

**College van Gedeputeerde Staten  
Statenvoorstel**

DATUM	8 januari 2019	NUMMER PS	PS2019MME03
AFDELING	MOB	COMMISSIE	MME
STELLER	M. van Munster	DOORKIESNUMMER	06-50213393
DOCUMENTNUMMER	81E66DAE	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

---

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

---

### **Inhoudsopgave**

Besluit	pag. 15
Toelichting	pag. 16

**Bijlage(n):** 9

---

Aan Provinciale Staten,

### **Inleiding**

In uw vergadering van 9 juli 2018 heeft u de volgende besluiten genomen:

- Op advies van de gemeenteraad en de klankbordgroepen van Veenendaal een verbrede N233 tussen Wageningse laan 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:
  - de provincie Utrecht neemt de bouwkosten van de maaiveldvariant en de kosten voor de wettelijke leefbaarheidsmaatregelen voor haar rekening;
  - 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 FoodValley te vragen;
  - 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;
  - de leefbaarheid en doorstroming op korte termijn te verbeteren door zo spoedig mogelijk samen met de gemeente, scholen en werkgevers een ambitieus pakket korte termijnmaatregelen op het gebied van fiets, OV, mobiliteitsmanagement en benuttingsmaatregelen uit te werken en uit te voeren.
  - De leefbaarheid en doorstroming op korte termijn te verbeteren door zo spoedig mogelijk samen met gemeente, scholen en werkgevers een ambitieus pakket korte termijnmaatregelen op het gebied van fiets, OV, mobiliteitsmanagement en benuttingsmaatregelen uit te werken en uit te voeren, en hierbij ook een mogelijke (al of niet tijdelijke) verlaging van de maximum snelheid mee te nemen (A13).
  - Het laatste bullet van het tweede besluitpunt, te weten de tekst "het wegontwerp te laten voldoen aan de richtlijn voor provinciale wegen van 80 km/uur" te laten vervallen (A14).
  - Het eerste bullet van het tweede besluitpunt, te weten de tekst "de provincie Utrecht neemt de bouwkosten van de maaiveldvariant voor haar rekening" als volgt te wijzigen: "de provincie Utrecht

neemt de bouwkosten van de maaiveldvariant en de kosten voor de leefbaarheidsmaatregelen voor haar rekening" (A15).

- Het derde bullet van het tweede besluitpunt, te weten de tekst "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" te laten vervallen (A15).

In motie 36a vraagt u Gedeputeerde Staten om:

- met een open houding te luisteren naar de wensen van de gemeenteraad Veenendaal met betrekking tot de leefbaarheid rond de Rondweg-Oost Veenendaal;
- de kansen voor een lagere snelheid van de weg dan 80 kilometer per uur (waaronder 60) op korte termijn te onderzoeken en 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;
- de gemeenteraad van Veenendaal en Provinciale Staten Utrecht op de hoogte te houden van de resultaten van dit onderzoek;
- de wensen van de gemeente Veenendaal zwaarwegend mee te nemen bij de verdere uitwerking, ook waar het gaat om de gewenste ontwerpsnelheid.

In dit statenvoorstel geven wij invulling aan bovenstaande besluiten en moties.

#### *Voorgeschiedenis*

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. Hierover bent u eerder dit jaar geïnformeerd.

De trechtering van alle mogelijke oplossingsrichtingen heeft plaats gevonden met de methodiek langs de Ladder van Verdaas. Daarbij is eerst door gemeente en provincie samen verkend welke maatregelen er mogelijk zijn voordat de bestaande infrastructuur zou moeten worden opgewaardeerd. Dit pakket maatregelen beperkt de groei van het gemotoriseerd verkeer maar lost het probleem niet op. Wel is afgesproken dat de kansrijke flankerende maatregelen te allen tijde als apart pakket maatregelen dienen te worden uitgevoerd. In [bijlage 7](#) wordt het overzicht van het aanvullende maatregelenpakket Ladder van Verdaas getoond. Daarin worden ook maatregelen voorgesteld voor openbaar vervoer en fiets.

De gemeenteraad van Veenendaal heeft u in een brief van 21 december 2017 verzocht om:

- 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;
- 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 de Prins 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 het huidige profiel inclusief geluidsvoorziening als maximaal benodigd ruimtebeslag.
  - De benodigde procedures gelijktijdig met de uitwerking van het ontwerp te starten. Dit om geen onnodige 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 van de Ladder van Verdaas nader uit te werken en in uitvoering te nemen.

De klankbordgroep bewoners heeft een verdeeld advies gegeven voor de oplossing van het verkeersprobleem op de N233. Mede doordat een deel van die klankbordgroep voorstander is van verbreding, worden adviezen gegeven over de wijze waarop de verbreding zou moeten worden vormgegeven. Het gaat daarbij om suggesties waarbij wordt geïnvesteerd in leefbaarheid, ruimtelijke ordening en landschappelijke inpassing.

Provinciale Staten hebben op 9 juli 2018 besloten om een verbrede N233 tussen Wageningsesteenweg en A12 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan als richtinggevende voorkeursvariant vast te stellen.

Uit de recent gehouden twee bewonersavonden (resp. 17 oktober en 14 november 2018) met beide circa 100 aanwezigen blijkt, naast de zorgen over toename van de lucht- en geluidproblemen, de breed gedragen vraag om een lagere snelheid in te voeren op de te verbreden N233 tussen Wageningsesteenweg en A12.

De ontvangen reacties (meer dan 50) staan vermeld in [bijlage 5](#). Verreweg de meeste aanbevelingen van de bewoners kunnen worden meegenomen in de verdere uitwerkingsfase.

Het college van de gemeente Veenendaal heeft op 18 december een Raadsvoorstel voorbereid aangaande de besluitvorming Rondweg Oost Veenendaal. Hierin wordt ingegaan op de voorkeursvariant en de bijdrage van de gemeente Veenendaal. Zie [bijlage 9](#). De voorkeursvariant komt grotendeels overeen met de uitgangspunten van de provincie. De bijdrage van de gemeente is afwijkend ten opzichte van hetgeen in het Statenbesluit van 9 juli 2018 is opgenomen: *'de gemeente Veenendaal neemt de helft van de extra bouwkosten voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan voor haar rekening'*.

#### *Essentie / samenvatting*

Om oostelijk Veenendaal in de toekomst bereikbaar te houden dienen maatregelen te worden uitgevoerd. Niets doen is daarbij geen optie omdat dan ook de milieueffecten meer negatief zullen uitpakken voor de huidige en nog te bouwen woningen in Veenendaal-Oost en oostelijk Veenendaal slechter bereikbaar wordt. Daarnaast gaan de bedrijven op de aanliggende bedrijfsterreinen aanzienlijk meer economische schade ondervinden en wellicht overwegen om een andere vestigingsplaats te zoeken. De regionale functie van het winkelcentrum van Veenendaal zal tot slot ook fors gaan afnemen.

