

Bestemmingsplan "oostelijke rondweg/aansluiting Cuneraweg"

Vastgesteld gem. raad
dd. 29-10-1996, nr. 4.2

ggk GS dd. 4-2-1997

onherroepelijk per 30-4-1997.

Rhenen, oktober 1996

TOELICHTING:

behorende bij het bestemmingsplan

"oostelijke rondweg/aansluiting Cuneraweg".

Rhenen, oktober 1996

INHOUD:

BLZ:

1.	De inleiding	A-1
2.	Wat vooraf ging	A-1
3.	De vigerende voorschriften	A-3
4.	De uitgangspunten	A-3
5.	De beschrijving van het plangebied	A-5
6.	De Wet geluidhinder	A-8
7.	De financiering	A-8
8.	De verwerving	A-9
9.	De juridische planopzet	A-10
10.	Het overzicht van de rapportage aanleg oostelijke rondweg met een aansluiting op rijksweg 12	A-11

1. De inleiding.

Het voorliggende bestemmingsplan is ontworpen om de aanleg van de oostelijke rondweg, vanaf de hierbij behorende aansluiting op de rijksweg 12 tot de Cuneraweg, als onderdeel van de provinciale weg Veenendaal - Ochten (N233) te kunnen realiseren. In verband hiermee zal op Rhenens grondgebied tussen de percelen Cuneraweg 304 en 298 een tweestrooks rotonde moeten worden aangelegd. Dit wordt door middel van het onderhavige bestemmingsplan mogelijk gemaakt. Voor meer informatie wordt korthedshalve verwezen naar de toelichting behorende bij het bestemmingsplan "oostelijke rondweg" van de gemeente Veenendaal.

2. Wat vooraf ging.

Aan dit bestemmingsplan is een lange voorgeschiedenis verbonden. