkelposities Veenendaal-oost aan te passen.

Samenvatting

Op 17 december 2017 heeft uw raad besloten om de provincie Utrecht te adviseren de Rondweg-oost te verbreden naar 2x2 rijstroken inclusief een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan. Ook is verzocht om op het noordelijk deel een lagere snelheid dan 80 kilometer per uur toe te passen. Naar aanleiding van het provinciaal besluit van juli dit jaar is nader onderzoek uitgevoerd naar de effecten van verschillende maximum rijsnelheden op de N233 op lucht, geluid en doorstroming.

Inleiding

Dit project kent een lange geschiedenis. Er zijn in de afgelopen jaren veel onderzoeken en studies verricht om de bereikbaarheid van oostelijk Veenendaal toekomstvast te verbeteren. Zo hebben Gedeputeerde Staten in januari 2017 opdracht gegeven om een planstudie te starten, nadat in een Second Opinion door adviesbureau SWECO was vastgesteld dat "nut en noodzaak om maatregelen te treffen om de doorstroming van de Rondweg-oost en de bereikbaarheid van de regio in de toekomst veilig te stellen, in ruime mate is aangetoond".

Bij de uitvoering van deze planstudie is ook de omgeving gevraagd om mee te denken over mogelijke oplossingen om de bereikbaarheid van oostelijk Veenendaal te garanderen. Alle denkbare varianten zijn in die planstudie onderzocht. Dat scala aan oplossingsrichtingen is onderling systematisch vergeleken en heeft geleid tot een aantal varianten waaruit een keuze diende te worden gemaakt.

De trechtering van alle mogelijke oplossingsrichtingen heeft plaatsgevonden met de methodiek langs de Ladder van Verdaas. Dit onderzoek heeft geresulteerd in een advies van uw raad op 17 december 2017. De belangrijkste punten uit dit advies zijn:

In principe te besluiten tot verbreding met inbegrip van de uitgangspunten en wensen van de gemeente:

- Maaiveld variant met maximale inzet op leefbaarheid en integraal ontwerp;
- Ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan;
- 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.
- Inzet op duurzaamheid, smart mobility en groencompensatie.

Provinciale Staten hebben op 9 juli 2018 besloten om een verbrede N233 tussen Wageningse laan en A12 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan als richtinggevende voorkeursvariant vast te stellen. Ook is door Provinciale Staten besloten om de kansen voor een lagere snelheid van de weg dan 80 kilometer per uur (waaronder 60) op korte termijn te onderzoeken en deze in de gesprekken met de gemeente Veenendaal mee te nemen, vanuit het perspectief van de leefbaarheid en hier tevens de effecten op ruimtelijke inpassing en kosten in mee te nemen.

Deze besluiten van Provinciale Staten hebben ertoe geleid dat er gezamenlijk aanvullend onderzoek is gedaan naar verbetering van de leefbaarheid in combinatie met een ander snelheidsregime op het noordelijk deel van de rondweg. Over de aanpak is uw raad in september van dit jaar geïnformeerd.

Met de resultaten van dit onderzoek wordt nu een aanvullend advies voorgelegd aan de Provincie Utrecht. Hierbij wordt tevens ingegaan op het financiële verzoek van de provincie.

Beoogd resultaat

Een toekomstbestendige oplossing voor de leefbaarheids- en bereikbaarheidsproblemen van oostelijk Veenendaal.

Argumenten

1.1 Het advies aan de provincie is een uitwerking van het eerder afgegeven advies

Het aanvullende advies aan de provincie gaat uit van een stedelijke weg met een snelheid van 70 kilometer per uur (ten noorden van de Grift) en een ongelijkvloerse kruising van de Prins Clauslaan / Van Essenlaan. Dit past in de lijn van het eerder afgegeven advies.

1.2 Stedelijke weg past bij het omliggende woongebied

Het noordelijk deel van de rondweg ligt zeker na afronding van Veenendaal-oost door het stedelijk gebied van Veenendaal. Vanuit dit perspectief gezien is een stedelijke inpassing meer voor de hand liggend dan een ontwerp conform de eisen van een weg die buiten de bebouwde kom ligt. Dit biedt meer mogelijkheden om een goede inpassing te realiseren waarbij meer ruimte is voor kwalitatief hoogwaardig groen en de woonfunctie een prominentere rol krijgt dan alleen de verkeersfunctie. Dit vraagt voor zowel het ontwerp van de weg als de verdere afronding van Veenendaal-oost om dit stedelijke uitgangspunt centraal te stellen. Dit is verwoord in het ruimtelijk kader (zie beslispunt 2). Tot slot kan bij de uitwerking binnen deze variant nader invulling worden gegeven aan het zo groen mogelijk inrichten, inzet op verduurzaming (bijvoorbeeld energie-opwekking) en vormen van smart mobility (bijvoorbeeld groene golf). In het ruimtelijk kader zijn hiervoor al aanzetten gedaan.