Eerder is al gebleken dat een Nulplus-variant slechts de (modelmatig berekende) groei van het gemotoriseerd verkeer beperkt. Kortom, de uitvoering van een robuuste en toekomstvaste maatregel is bittere noodzaak. Dat hebben de vele eerder uitgevoerde studies onomstotelijk bewezen.

U wordt voorgesteld om akkoord te gaan met de start van het verdere voorbereidings- en uitvoeringsproces voor de wegverbreding van de N233, tussen Wageningsesteenweg en A12, met een lagere maximum snelheid (exacte begrenzing dient op basis van logica nader te worden bepaald) van 70 km/uur en een ongelijkvloerse kruising bij

de Prins Clauslaan met als doel om deze maatregel te kunnen realiseren. Daarbij worden ook de kruisingen van de N233 met Wageningse laan en De Smalle Zijde omgevormd van een dubbelstrooks rotonde naar een met verkeerslichten geregelde kruising. Hiermee volgt u het advies van de gemeenteraad van Veenendaal.

Een lagere maximum snelheid komt tegemoet aan de wens van uw staten, de gemeenteraad van Veenendaal en de omgeving van de N233. De KBA is positief (30 jaar/19,8 jaar = 1,5).

Er kunnen voldoende leefbaarheidsmaatregelen worden genomen met name wat betreft de geluidsproblematiek. De effecten voor lucht zijn zeer beperkt. Er wordt voldaan aan de huidige normen en er kan naar verwachting worden voldaan aan de WHO-advieswaarden.

Er dient bij de uitwerking rekening te worden gehouden met een goede ruimtelijke inpassing, afdoende leefbaarheidsmaatregelen en de benodigde financiële middelen. Er wordt uitgegaan van een binnen de bebouwde kom gelegen stedelijke en groene gebiedsontsluitingsweg GOW type 1 met een maximum snelheid van 70 km/uur) en een maximum afgepeld dwarsprofiel dat voldoet aan de inrichtingseisen.

Opgemerkt wordt dat de ongelijkvloerse kruising van de Prins Clauslaan met de N233 grotendeels is ingegeven om de leefbaarheid (afname geluidbelasting) in oostelijk Veenendaal te vergroten maar ook bijdraagt aan een betere doorstroming en verkeersveiligheid ter plekke.

De hoogte van de financiële bijdrage van de gemeente Veenendaal voor de aanleg van de ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan wijkt, als gevolg van de huidige kostenraming, af van het statenbesluit van 9 juli 2018.

De uitvoering van deze wegverbreding wordt verwacht in de periode 2024-2027, afhankelijk van de te doorlopen procedures.

#### Onderzoeksresultaten, een uitgebreide toelichting

Op verzoek van uw staten, de gemeenteraad van Veenendaal en de aanwezigen bij beide bewonersavonden is in nauw overleg met de gemeente nader onderzoek gedaan naar de effecten op de aspecten verkeersveiligheid, doorstroming en verkeersaantrekkende werking, geluid en lucht alsook de ruimtelijke integrale inpassing van een verbrede N233 tussen Wageningse laan en A12 bij het instellen van een lagere maximum snelheid. Naast de huidige 80 km/uur gaat het dan om de effecten bij resp. 70, 60 en 50 km/uur. De effecten op de in deze alinea genoemde aspecten worden in het vervolg van dit statenvoorstel nader toegelicht en voorzien van conclusies.

Aspecten	Berekende scenario's kilometerregimes en schermhoogten			
	50 km/u	60 km/u	70 km/u	80 km/u
	3 meter	3 meter	6 meter	6 meter
Doorstroming	goed oplosbaar	goed oplosbaar	goed oplosbaar	goed oplosbaar
Veiligheid / handhaafbaarheid	slecht oplosbaar	slecht oplosbaar	goed oplosbaar	goed oplosbaar
Geluid	goed oplosbaar	goed oplosbaar	redelijk oplosbaar	slecht oplosbaar
Luchtkwaliteit	redelijk oplosbaar	goed oplosbaar	goed oplosbaar	redelijk oplosbaar
Leefbaarheid/ stedelijk karakter	goed oplosbaar	goed oplosbaar	goed oplosbaar	slecht oplosbaar

Samenvatting aspecten versus kilometerregimes

### **Duurzaam Veilig: N233 als gebiedsontsluitingsweg**

De N233 heeft de functie van regionale gebiedsontsluitingsweg (GOW). Er zal, ondanks de voorgenomen verbreding van de Rijnbrug Rhenen, geen sprake zijn van een nationale verbindingsweg tussen de rijkswegen A12 en A15. Zowel uit de modelberekeningen voor de N233 als die voor de Rijnbrug Rhenen blijkt dat het percentage doorgaand verkeer circa 6% is en bij verbreding van de Rijnbrug Rhenen naar 2x2 rijstroken met 1% stijgt. De provincies Gelderland en Utrecht en de betrokken gemeenten willen de status van regionale gebiedsontsluitingsweg voor de regio's Food Valley en Rivierenland en tussenliggende gemeenten behouden.

De N233/Rondweg-Oost is ook na de verbreding tussen Wageningse laan en A12 naar 2x2 rijstroken een weg in de categorie gebiedsontsluitingsweg (GOW type 1). Op een GOW staat de doorstroming centraal op de wegvakken, bij de kruisingen vindt uitwisseling plaats met het verkeer op de toeleidende wegen. Voor een duurzaam veilige inrichting van de weg dienen functie, gebruik en inrichting van de weg op elkaar te zijn afgestemd.

De inrichting dient te voldoen aan de landelijke criteria voor een GOW. De maximum snelheden op een GOW zijn:

- binnen de bebouwde kom                    50 km/uur, resp. 70 km/uur;
- buiten de bebouwde kom                    80 km/uur.

Een snelheid van 60 km/uur wordt volgens de landelijk geaccepteerde wegcategorisering alleen toegepast op een erftoegangsweg (ETW) buiten de bebouwde kom waarbij de maximum intensiteit 6.000 mv.t./etmaal is. Bij een ETW staan verblijven en uitwisselen centraal, dat is niet het geval bij een GOW (doorstromen en uitwisselen). Er zijn anno heden geen voorbeelden bekend van een GOW met 2x2 rijstroken en maximum snelheid van 60 km/uur.

### **Maximum snelheid 50, 60, 70 of 80 km/uur ?**

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. Voorbeelden van natuurlijke vertragers zijn: korte rechtstanden (veel kruisingen), gesloten onoverzichtelijke wegomgeving en een smalle(re) weg. Een gesloten wegomgeving werkt versterkend op de vertrager "korte rechtstanden", terwijl een meer open omgeving juist een versterkend effect heeft. Ook de wegbreedte heeft invloed op de geloofwaardigheid. Er zijn diverse technische ontwikkelingen die snelheidsbeheersing effectiever en geloofwaardig kunnen gaan maken, meestal gekoppeld aan een navigatiesysteem.

Bij een afweging van de gewenste maximum snelheid op de verbrede N233/Rondweg-Oost, tussen Wageningse laan en A12, moet het gehele traject van de N233 (tussen A15 en A12) in beschouwing worden genomen en het toegepaste snelheidsregime op de verschillende wegvakken met elkaar in verband worden gebracht maar ook met de directe omgeving (stedelijk of open gebied). Hier geldt de geloofwaardigheid voor de weggebruiker van een ingesteld snelheidsregime in relatie tot de vormgeving van de weg en de directe omgeving. De overgang van een weg met 2x1 met 80 km/uur naar een weg met 2x2 rijstroken (ondanks de aanwezigheid van bebouwing, maar ook de aanwezigheid van geluidschermen) met een lager snelheidsregime is niet logisch, begrijpelijk en geloofwaardig indien de vormgeving van de weg daarop niet wordt afgestemd.

Er is bij een lagere maximum rijnsnelheid in het voorliggende wegontwerp een discrepantie in *functie* (GOW), *vormgeving* (inrichting) en *gebruik* (intensiteit en gedrag van de weggebruikers) van de weg. Daarbij is

handhaving van een lager snelheidsregime in de praktijk zeer moeilijk en zal het Openbaar Ministerie (OM) hier zeer terughoudend op reageren.

Bij een (aanzienlijk) lagere maximum snelheid (50 of 60 km/uur) ontstaan er grotere snelheidsverschillen, met name op beide linker rijstroken. Er zullen automobilisten zijn die zich netjes aan die lagere snelheid houden maar ook anderen die een hogere snelheid rijden. Hierdoor is er statistisch bewezen een grotere kans op ongevallen. Bij een te lage maximum snelheid is er daarnaast kans op een niet gewenste toename van het gebruik van andere wegen in Veenendaal als blijkt dat zo'n route een kortere reistijd heeft.

Vanuit de functie van de weg (GOW; doorstroming op de wegvakken en uitwisseling bij de kruispunten)) maar ook vanuit verkeersveiligheid en handhaafbaarheid vallen de maximum snelheden van 50 of 60 km/uur af voor een verbrede N233 tussen Wageningsesteenweg en A12. Bij de verdere uitwerking van het wegontwerp blijft het wel zoeken naar de juiste balans tussen doorstroming, leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Indien gekozen wordt voor een lagere maximum snelheid (70 km/uur, binnen de bebouwde kom) op de N233/Rondweg-Oost, tussen Wageningsesteenweg en A12, dan moet het wegontwerp daarop in een uitwerkingsslag worden aangepast. In dat geval dient er sprake te zijn van een stedelijk en groen ingepast wegprofiel, waarbij de maximum snelheid en de bebouwde kom-grenzen logisch dienen over te komen op de weggebruikers.

Een maximum snelheid van 60 km/uur op een GOW valt af, deze snelheid hoort bij een ETW (max. verkeersintensiteit 6.000 mvt./etmaal) buiten de bebouwde kom.

Vanuit leefbaarheid en doorstroming wordt voorgesteld om de kruising van de N233 met Prins Clauslaan en Van Essenlaan ongelijkvloers uit te voeren. Daarbij hoort een maximum snelheid van 70 of 80 km/uur op de N233.

### **Directe aansluiting Groenpoort op N233**

Adviesbureau RHDHV onderzoekt op verzoek van de gemeente Veenendaal op dit moment de mogelijkheden om de nieuwe noordelijke woonbuurt Groenpoort rechtstreeks aan te sluiten op de N233 middels een zo geheten T-aansluiting. In de huidige planvoorbereiding is hiervan tot heden niet uitgegaan. Jaren geleden heeft de provincie een directe aansluiting afgewezen vanwege het provinciaal beleid ten behoeve van doorstroming en verkeersveiligheid om het aantal aansluitingen op GOW's te beperken. Gemeente Veenendaal heeft op 4 december 2018 bij de provincie een formeel verzoek ingediend een aansluiting van Groenpoort op de Rondweg-oost mogelijk te maken op het moment dat deze buurt volledig in ontwikkeling wordt genomen (mogelijk 2020). De gemeente heeft aangegeven dat de meerkosten niet voor rekening komt van de provincie Utrecht. De provincie zal dit nader onderzoeken.

### **Verkeersaantrekkende werking N233 bij 50, 60, 70 of 80 km/uur op de N233**

Momenteel rijden er over de N233 op een gemiddelde werkdag 30.000 motorvoertuigen (mvt.); dat aantal groeit door de afronding van de woningbouw in Veenendaal-Oost en de autonome groei in 2030 volgens de meest recente verkeersmodellen naar 38.500 mvt./etmaal.

In totaal worden er nog circa 2.000 woningen in de nieuwe woonbuurten Veenderij (ten zuiden van Buurtstede) en Groenpoort (noordzijde) gebouwd; adviesbureau SWECO heeft berekend dat hierdoor nog eens 5.000 tot 10.000 extra autobewegingen per dag via de N233 zullen worden afgewikkeld.

In onderstaande tabel "Intensiteiten en verschillen etmaal", staan de door RHDHV berekende verschillen tussen de modelmatig verwachte (afgeronde) verkeersintensiteiten (in mvt./etmaal) op de wegvakken van de N233 bij de verschillende maximum snelheden vermeld voor het planjaar 2030 (autonoom, zonder maatregelen).

wegvak N233	huidig (2015, telling)	autonoom (2030, model hoog)	(2030, model laag)	80 km/uur	70 km/uur	60 km/uur	50 km/uur
A12 - Prins Clauslaan	30.000	38.500	35.000	49.600	47.600	45.000	41.400
Prins Clauslaan - Wageningselaan	29.500	37.600	33.000	45.900	44.700	43.000	40.900
Wageningselaan -De Smalle Zijde	22.000	32.400	28.300	36.700	36.100	35.200	34.000
De Smalle Zijde – Cuneraweg	21.800	30.100	23.400	32.700	32.200	31.500	30.800

De bij het “model laag” genoemde waarden zijn de geprognosticeerde uitkomsten uit het meest recente verkeersmodel van Veenendaal voor hetzelfde planjaar als de waarden bij het model 2030, hoog. De modelmatige uitkomsten zijn afgezet tegen de resultaten van het eind 2015 gehouden kentekenonderzoek.

De verschillen in aantrekkende werking van de N233/Rondweg-Oost bij de onderzochte maximum snelheden op het wegennet van Veenendaal verschillen naar gelang de hoogte van de maximum snelheid op de N233. Hoe lager de maximum snelheid op de N233 is, des te minder is er sprake van een verkeersaantrekkende werking ten opzicht van andere wegen in Veenendaal.

Bij 80 km/uur is de verkeersaantrekkende werking van de N233 het grootst. Bij 50 km/uur is dit het minst. De rapportage van RHDHV naar de effecten van een lagere snelheid op de N233 op het wegennet van de gemeente Veenendaal zijn modelmatig onderzocht voor het jaar 2030. Deze modelberekeningen zijn als [bijlage 3](#) bijgevoegd.