1.3 Voorkeursalternatief gaat uit van leefbaarheid

In het onderzoek naar de verschillende snelheden zijn ook de effecten van lucht en geluid onderzocht. Hierbij is geconcludeerd dat een lagere snelheid een positief effect heeft op beide aspecten. Hoe lager de snelheid, hoe kleiner de toename van geluidsproductie en verslechtering van de luchtkwaliteit optreedt (bij lucht geldt dit tot 60 km/uur). Dit wordt deels verklaard door de afname van de hoeveelheid verkeer en deels door een lagere geluidsproductie van een motorvoertuig bij een lagere snelheid.

Ten aanzien van luchtkwaliteit is geconcludeerd dat de effecten maar zeer beperkt zijn. Alle varianten kunnen zelfs met beperkt extra compenserende maatregelen binnen de richtlijn van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) worden gerealiseerd. Voor geluid zijn in alle varianten maatregelen nodig. Ten opzichte van de oorspronkelijke 80 kilometer per uur is bij het voorliggende advies sprake van een verbetering. In het vervolg zal met name nog naar de hoger gelegen woningen (appartementen) gekeken moeten worden hoe met maatwerk ook hier binnen de wettelijke norm gebleven kan worden. De verwachting is dat dit mogelijk is. De samenvatting van de onderzoeken naar luchtkwaliteit en geluid zijn als bijlage 2 toegevoegd. Tot slot kunnen na aanleg conform het advies van uw raad uit december 2017 de leefbaarheidsaspecten lucht en geluid frequent gemeten worden om te zien of de verwachtingen worden gerealiseerd.

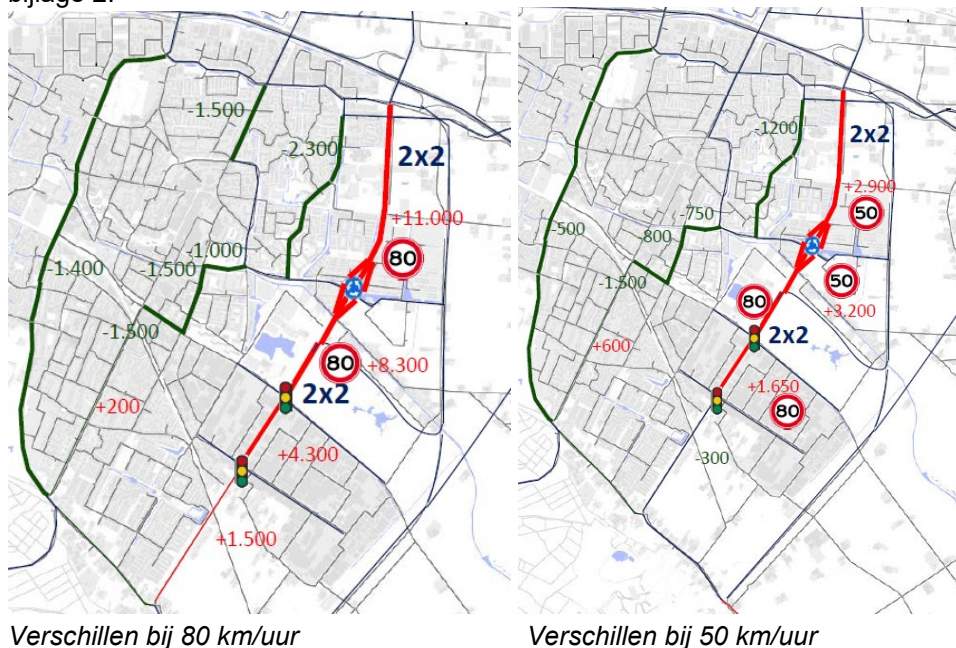
1.4 Een lagere snelheid dan 70 kilometer per uur is vanuit verkeerskundig oogpunt niet haalbaar