RHDHV concludeert dat het een optie is om de eerder voorgestelde maximum snelheid van 80 km/uur te verlagen om de leefbaarheid te verbeteren. Het verkeersaantrekkende effect en dus ook deze verbeterde leefbaarheid elders in Veenendaal neemt af naarmate de maximum snelheid op de N233 lager wordt. Algemeen geldt dat minder verkeer, minder kruisingen/conflicten en een lager snelheidsregime meer verkeersveiligheid impliceren op een weg mits functie, gebruik en inrichting in balans zijn.

Het grootste verkeersaantrekkende effect treedt op bij een maximum snelheid van 80 km/uur; dat effect is bij 70 km/uur iets minder. Zelfs bij een maximum snelheid van 50 km/uur is er nog sprake van enige verdrijving van verkeer van overige wegen in Veenendaal naar de daarvoor bestemde N233/Rondweg-Oost.

### Geluid

Op dit moment is, bij een maximum snelheid van 80 km/uur, op een aantal plaatsen een geluidsscherm nodig van maximaal 6,00 meter hoog (n.b. de huidige aarden geluidswallen zijn 4,5 tot 5 meter hoog); op enkele locaties dienen echter nog wel aanvullende maatregelen te worden getroffen om te voldoen aan de wettelijke kaders. Het geluidsniveau na verbreding van de N233 tussen Wageningselaan en A12 is modelmatig berekend voor de verschillende snelheden. Bij 50 en 60 km/uur is uitgegaan van een schermhoogte van 3,00 meter; bij 70 en 80 km/uur is de schermhoogte 6,00 meter. SWECO heeft geconstateerd dat bij alle varianten maatregelen nodig zijn.

In [bijlage 2](#) is het door SWECO verrichte akoestisch onderzoek bijgevoegd.

Er is sprake van een reconstructie-effect als er een fysieke wijziging aan de weg plaats vindt en de geluidsbelasting in de toekomst ten opzichte van de grenswaarde met 2dB of meer wordt verhoogd.

Het wettelijke reconstructie-effect wordt deels veroorzaakt door toename in verkeersintensiteit, maar deels ook door eerder (mogelijk te laag) vastgestelde waarden. De toename in de uitgevoerde berekeningen wordt ook veroorzaakt door het niet opnemen van bestaande geluidswallen in de akoestische modellen omdat door het wijzigen van de weg deze geluidswallen niet gehandhaafd kunnen blijven.

Het aantal geluidgevoelige bestemmingen waar een reconstructie-effect optreedt is bij een onderzochte maximale snelheid ter plaatse van de verdiepte ligging: bij 50 km/uur: 195, 60 km/uur: 230; 70 km/uur: 372 en 80 km/uur: 398. Die bestemmingen zijn met name bestaande woningen.

De variant met 70 km/uur in combinatie met het toepassen van een absorberend scherm van 6 meter hoog leidt tot het minste aantal waarneempunten en adressen met een reconstructie-effect. Er resteren nog 53 adressen met een overschrijding van de toetswaarde. Daarbij wordt wel opgemerkt dat bij maximum snelheden van 50 en 60 km/uur is gerekend met een schermhoogte van 3 meter; een schermhoogte tot de huidige, en door aanwonenden aanvaarde hoogte, van de tijdelijke aarden geluidswallen (5 - 5,5 meter) biedt naar verwachting aanzienlijk gunstiger uitkomsten maar is niet modelmatig onderzocht.

Er is, meer in detail, ook sprake van een reconstructie-effect op de bestaande flatwoningen aan de Erasmusstraat en MacBridestraat bij de Prins Clauslaan. Ter plaatse van de flats aan de MacBridestraat is een gelijkwaardige stijging te zien, alleen bij de flats aan de Erasmusstraat is er tussen de varianten 60 km/uur naar 70 km/uur en 80 km/uur een forse toename te zien. Dit wordt met name veroorzaakt door de wisseling van de toe te passen correctie volgens artikel 110g uit de Wet geluidhinder. Deze is voor snelheden onder de 70 km/uur 5 dB en vanaf 70 km/uur 2 dB. Een (rekenkundige) toename van 3 dB is hierdoor het gevolg.

SWECO concludeert dat na het toepassen van bron- en overdrachtsmaatregelen niet alle knelpunten kunnen worden opgelost. Er blijven adressen waarbij de toetswaarde wordt overschreden en ook adressen waar de toename na maatregelen groter blijft dan 5 dB. Voor deze laatste adressen is aanvraag van een hogere grenswaarde niet mogelijk omdat de geluidstoename groter blijft dan 5 dB.

Er is een verdiepingsslag nodig om ook voor die laatste categorie een passende oplossing te zoeken. Mocht er geen passende oplossing zijn dan dient een hogere grenswaarde procedure te worden gevolgd.

Geconcludeerd wordt dat (met de huidige wet- en regelgeving) de **maximale geluidbelasting** van 68 dB in geen van de onderzochte varianten met verschillende maximum snelheid wordt overschreden. Wel neemt de geluidsbelasting in de zone langs de N233 toe. Er ligt een opgave om het geluidsniveau te reduceren in de verdere uitwerking van het project.

Het minste aantal waarneempunten en adressen met een reconstructie-effect treedt op bij een maximum rijsnelheid van 70 km/uur met schermhoogte 6 meter. Bij 70 km/uur kunnen op enkele locaties de geluidsschermen lager worden dan 6 meter. Indien bij de snelheden 50 en 60 km/uur de geluidsschermen worden verhoogd van 3 meter naar de huidige en door bewoners geaccepteerde hoogte van de aarden wallen dan zal dit, hoewel niet onderzocht, naar verwachting gunstig uitwerken op het geluidsniveau.

### **Luchtkwaliteit**

De problematiek van de stikstofuitstoot staat momenteel landelijk in de aandacht, PAS (Programma Aanpak Stikstof). In geval van de N233 kan worden gesteld dat alle mogelijke andere oplossingen zijn onderzocht om het verkeersprobleem van oostelijk Veenendaal robuust en toekomstvast op te lossen maar helaas geen soelaas bieden, niet haalbaar zijn of andere problemen opleveren. Verbreding van de N233 is de enige reële oplossing om oostelijk Veenendaal bereikbaar te houden.

Luchtkwaliteit heeft twee belangrijke aspecten in deze casus. De eerste heeft betrekking op de luchtkwaliteit (fijnstof) voor aanwonenden en andere gebruikers (vb. sporters) van de zone langs de N233. De tweede heeft betrekking op de stikstofdepositie op het Natura2000-gebied "de Hellen".



De effecten van een verbrede N233 op de luchtkwaliteit zijn berekend voor de diverse snelheden en staan vermeld in onderstaande tabel. Hierbij wordt opgemerkt dat het aanbrengen van beplanting geen onderdeel is van het huidige Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL)-rekenmodel. In [bijlage 1](#) is het door SWECO uitgevoerde onderzoek luchtkwaliteit bijgevoegd.

Het overzicht voor het maatgevende noordelijk deel van de N233 tussen Wageningsesteenweg en A12 van de grenswaarde, WHO-advies, nulsituatie in 2020 en 2030 staat in onderstaande tabel weer gegeven alsmede de modelmatige uitkomsten voor de diverse onderzochte snelheden met vermelde hoogte van geluidsschermen.

stof	type norm	grens waarde	WHO advies	2020	2030	2030 met verbreding (80 km/u) 6 meter	2030 met verbreding (70 km/u) 6 meter	2030 met verbreding (60 km/u) 3 meter	2030 met verbreding (50 km/u) 3 meter
NO <sub>2</sub>	Jaargemiddelde concentratie (ug/m <sup>3</sup> )	40	40	32,4	20,9	21,7	21,6	21,4	21,3
PM <sub>10</sub>	Jaargemiddelde concentratie (ug/m <sup>3</sup> )	40	20	23,6	20,5	20,7	20,7	20,6	20,8
PM <sub>2,5</sub>	Jaargemiddelde concentratie (ug/m <sup>3</sup> )	25	10*	13,8	11,0	11,1	11,0	11,0	11,1

\* Na CiemME van 28-1-2019 is gebleken dat hier 10 in plaats van 20 moet staan.

Uit het uitgevoerde luchtonderzoek is gebleken dat het toepassen van geluidsschermen een minder grote concentratie-toename tot gevolg heeft. Bij hoge geluidsschermen is zelfs sprake van een concentratieafname, direct achter de schermen. Daarnaast is gebleken dat een verminderde stagnatie bij de verschillende varianten een positief effect kan hebben in de omgeving van de kruispunten met de N233/Rondweg-Oost.

Door SWECO is aangegeven dat de maximale concentratie-toename voor NO<sub>2</sub> het kleinst is bij een maximum snelheid van 50 km/uur. Voor fijn stof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) is de maximale toename het kleinst bij een maximale snelheid van 60 km/uur.

Geconcludeerd wordt dat voor de **luchtkwaliteit** de verschillen bij de diverse maximum snelheden niet echt onderscheidend zijn. Alle onderzochte snelheden vallen ruim onder de geldende normen voor de luchtkwaliteit.

De concentratie-toenames bij de verschillende varianten zijn voornamelijk het gevolg van de toename van de verkeersintensiteit ten opzichte van de referentiesituatie. Echter, lokaal ter hoogte van de kruispunten en direct achter de hoge schermen (6 meter) zijn er positieve effecten te verwachten.

Bij 50 km/uur met een schermhoogte van 3 meter zijn de negatieve effecten voor NO<sub>2</sub> het kleinst. Echter voor fijnstof (PM<sub>10</sub> en PM<sub>2,5</sub>) is bij deze variant het negatieve effect het grootst.

Per saldo blijkt een maximum snelheid van 60 km/uur met schermhoogte 3 meter het meest optimaal te zijn. Bij een maximum snelheid van 70 km/uur is een schermhoogte van 6,00 meter het meest optimaal.

#### WHO-advieswaarden

Ten opzichte van de WHO-advieswaarden kan geconstateerd worden dat er sprake is van een **zeer** geringe overschrijding bij fijn stof PM<sub>10</sub> **en PM<sub>2,5</sub>**. Bij de uitgevoerde berekeningen is het modelmatig niet toegestaan om met "groene" geluidsschermen of nieuw beleid te rekenen. De direct aanwonenden van de N233 geven de voorkeur aan met groen begroeide schermen. Daarnaast wordt voor de situatie in 2030 in het rekenmodel voor fijn stof geen rekening gehouden met energietransitie, elektrisch rijden, groene geluidsschermen of aangepast Europees of landelijk milieubeleid. Kortom, aan de WHO-advieswaarden wordt in 2030 **naar verwachting** voldaan.

Geconcludeerd wordt dat bij een verbreding van de N233/Rondweg-Oost, tussen Wageningse laan en A12, naar 2x2 rijstroken bij alle onderzochte rijnsnelheden **naar verwachting** kan worden voldaan aan de WHO-advieswaarden voor fijnstof mede door ontwikkelingen op het gebied van energietransitie zoals onder andere elektrisch rijden.

### **Natura2000-gebied en PAS (Programma Aanpak Stikstof)**

Met Staatsbosbeheer heeft op 15 november jl. overleg plaats gevonden over de stikstofproblematiek van het nabij gelegen Natura2000-gebied "de Hellen", dat in eigendom en beheer is bij Staatsbosbeheer. In het vervolg zal een aantal punten nader onderzocht moeten worden. Dit betreft het voorkomen van verslechtering of, bij voorkeur, het verbeteren van de grondwaterstand in dit natuurgebied. Daarnaast zal verkend worden op welke wijze extra stikstofdepositie kan worden gecompenseerd.

De uitspraak van het Europees Hof van Justitie geeft nog geen definitief uitsluitel over de bestendigheid van het PAS. De Afdeling bestuursrechtspraak zal de komende periode het arrest bestuderen. Zij streeft ernaar om in het eerste kwartaal van 2019 een zitting te houden in de zaken waarin de vragen zijn gesteld. Andere zaken die zijn aangehouden in verband met deze vragen, zullen daarna worden afgedaan. Na de besluitvorming zal zo spoedig mogelijk maatregelen inzichtelijk worden gemaakt om effecten van stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied te beperken.

Het is op dit moment nog steeds mogelijk om de N233 als prioritair project aan te melden en gebruik te maken van de passende beoordeling die in het kader van de PAS-regeling is opgesteld.

Indien de uitspraak van de Raad van State negatief uitvalt, kan de ADC toets (alternatieven, dwingende maatregelen en compensatie) mogelijk voor de N233 uitkomst bieden.

### **Ruimtelijk kader**

Een goed ingepast wegontwerp is van essentieel belang voor zowel de gebruikers van de weg als voor de omgeving. Adviesbureau INBO heeft daartoe een studie verricht. Het voorgestelde ruimtelijk kader sluit aan bij het eerder in dit Statenvoorstel genoemde wat betreft input van bewoners, eisen vanuit verkeer en de ontwikkelingsruimte binnen Veenendaal-oost.

Het door INBO voorgestelde ruimtelijk kader is als bijlage 4 toegevoegd. Na goedkeuring voorstel kan dit verder worden uitgewerkt.

### **Maatregelenpakket Ladder van Verdaas**

Separaat van dit project wordt, waar mogelijk, op zo kort mogelijke termijn een pakket maatregelen uitgevoerd dat volgt uit de aanpak Ladder van Verdaas. In dat pakket worden ook maatregelen voorgesteld voor openbaar vervoer, fiets en transferia (o.a. Snelfietsroute Veenendaal-Ede via Oost en Pakhuisviaduct, Stimuleren fietsgebruik en Bedrijfsvervoersplannen) alsmede mobiliteitsmanagement (Pilot Slimme Mobiliteit, Parkeernormenbeleid en Spitsmijden). Niet alle maatregelen uit dat totaalpakket kunnen snel worden uitgevoerd. Het pakket van maatregelen staat vermeld in bijlage 7.

### **Meetbaar / beoogd beleidseffect**

Uit de jaarlijkse provinciale rapportages "Voertuigverliesuren-Verkeersbeeld provincie Utrecht" blijkt dat de N233 al meerdere jaren de op één na meeste voertuigverliesuren heeft. Er is dan ook sprake van een fors (en toenemend) structureel probleem.