Eén van de aspecten bij het onderzoek naar een lagere snelheid is de geloofwaardigheid van de snelheid, verkeersveiligheid en handhaafbaarheid. Het uitgangspunt van elke geloofwaardige snelheidslimiet is dat deze een *veilige* snelheid aan geeft. Welke snelheid als veilig kan worden beschouwd, hangt af van de functie van de weg en daarmee de samenstelling van het verkeer en het soort conflicten dat kan optreden. Pas daarna komt de vraag of die veilige limiet ook

geloofwaardig is. Het afdwingen van een logische snelheid kan op een logische wijze door vertragers worden “afgedwongen”. Naast natuurlijke vertragers zijn er overigens ook natuurlijke versnellers. De wegbeheerder heeft geconcludeerd dat gegeven de omstandigheden een lagere snelheid dan 70 kilometer onverantwoord is vanuit verkeersveiligheid en handhaafbaarheid. Feitelijk ontstaat op dat moment een discrepantie in **functie** (GOW), **vormgeving** (inrichting) en **gebruik** (intensiteit en gedrag van de weggebruikers) van de weg.

1.5 Bij het voorkeursalternatief blijft sprake van een goed functioneren van de rondweg binnen het totale lokale netwerk

In het onderzoek naar lagere snelheden is ook gekeken naar de effecten voor Veenendaal. Een lagere snelheid zorgt voor minder verkeer op de rondweg zelf, maar meer verkeer in Veenendaal. Op de volgende kaartbeelden zijn de toe- en afnames van het aantal motorvoertuigbewegingen per etmaal weergegeven bij respectievelijk een snelheid van 80 en 50 kilometer per uur. Deze toe- en afnames zijn ten opzichte van de nul-variant (geen wijzigingen aan de rondweg). Er is te zien dat het positieve effect voor de belangrijke wegen (en vooral dus voor de omwonenden van deze wegen) bij 50 kilometer minimaal halveert. Uiteraard heeft dit ook effect op de leefbaarheid in Veenendaal zelf (en ook de bereikbaarheid). Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar bijlage 2.



1.6 De ongelijkvloerse kruising levert de juiste oplossing voor de groeiende bereikbaarheidsproblematiek van Veenendaal-oost

Een ongelijkvloerse kruising zorgt voor een goede bereikbaarheid van Veenendaal-oost. Ten opzichte van een maaiveld-oplossing ontstaat een onbelemmerde doorgang naar de Prins Clauslaan. Ook ontstaat er ruimte om een extra langzaamverkeersverbinding te maken tussen Dragonder-oost en Veenendaal-oost. Bovendien voorkomt de ongelijkvloerse kruising dat de aanleg van een zeer forse verbreding van met name de Prins Clauslaan nodig is. Dit is namelijk wel het geval bij een maaiveld-oplossing. In deze situatie moet deze weg verbreed worden van 2 naar 5 rijstroken.

1.7 Voorkomen wordt dat het beeld kan ontstaan dat deze verbreding de lange termijn oplossing wordt voor een eventuele landelijke verbinding tussen de A12 en A15

De verkeersmodellen tonen aan dat ook met de verbreding van de Rijnbrug en ook de Rondweg-oost in de toekomst de hoeveelheid direct verkeer tussen de A12 en A15 maar beperkt toeneemt. Echter de kans bestaat dat er behoefte ontstaat aan een extra verbinding tussen deze twee snelwegen. Dit wordt de zogenaamde lange termijn oplossing genoemd. De provincies Utrecht en Gelderland hebben onlangs besloten de studie naar deze oplossing uit te stellen. Hierdoor is het extra in het belang van Veenendaal dat voorkomen moet worden dat het beeld kan ontstaan dat de Rondweg-oost onderdeel uitmaakt van een eventuele lange termijn oplossing. Door te kiezen voor een stedelijke weg, wordt duidelijk dat het vooral een verbinding van en naar de regio Veenendaal is.

2.1 Ruimtelijk kader bevat handvatten voor de uitwerking van het voorkeursalternatief

De opgaaf van het realiseren van een stedelijke weg is vertaald in een toolbox voor de latere uitwerking van vooral de rondweg zelf, maar ook voor de directe stedelijke omgeving (met name Veenendaal-oost). Dit kader zal worden ingezet voor de nadere uitwerking.

2.2 Ruimtelijk kader is mede tot stand gekomen met input vanuit de omgeving

In oktober van dit jaar is gestart met een avond voor de omwonenden van de rondweg. Tijdens en na deze avond zijn circa 50 reacties en suggesties gegeven over de inpassing. Deze input is gebruikt bij het opstellen van het voorliggend kader. Het totale overzicht van alle reacties is als bijlage toegevoegd. Hierbij is ook aangegeven wat er met de suggesties is dan wel wordt gedaan.