Het resultaat van de uit te voeren maatregelen (verbreding N233, tussen Wageningse laan en A12, naar 2x2 rijstroken met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan en reconstructie van de gelijkvloerse kruisingen van de N233 met de Wageningse laan en De Smalle Zijde) is:

- het totaal aantal modelmatig berekende voertuigverliesuren op de N233 en de overige wegen in Veenendaal neemt, ten opzichte van de autonome situatie in 2030, af met 1.241 uur per werkdag;
- de leefbaarheid van oostelijk Veenendaal wordt per saldo (is: op netwerkniveau) verbeterd.

### Kosten/baten analyse (KBA)

Op grond van de nu beschikbare informatie is voor de voorkeurvariant verbreding N233, tussen Wageningse laan en A12, naar 2x2 rijstroken met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan een globale KBA uitgevoerd. Het resultaat: een terugverdiertijd van de totale investering (€ 59 miljoen) van 19,8 jaar. Geconcludeerd kan worden dat er met de uitvoering van dit project gemoeide kosten sprake is van een renderende investering (30 jaar/19,8 jaar = 1,5).

In bijlage 6 is de volledige KBA gedetailleerd terug te lezen.

### Kosten en financiële consequenties

Op basis van het huidige schetsontwerp voor de verbreding van de N233/Rondweg-Oost met maximum snelheid 80 km/uur is door adviesbureau SWECO een hernieuwde inschatting (SSK-raming, Standaard Systematiek voor Kostenraming) gemaakt van de bouwkosten en de benodigde aanvullende maatregelen van de 2x2 varianten voor de N233/Rondweg-Oost.

De kosten en bijdrage van de gemeente Veenendaal zijn weergegeven in onderstaande tabel (prijspeil 2019, exclusief BTW, inclusief VAT-kosten, in miljoenen euro's:

variant	Provincie	Gemeente	Totaal
- volledig maaiveldoplossing (incl. wettelijke Leefbaarheidsmaatregelen)	34,5	2,5*	37
- ongelijkvloerse kruising Prins Clauslaan	15,75	6,25**	22
Bijdrage per partij	50,25	8,75***	59****

\*: is een resultaatsverplichting met een bepaald risico. Vanuit dit perspectief blijft € 59 miljoen gehandhaafd.

\*\*.: is inclusief de reeds toegezegde € 2 miljoen voor leefbaarheidsmaatregelen

\*\*\*.: dit bedrag komt niet overeen met de 50% bijdrage (van 22 miljoen euro) zoals vastgesteld is in het Statenbesluit van 9 juli 2018

\*\*\*\*.: onzekerheidsmarge van 25%. Bedrag is gebaseerd op een gemiddeld bedrag in de probabilistische raming

In het Raadsvoorstel van 18 december 2018 van de gemeente Veenendaal (bijlage 9) is aangegeven welke bijdrage de gemeente kan leveren:

- 2 miljoen euro, conform de eerder gedane toezegging.
- 1 miljoen euro vanuit het mobiliteitsfonds regio Food Valley (aanvraag vanuit gemeente loopt nog).
- Aanvullend een gemeentelijk bijdrage van 3,25 miljoen euro (beschikbaar medio 2020 / 2021).

In totaal levert de gemeente derhalve een directe financiële bijdrage van 6,25 miljoen euro.

Daarnaast wordt aangegeven dat het met het realiseren van een stedelijke weg, het mogelijk is om een deel van de geluidsvoorzieningen in de nog te realiseren woningen op te vangen. Dit past ook bij de gewenste uitstraling van de weg en het omliggend gebied. Dit levert een investeringsvoordeel voor de provincie op. Er hoeven namelijk minder geluidsschermen gerealiseerd te worden. Dit kan een investeringsverlaging van maximaal 50% van de geluidsschermen langs Veenendaal-oost opleveren. Dit komt neer op een bedrag van 2,5 miljoen euro.

Tevens is in het Raadsvoorstel aangegeven dat het risico en de rentekosten voor de aankoop van de grond ook gezien wordt als bijdrage in het mogelijk maken van de verbreding en daarmee de ongelijkvloerse kruising (komt volgens opgave van de gemeente overeen met 0,8 miljoen euro).

Afspraak is dat de gemeente Veenendaal de benodigde grond om niet in brengt in voor de realisatiefase en de definitieve situatie.

In het MIP (Meerjaren InvesteringsProgramma) is voor de periode 2024-2028 een indicatief bedrag opgenomen van € 40 miljoen voor de verbreding van de N233/Rondweg-Oost, tussen Wageningsesteenweg en A12. De benodigde middelen zijn echter aanzienlijk hoger, onder andere als gevolg van de variantkeuze en de meest actuele kostenraming (zie verder de oorzaken van de kostenoverschrijding). Het MIP zal bij de eerstvolgende actualisatie begin 2019 hierop worden aangepast, indien goedkeuring op het voorstel wordt verkregen.

De totale netto investering (prijspeil 2019) voor de provincie Utrecht bedraagt, op basis van de meest actuele kostenraming, € 50,25 miljoen, waardoor de kapitaalslasten € 1,7 miljoen bedragen. Het wegontwerp voor de N233 is daarbij nog afgestemd op een weginrichting die hoort bij een maximum rijsnelheid van 80 km/uur. Een weginrichting van 70 km/uur zal in financiële zin daar niet veel van afwijken.

Het plafond voor de investeringen zoals opgenomen in de provinciale begroting 2019 bedraagt € 10 miljoen, waardoor deze investering voor de N233/Rondweg-Oost Veenendaal 17% van de totale kapitaalslasten vast legt.

Het kasritme (in miljoenen) in het MIP zal bij de eerstvolgende actualisatie als volgt worden aangepast:

<b>kasritme begroting</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>2024-2028</b>
Huidig MIP N233 (tr. 66/67)				€ 40
MIP na actualisatie	€ 20	€ 30	€ 9	€ 59
				-----
Afwijking				€ 19

In het Statenvoorstel van 29 mei 2018 zijn de kosten van de varianten opgenomen op basis van een schetsontwerp. Daarin werd de voorkeursvariant geraamd op € 41 miljoen (inclusief een aanname voor geluidwerende voorzieningen van € 10 miljoen en € 17 miljoen voor de ongelijkvloerse kruising van de N233 met de Prins Clauslaan-Van Essenlaan).

Mede door de (richtinggevende) keuze van uw Staten voor een voorkeurvariant 2x2 met ongelijkvloerse kruising Prins Clauslaan is de kostenraming geactualiseerd. Hierbij zijn de uitkomsten van de recent uitgevoerde onderzoeken geïmplementeerd. De meerkosten ten opzichte van 29 mei 2018 worden veroorzaakt door:

- Prijspeil 2019 in plaats van 2018
- Verhoging van percentage object overstijgende risico's
- Verhoging van percentage uitvoeringskosten aannemer
- Verhoging van percentage winst en risico's aannemer
- Faseringswerkzaamheden (verkeer moet door kunnen gaan tijdens de bouwwerkzaamheden in de al weinig beschikbare ruimte)
- Nadere uitwerking geluidwerende voorzieningen (geluidschermen) en afgraven van bestaande geluidwallen
- Constructieve aansluiting bestaande wegen
- Aanpassing fietstunnels
- Extra maatregelen voor de bouw van de ongelijkvloerse kruising door eisen met betrekking tot geohydrologische randvoorwaarden (Natura2000-gebied)

De bijdrage van de gemeente Veenendaal bedraagt maximaal € 8,75 miljoen, exclusief de door de gemeente genoemde € 0,8 miljoen (risico en rentekosten). Dit betreft een maximale inspanning van de gemeente.

In het statenbesluit van 9 juli 2018 staat vermeld dat (*citaat*) "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 FoodValley te vragen."

In de eerdere kostenraming bedroeg een 50% bijdrage van de gemeente 50% van € 17 miljoen= € 8,5 miljoen. Als gevolg van de herziene kostenraming zou de inbreng van de gemeente 50% van € 22 miljoen= € 11 miljoen dienen te bedragen. Dit bedrag wordt niet gehaald ondanks de maximale inspanning van de gemeente.

In de verdere uitwerking van dit project worden innovatieve maatregelen onderzocht, mede om een kostenreductie te kunnen bewerkstelligen maar bovenal om duurzaamheid en innovatie als ambitie vast te kunnen leggen in dit project.

#### **Samenvattende conclusie voor de optimale maximum snelheid op de N233 na wegverbreding**

Om een optimum te vinden tussen doorstroming, leefbaarheid (lucht en geluid) en veiligheid heeft de instelling van een maximum snelheid van 70 km/uur op de verbrede N233, tussen Wageningselaan en A12 met ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan, de voorkeur.

Net als bij het voorliggende ontwerp met 80 km/uur dient het dwarsprofiel bij 70 km/uur daarbij maximaal te worden afgepeld. De exacte begrenzing van dat stedelijke en groen ingerichte en binnen de bebouwde kom gelegen 70 km/uur wegvak dient nader (is op logische plekken) te worden bepaald.

De hoogte van de geluidsschermen wordt op deze snelheid afgestemd.

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

De provincie draagt de bouwkosten van de maaiveldvariant bij inclusief de bijbehorende wettelijke leefbaarheidsmaatregelen. De bouwkosten van de ongelijkvloerse kruising Prins Clauslaan/N233, als zijnde een bovenwettelijke leefbaarheidsmaatregel, wordt op basis van 50/50 gedeeld door de provincie en de gemeente. De, door de gemeente, toegezegde 2 miljoen euro is onderdeel van de bijdrage van de gemeente. Risico is dat de gemeente Veenendaal niet volledig kan voldoen aan de 50% bijdrage als directe financiële inbreng.

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

U heeft in de Statenvergadering van 9 juli 2018 ingestemd, op basis van alle voorliggende denkbare oplossingsrichtingen, met de keuze voor een richtinggevende voorkeurvariant verbreding van de N233, tussen Wageningselaan en A12, met ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan, waarbij de maximum snelheid in principe is los gelaten.

#### **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.

Aandachtspunten daarbij zijn: groen (bomen en beplanting), inzet smart mobility, dynamisch verkeersmanagement met groene golf 70 km/uur, inzet zonnepanelen, diffractors, innovatieve maatregelen, enz.

Voorgesteld wordt:

Om te bekrachtigen dat de N233 ook in de toekomst een gebiedsontsluitingsweg blijft;

in te stemmen met de start van het voorbereidings- en uitvoeringsproces van het huidige wegontwerp met een maximum snelheid van 70 km/uur op de N233 (begrenzing nader vast te stellen) voor het wegvak Wageningselaan-A12 met ongelijkvloerse aansluiting bij de Prins Clauslaan en reconstructie van de kruispunten inclusief VRI bij de Wageningselaan en De Smalle Zijde en het wegontwerp en verdere ruimtelijke inpassing daarop aan te passen;

in te stemmen met het verstrekken van een krediet voor de uitvoering van een verbreding van de N233, tussen Wageningselaan en A12 met ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan van € 59 miljoen (op basis van het huidige wegontwerp) en dit bedrag voor € 50,25 miljoen te dekken uit de eerstvolgende wijziging van het MIP en een bijdrage van € 6,25 miljoen van de gemeente Veenendaal en een resultaatsverplichting van de gemeente Veenendaal om, middels het combineren van geluidsvoorzieningen in de nog te realiseren woningen, te komen tot een investeringsverlaging voor de provincie voor een bedrag van € 2,5 miljoen. Onzekerheidsmarge van 25%. Bedrag is gebaseerd op een gemiddeld bedrag in de probabilistische raming

in te stemmen met een voortvarende verdere voorbereiding en uitvoering van het project in nauwe samenwerking met de gemeente Veenendaal teneinde een zo spoedig mogelijke realisatie mogelijk te maken;

om wat betreft de benodigde geluids- en fijnstofwerende maatregelen in nauw overleg te treden met de omwonenden langs de N233 teneinde maatwerk te kunnen bieden;

vooruitlopend op de uitvoering van de verbreding van de N233, waar mogelijk, op zo kort mogelijke termijn een pakket maatregelen volgend uit de systematiek van de Ladder van Verdaas uit te voeren;

om als ambitie voor dit project duurzaamheid en innovatie vast te leggen;

om met de gemeente Veenendaal tijdig in overleg te treden indien in de komende jaren zou blijken dat de totaal benodigde kosten zijn gestegen.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 18 februari 2019,

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 8 januari 2019, domein Mobiliteit, nummer 81E66DAE;

Gelet op ons voornemen om het project verbreding N233 tussen Wageningseelaan en A12 met ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan en reconstructie van de gelijkvloerse kruisingen met Wageningseelaan en De Smalle Zijde de doorstroming en leefbaarheid in het gebied te verbeteren;

Overwegende alle voorgaande besluiten en voorkeuren van de betrokken partijen;

Besluiten:

Een krediet te verstrekken van € 59 miljoen met een onzekerheidsmarge van 25%. Bedrag is gebaseerd op een gemiddeld bedrag in de probabilistische raming