3.1 Inbreng grond voor verbreding wordt mogelijk gemaakt

De verbreding van de rondweg kan in belangrijke mate worden gerealiseerd binnen bestaand openbaar gebied in eigendom van de gemeente of de provincie. Echter is er ook een beperkte hoeveelheid geplande bouwgrond van Veenendaal-oost nodig. Deze grond is deels nodig voor het verbrede tracé en deels om bouwruimte te hebben tijdens de aanlegfase. De provincie heeft aan de gemeente verzocht om deze grond om niet in te brengen.

Nu wordt voorgesteld om hieraan mee te werken. Hiermee wordt de verbreding mogelijk, maar vooral ook de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan.

3.2 Er ontstaat een eenduidig proces om te komen tot ontwikkeling van de woningen

Op dit moment is de situatie rondom de bouwgrond complex. Het eigendom ligt weliswaar bij de gemeente, maar het Ontwikkelingsbedrijf Veenendaal-oost (OVO) kan bij opvraag direct beschikken over deze gronden (contractueel vastgelegd) en is daarmee ook op dit moment het directe aanspreekpunt. Daarnaast zijn de bouwclaims voor de nog te realiseren woningen toebedeeld aan enkele bouwclaimhouders. Ook deze partijen moeten betrokken worden bij de verbreding en de effecten op zowel de fasering als de aangepaste realisatie van de woningen conform het nieuwe ruimtelijke kader. Los van de financiële vragen vormt de huidige situatie een risico op een goede uitkomst van het proces om te komen tot afstemming tussen de woningbouw en verbreding van de weg. Door aankoop van de gemeente van deze gronden ontstaat een eenvoudiger proces en kan directe afstemming plaatsvinden waardoor de kans op het slagen van de ambitie om een stedelijke weg te realiseren aanzienlijk wordt vergroot.

3.3 Aankoop kan binnen de financiële kaders van het 'grondbedrijf' worden gerealiseerd

De gemeente heeft in Veenendaal-oost meerdere bouwclaims toegewezen gekregen. Deze claims worden in het grondexploitatiecomplex Ontwikkelposities Veenendaal-oost uitgegeven. Met de voorgestelde aankoop van de gronden langs de Rondweg-oost wordt dezelfde werkwijze toegepast als bij de andere bouwclaims. De voorgestelde aankopen worden verwerkt in het aankomende projectenboek. De uitgevoerde haalbaarheidsberekening laat zien dat deze aankoop binnen de lopende grondexploitatie kan worden uitgevoerd. Voor een nadere toelichting wordt verwezen naar de paragraaf kosten, baten dekking.

4.1 Belang gemeente bij ongelijkvloerse kruising waardoor de gemeente zich maximaal inspent om deze oplossing financieel mogelijk te maken

Voor de leefbaarheid en een goede ruimtelijke inpassing is een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan zeer gewenst. In uw advies van december 2017 heeft u dit ook al aangegeven. De provincie vraagt nu een bijdrage van 50% van de totale meerkosten van deze ongelijkvloerse kruising. Zie ook argument 1.6.

4.2 Bijdrage FoodValley is onder voorbehoud

De regio FoodValley kent een mobiliteitsfonds waarin alle deelnemende gemeenten een bedrag hebben ingelegd. Recent heeft de gemeente een aanvraag gedaan om voor € 1 miljoen gebruik te kunnen maken van dit mobiliteitsfonds. Op dit moment is nog niet bekend of deze aanvraag wordt gehonoreerd. Vandaar dat de voorliggende toezegging aan de provincie voor dit bedrag onder voorbehoud is.

4.3 Bijdrage van € 3,25 miljoen vanuit de infrastructurele bijdragen OVO kan worden ingezet voor dit doel

Bij de start van de ontwikkeling van Dragonder-oost en Veenendaal-oost zijn afspraken gemaakt over de aanpak van diverse infrastructurele werken en de bekostiging hiervan. De gemeente heeft deze werkzaamheden (zoals de aanleg van de Prins Clauslaan, Dragonderweg en de bijdrage aan de huidige rondweg) in belangrijke mate al uitgevoerd. Voor zover deze kosten worden gefinancierd met bijdragen uit de ontwikkeling van Veenendaal-oost, zijn deze voorgefinancierd door de gemeente. Bij de afronding per deelgebied worden deze bijdragen door het Ontwikkelingsbedrijf aan de gemeente uitbetaald. Voor Veenderij wordt medio 2020 de bijdrage van € 3,25 miljoen verwacht. Deze bijdragen zijn niet door de gemeente begroot (BBV-principes) en worden ingezet om de kapitaallasten van de gedane investeringen te verlagen. Nu kan besloten worden om deze bijdrage toe te voegen aan de bestemmingsreserve leefbaarheid verbreding Rondweg-oost. Hiermee kan de gemeentelijke bijdrage voor de ongelijkvloerse kruising, zonder gevolgen voor de vastgestelde Programmabegroting 2019-2022, worden verhoogd.

Alternatieven

Voor de verbreding van de rondweg zijn twee alternatieve denkrichtingen voor het noordelijk deel mogelijk. In de voorgestelde voorkeursvariant is een balans gezocht tussen diverse facetten zoals leefbaarheid directe omgeving, leefbaarheid Veenendaal-breed, verkeersveiligheid en ook begeleiding van de mobiliteit. Deze denkrichtingen hebben een directe koppeling met de gemeentelijke financiële bijdrage.

De provincie Utrecht heeft aangegeven alle kosten met betrekking tot de maaiveldvariant en de daarbij horende wettelijke geluidsmaatregelen te bekostigen. In de raming van november 2018 van de provincie betreft dit een bedrag van 37 miljoen euro. De meerkosten voor de ongelijkvloerse kruising bedragen 22 miljoen euro. De provincie vraagt voor deze bovenwettelijke maatregel een bijdrage van 50% van de gemeente. Met behoud van de huidige vastgestelde gemeentelijke bijdrage is eigenlijk uitgesloten dat de genoemde voorkeursvariant wordt gerealiseerd. Kortom het alternatief is dan, het eerder genomen principebesluit van de provincie Utrecht, een 2x2 rondweg met een snelheidsregime van 80 kilometer per uur. Hiermee wordt gekozen voor een inpassing buiten de bebouwde kom en zal met technische maatregelen voldaan worden aan de wettelijke eisen ten aanzien van vooral lucht en geluid. Ook zal dan de maaiveldvariant worden gerealiseerd en komt de ongelijkvloerse kruising te vervallen. In de ruimtelijke kaders is ook globaal dit beeld geschetst. Hiermee is het functioneren van de Rondweg-oost zelf zo optimaal mogelijk. Nadeel is dat er sprake is van en (visueel) sterkere doorsnijding van Veenendaal, meer geluid wordt geproduceerd en er geen recht wordt gedaan aan de inpassing in een stedelijk gebied. In de eerste analyse uit 2017 is het beeld opgenomen van de maaiveldvariant en het beeld van de Prins Clauslaan met de daarbij behorende verbreding van 2 naar 5 rijstroken (van insteek waterpartij tot aan gevel van de woontorens). Ook is deze variant voor de aansluiting Veenendaal-oost op de rest van Veenendaal minder positief.

De tweede denkrichting gaat uit van een lagere snelheid. In het onderzoek naar leefbaarheid / lagere snelheid is ook een verkenning uitgevoerd naar een snelheid van 50 of 60 kilometer per uur. Deze varianten hebben als voordeel dat de geluidsbelasting op de woningen lager wordt. Dit wordt deels veroorzaakt door een lagere geluidsproductie van het passerende verkeer en door een afname van de hoeveelheid verkeer. Dit laatste zorgt echter voor een verslechtering van het leefklimaat in andere delen van Veenendaal (zie argument 1.5). Ook is het de vraag of deze variant daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. De daadwerkelijke rijnsnelheid zal zeer waarschijnlijk hoger liggen dan de vastgestelde snelheid en de daarbij behorende geluidsmaatregelen voor de woningen. Dit leidt per saldo tot meer overlast voor de bestaande en nog te realiseren woningen. Vanuit het provinciaal verkeerskundig advies wordt deze variant als niet realistisch gezien vanwege het ontbreken van een geloofwaardig snelheidsregime en verkeersonveiligheid door te grote snelheidsverschillen. Vanuit de gemeente is de wens vooral om een stedelijke weg te maken, dit kan ook bij 70 kilometer per uur. Het nu voorliggende voorkeursalternatief sluit aan bij het raadsadvies van december 2017.