1. (op basis van het huidige wegontwerp) voor de uitvoering van een verbreding van de N233, tussen Wageningseelaan en A12, naar 2x2 rijstroken met een maximum snelheid van 70 km/uur (gelegen binnen de bebouwde kom) en reconstructie van de kruispunten met Wageningseelaan en De Smalle Zijde en dit bedrag voor € 50,25 miljoen te dekken uit de eerstvolgende wijziging van het MIP en een bijdrage van € 6,25 miljoen van de gemeente Veenendaal en een resultaatsverplichting van de gemeente Veenendaal om, middels het combineren van geluidsvoorzieningen in de nog te realiseren woningen, te komen tot een investeringsverlaging voor de provincie voor een bedrag van € 2,5 miljoen.
2. De kapitaallasten behorende bij deze investeringen van € 1,7 miljoen per jaar voor 30 jaar te dekken uit de beschikbare investeringsruimte Wegen.
3. In te stemmen met een voortvarende verdere voorbereiding en uitvoering van het project in nauwe samenwerking met de gemeente Veenendaal teneinde een zo spoedig mogelijke realisatie mogelijk te maken.
4. Wat betreft de benodigde geluids- en fijnstof-werende maatregelen in nauw overleg te treden met de omwonenden langs de N233 teneinde maatwerk te kunnen bieden.
5. Dat de N233 ook in de toekomst een gebiedsontsluitingsweg blijft.
6. Als ambitie voor dit project duurzaamheid en innovatie vast te leggen.
7. Het voorgestelde maatregelenpakket twee jaar na de in gebruikname te evalueren.
8. Vooruitlopend op de uitvoering van de verbreding van de N233, waar mogelijk, op zo kort mogelijke termijn een pakket maatregelen volgend uit de systematiek van de Ladder van Verdaas uit te voeren.
9. Om met de gemeente Veenendaal tijdig in overleg te treden indien in de komende jaren zou blijken dat de totaal benodigde kosten zijn gestegen.

Provinciale Staten van Utrecht,

w.g.  
Voorzitter,

Griffier,

### **1. Wettelijke grondslag**

- Artikel 158 provinciewet;
- Artikel 15 Wegenwet;
- Artikel 6: 174 BW.

### **2. Beoogd effect**

Met de uitvoering van dit project wordt een substantiële bijdrage geleverd met een afname van 1.241 voertuigverliesuren per dag aan het doel "Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af" uit het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.

Hierdoor vermindert het oponthoud gedurende de dag en vooral gedurende de spitsperiodes op werkdagen. Tevens verbetert de voorspelbaarheid van de reistijd en de bereikbaarheid van belangrijke woon-, werk- en winkellocaties.

### **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.

Aandachtspunten daarbij zijn: groen (bomen en beplanting), inzet smart mobility, dynamisch verkeersmanagement met groene golf 70 km/uur, inzet zonnepanelen, diffractors, innovatieve maatregelen, enz.

Door de sterke reductie van verlietijd wordt de uitstoot van het verkeer verminderd. Dit heeft zowel een positief effect op de luchtkwaliteit als op de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Geadviseerd wordt om duurzaamheid en innovatie vast te leggen als ambitie voor het project verbreding N233 tussen Wageningsesteen en A12.

### **4. Argumenten**

De gemeente geeft in haar advies van 21 december 2017 aan Provinciale Staten aan een voorkeur te hebben voor een verbreding van de N233 met een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan. De gemeente is bereid om een bijdrage te leveren voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan in het kader van leefbaarheidsmaatregelen.

Het verkeerskundige vraagstuk op de Rondweg-Oost kan worden opgelost met een verbrede maaiveldvariant. Gezien het brede draagvlak en de positieve effecten op de doorstroming en geluid volgt de provincie de voorkeur van de gemeenteraad van Veenendaal voor een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Prins Clauslaan. Inhoudelijk is hierover overeenstemming. Om op basis van een voorkeursvariant het planologische regiem aan te passen stelt het beleid van de provincie Utrecht: "Voor alle provinciale infrastructuur in ons beheer of bij aanleg van nieuwe infrastructuur is het planologische instrument inpassingsplan (Pip) het uitgangspunt." Een voorwaarde aan een Pip is echter dat de economische haalbaarheid is aangetoond.



## **5. Kanttekeningen**

Vanuit provinciaal perspectief is een ongelijkvloerse kruising van de N233 met de Prins Clauslaan niet noodzakelijk, hoewel de doorstroming en verkeersveiligheid op de N233 ter plekke verbetert. Het is vooral een maatregel om de leefbaarheid in oostelijk Veenendaal te vergroten.

## **6. Financiën**

In de provinciale middelen is dekking mogelijk vanuit de vrije investeringsruimte in het mobiliteitsplan.

In het MIP is voor de periode 2024-2028 een indicatief bedrag opgenomen van € 40 miljoen voor de verbreding van de N233/Rondweg-Oost, tussen Wageningsesteenweg en A12.

De benodigde middelen zijn echter aanzienlijk hoger, onder andere als gevolg van de variantkeuze en de meest actuele kostenraming. De totale netto investering (prijsspeil 2019) (onzekerheidsmarge van 25%. Bedrag is gebaseerd op een gemiddeld bedrag in de probabilistische raming) voor de provincie Utrecht bedraagt, op basis van de meest actuele kostenraming en de gemaakte bestuurlijke afspraken, € 50,25 miljoen, waardoor de kapitaalslasten € 1,7 miljoen bedragen. Het MIP zal bij de eerstvolgende actualisatie begin 2019 hierop worden aangepast, indien goedkeuring op het voorstel wordt verkregen.

De geactualiseerde kostenraming met prijspeil 2019 geeft een beter beeld van de benodigde kosten om de uitvoering te realiseren. Toegelicht is hoe de geactualiseerde kostenraming tot stand is gekomen ten opzichte van de eerder aan uw staten gepresenteerde raming, mede omdat de toenmalige p.m.-posten, op basis van de recent uitgevoerde onderzoeken en met de kennis van nu, zijn voorzien van een reëel bedrag.

## **7. Realisatie**

De verdere uitwerking en ruimtelijke procedures vergen naar verwachting minimaal 5 á 7 jaar tot het moment van start uitvoering. Daarna zal de aanleg een periode van twee tot drie jaar in beslag gaan nemen. De in gebruik name van de verbrede N233 zal dan ook over zeven tot tien jaar kunnen plaats vinden. Provincie en gemeente Veenendaal gaan gezamenlijk de uitdaging aan om de realisatietermijn waar mogelijk te verkorten.

## **8. Juridisch**

Er worden in deze fase géén juridische risico's gesignaleerd. De reguliere beroepsmogelijkheden tijdens de nog door te lopen procedures zijn van toepassing.

## **9. Europa**

Voor de uitvoering van het werk zal/zullen te zijner tijd een of meerdere Europese aanbesteding(en) worden uitgeschreven.

## **10. Communicatie**

Er is een persbericht opgesteld voor publicatie na vaststelling door uw Staten. Het persbericht zal ook naar alle betrokkenen in het participatieproces worden gestuurd.

## **11. Bijlagen**

1. Onderzoek luchtkwaliteit N233 Variantenstudie snelheden (SWEEO, september 2018);
2. Akoestisch onderzoek Variantenstudie N233 Rondweg-Oost Veenendaal (SWEEO, oktober 2018)
3. Rondweg-Oost Veenendaal, Modelberekeningen 2030 bij diverse snelheden (RHDHV, oktober 2018)
4. Ruimtelijk kader (INBO)
5. Bewonersreacties informatieavonden (INBO)
6. Kosten/Baten Analyse (KBA)
7. Ladder van Verdaas, maatregelenpakket
8. Persbericht
9. Raadsvoorstel Rondweg Oost Veenendaal (gemeente Veenendaal)