Kanttekeningen

1.1 Stevige uitdaging om stedelijke uitstraling Veenendaal-oost te realiseren

Om de stedelijke weg daadwerkelijk vorm te geven is het noodzakelijk om de nog te bouwen woningen te oriënteren op de rondweg. Het zichtbaar maken van de woonfunctie helpt als natuurlijke snelheidsverlager. Dit is mogelijk binnen de huidige gerealiseerde structuur in Buurtstede en de nog te realiseren bebouwing in Veenderij. Voor Groenpoort is nog meer bij te sturen aangezien deze ontwikkeling nog moet starten. Dit neemt niet weg dat er sprake is van een stevige uitdaging. De woningen moeten zodanig ontworpen worden dat ze kunnen fungeren als geluidsscherm en er wel sprake is van een goed woonklimaat. Er zijn in Nederland echter meerdere voorbeelden te vinden van hoe dit kan worden ingevuld.

2.1 Risico en faseringskosten voor gemeente

De gronden worden aangekocht inclusief de ontwikkel- en bouwrechten en zijn bouwrijp gemaakt. Hiermee is feitelijk na aankoop alleen nog sprake van het marktrisico bij verkoop aan een

marktpartij voor de definitieve ontwikkeling. Dit risico wordt geschat op 15% van de totale aankoopprijs.

De faseringskosten bedragen 1,5% per jaar. Dit geldt vooral voor de gronden die langer beschikbaar moeten blijven om als bouwruimte voor de aanlegfase te kunnen fungeren. De faseringskosten en het marktrisico kunnen binnen de lopende grondexploitatie dan wel de risicoreserve grondbedrijf worden opgevangen. Zie verder paragraaf kosten, baten, dekking.

2.2 Snelle afspraken met provincie nodig over woningbouw die wel op korte termijn gerealiseerd kunnen worden

Voor de gemeente en de ontwikkeling van Veenendaal-oost is het van belang dat de woningen langs de rondweg (voor zover niet nodig als bouwruimte) snel gerealiseerd kunnen worden. In 2019 zullen hierover afspraken gemaakt moeten worden met de provincie. De belangrijkste aanzet hiertoe is in dit stadium al gemaakt door gezamenlijk te werken naar een inpassingsvoorkeur en het voorliggende ruimtelijke kader. Aandachtspunt hierbij is de tijdelijke situatie voor en tijdens de aanlegfase van de rondweg. Dit zal ook in 2019 nader onderzocht worden.

3.1 De voorgestelde bijdrage is lager dan 50% van totale meerkosten van de ongelijkvloerse kruising

De provincie heeft in haar besluit van juli 2018 een bijdrage van 50% van de totale meerkosten gevraagd. Deze meerkosten werden op dat moment geraamd op € 17 miljoen. Ofwel een bijdrage van € 8,5 miljoen. In deze raming was nog sprake van diverse PM-posten. De recente raming van de provincie laat zien dat de totale meerkosten op dit moment worden geraamd op € 22 miljoen, kortom een gevraagde bijdrage van € 11 miljoen.

In het voorstel wordt uitgegaan van een totale netto bijdrage van € 6,25 miljoen aan de meerkosten voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising. Daar komt bij dat de gemeente in het voorliggende voorstel de gronden gaat aankopen ter waarde van ruim € 3 miljoen. Maar bovenal een deel van deze gronden langer beschikbaar houdt als werkruimte voor de aanlegfase. Dit laatste moet ook gezien worden als (financiële) bijdrage aan de ongelijkvloerse kruising ter grootte van € 800.000,-. Daarnaast ontstaat met het voorgestelde voorkeursalternatief de ruimte om een deel van de geluidsschermen te laten vervallen (door inzet woningbouw). Dit levert een directe kostenbesparing voor de provincie op. Kortom de gemeente spant zich binnen haar mogelijkheden maximaal in om de ongelijkvloerse kruising te kunnen realiseren. Dit levert maximaal € 2,5 miljoen aan kostenbesparing voor de provincie op.

Per saldo wordt door de gemeente een bijdrage ingezet van:

- Financiële bijdrage gemeente van € 5,25 miljoen;
- Bijdrage mobiliteitsfonds van € 1 miljoen (onder voorbehoud);
- Rentekosten en risicopost op de aankoop van de grond € 0,8 miljoen (zie kosten, baten, dekking);
- Mogelijk maken kostenbesparing provincie ter waarde van € 2,5 miljoen.

Per saldo levert de gemeente direct en indirect een bijdrage ter waarde van € 9,55 miljoen. Hiermee wordt voldaan aan de raming uit 2017, echter niet aan de nieuwe raming van november 2018. Uiteindelijk zal de provincie moeten besluiten hoe ze omgaat met de totale financiering. De besluitvorming hierover staat gepland in februari van 2019.

Participatie

Het ruimtelijk kader is mede tot stand gekomen met input van omwonenden van de rondweg. Hiervoor zijn twee momenten georganiseerd. Op 17 oktober jl. konden omwonenden hun ideeën, aandachtspunten en vragen aandragen. Op 14 november jl. is een terugkoppeling gegeven wat er met deze punten is gedaan. Dit heeft geresulteerd in bijgaand ruimtelijk kader waarbij groen als centraal thema is gehanteerd. Bijlage 4 bevat alle aangedragen punten en een reactie hoe hiermee wordt omgegaan.

Wat betekent dit besluit voor inwoners?

Oplossing van de (toekomstige) bereikbaarheidsproblematiek van oostelijk Veenendaal, waarbij zoveel mogelijk is ingezet op behoud dan wel verbetering van de leefbaarheid. De aanpak van de rondweg zoals nu wordt geadviseerd heeft voor een groot deel van Veenendaal consequenties; ten eerste betreft het de omwonenden van de rondweg zelf. Verbreding van de weg heeft uiteraard negatieve consequenties zoals een beperkte toename van de geluidsproductie en ook een afname van de luchtkwaliteit (weliswaar zeer beperkt). Er ontstaat echter ook tegelijk een noodzaak om bestaande knelpunten op te lossen. Door de reconstructie moet voldaan worden aan de huidige wettelijke normen waardoor nieuwe maatregelen toegepast zullen worden. Hierdoor is per saldo sprake van een verbetering.

De tweede groep inwoners op wie dit besluit betrekking heeft zijn de (toekomstige) inwoners van Veenendaal-oost. Na verbreding wordt de wijk beter bereikbaar. Dit komt zowel door de verbreding zelf, maar ook door de ongelijkvloerse kruising Prins Clauslaan / Van Essenlaan. De verbinding met het centrum wordt aanzienlijk beter en ook ontstaat er de mogelijkheid om een extra langzaamverkeersverbinding te maken. Ook is een verzoek bij de provincie Utrecht ingediend om een directe aansluiting van Groenpoort op de Rondweg-oost mogelijk te maken.

Tot slot heeft dit besluit gevolgen voor bewoners langs diverse belangrijke wegen in Veenendaal zelf. Nu al is te zien dat drukte op de rondweg zorgt voor verdrijving naar het lokale wegennet in Veenendaal. Na verbreding binnen het voorgestelde advies zal de rondweg één van haar originele functies weer beter kunnen vervullen. Dit heeft een positief effect op de verkeers- en geluidsproductie op deze wegen (en daarmee ook de leefbaarheid).

Aanpak / uitvoering

De volgende stap is het provinciaal besluitvormingsproces. Nadat de provincie een besluit heeft genomen, kan het proces verder worden opgepakt. Hiervoor zullen op dat moment nadere afspraken met de provincie worden gemaakt. Dit geldt ook voor de uitwerking van de afspraken met OVO.

De nadere uitwerking zal projectmatig worden opgepakt.

Tot slot wordt op dit moment al gewerkt aan diverse maatregelen uit het pakket van de Ladder van Verdaas. Dit pakket bevat korte en lange termijn maatregelen. De stand van zaken is als bijlage 5 toegevoegd.

Communicatie over dit besluit

Het definitieve advies zal aan de provincie Utrecht worden verstuurd. Ook zullen omwonenden worden geïnformeerd over het genomen besluit. Hierbij is van belang op te merken dat de provincie Utrecht het feitelijke besluit over de wijze van verbreding neemt.

Evaluatie

Uw raad wordt actief geïnformeerd over de voortgang en uitkomst van het provinciaal besluitvormingsproces. Vooralsnog is de planning dat GS op 15 januari 2019 een voorstel voorlegt aan PS. PS behandelt het voorstel conform planning op 18 februari 2019. Hierna wordt de vervolgaanpak bepaald (zie aanpak/uitvoering).

De verantwoording over de grondaankopen en -verkoop verlopen via het reguliere traject van het Projectenboek (P&C-cyclus).

Kosten, baten, dekking

Voorliggend besluit valt in financiële zin uiteen in de volgende onderdelen:

1. Aanleg van de rondweg: de provincie neemt in de basis de kosten voor de verbreding voor haar rekening.
2. Bijdrage aan de ongelijkvloerse kruising: voor de ongelijkvloerse kruising vraagt de provincie een bijdrage van 50% van de meerkosten ten opzichte van een maaiveld-oplossing. De meerkosten werden eind 2017 door de provincie geraamd op € 17 miljoen. Inmiddels heeft de provincie de raming geactualiseerd en worden de meerkosten geraamd op € 22 miljoen.

De gemeenteraad heeft in december 2017 een bedrag van € 2 miljoen beschikbaar gesteld en geplaatst in een bestemmingsreserve leefbaarheid Rondweg-oost als bijdrage voor de ongelijkvloerse kruising. Nu wordt deze bijdrage verhoogd met in totaal € 3,25 miljoen.

Dit bedrag wordt gedekt door de bijdrage OVO voor infrastructurele werken (bijdrage gepland in 2020, na afronding van Veenderij).

Daarnaast loopt een subsidieaanvraag bij het Mobiliteitsfonds regio FoodValley: € 1 miljoen. Bij een positieve uitkomst wordt dit bedrag toegevoegd aan de bestemmingsreserve/voorziening.

- 3a. Aankoop van de bouwgrond en bouwclaims door de gemeente Veenendaal. Voorgesteld wordt om de gronden langs de Rondweg-oost in Buurtstede en Groenpoort aan te kopen van OVO. Deze aankoop is inclusief de ontwikkelings- en bouwrechten. De gemeente zet dan een deel van haar bouwclaim in om de verbreding mogelijk te maken. De kosten hiervoor bedragen afgerond € 3 miljoen. Deze aankoop wordt gedaan vanuit de grondexploitatie "ontwikkelposities Veenendaal-oost" (complex 01). Ook de toekomstige verkopen zullen binnen dit complex worden uitgevoerd. De verkoopopbrengst is geprognostiseerd hetzelfde bedrag als de aankoop. Hierbij is al rekening gehouden met vermindering van het uitgeefbaar oppervlak door de verbreding van de rondweg. Kortom hiermee is het mogelijk om de gronden voor verbreding van de rondweg 'om-niet' in te brengen bij de provincie.
- 3b. Tijdelijk beschikbaar houden van de benodigde gronden voor de aanleg van de rondweg. Naast de fysieke ruimte in de definitieve situatie, is ruimte nodig om de weg daadwerkelijk te kunnen verbreden. In dit stadium is dan ook al gezocht naar de noodzakelijke faseringsmaatregelen en de hiervoor tijdelijk benodigde grond. Na aanleg van de verbreding kan deze grond alsnog in

ontwikkeling worden gebracht. Dit zorgt wel voor rentekosten in de grondexploitatie. De totale rentelasten kunnen binnen het genoemde complex worden opgevangen, maar leidt wel tot een verslechtering van het resultaat. Per saldo bedragen de maximale rentekosten € 325.000,-. Uitgangspunt voor de niet benodigde gronden (ook niet tijdelijk) is dat deze zo snel mogelijk in ontwikkeling worden gebracht. Dit om de rentekosten tot een minimum te beperken.

Per saldo leidt de aankoop, (tijdelijk) beschikbaar stellen en verkoop tot een negatieve bijstelling van de grondexploitatie met een bedrag van € 325.000,- vanwege rentelasten. Ook heeft deze aankoop gevolgen voor het risicoprofiel van het totale grondbedrijf. Dit risicoprofiel wordt hoger (maximaal 15% van de aankoopwaarde, maakt € 500.000,-), maar kan met de huidige stand van de risicoreserve van het grondbedrijf worden opgevangen. De aanpassing van de grondexploitatie (complex 01) wordt in het Projectenboek 2019 verwerkt.

Voor een nadere onderbouwing wordt verwezen naar de geheime bijlage 6 "Financiële gevolgen grondaankoop verbreding Rondweg-oost" (geheimhouding opgelegd in de raadvergadering van 20 december 2018).

Burgemeester en wethouders,

mevrouw drs. A.P.W. van de Klift
secretaris

P.A. Zoon
wnd. burgemeester

Bijlagen

1. Concept advies aan de provincie Utrecht
2. Samenvatting onderzoeken voorkeursvariant verbreding Rondweg-oost
3. Ruimtelijk kader verbreding Rondweg-oost
4. Overzicht suggesties en opmerkingen participatie omgeving
5. Stand van zaken maatregelen Ladder van Verdaas
6. GEHEIM: memo 'Financiële gevolgen grondaankoop verbreding Rondweg-oost'

Ter inzage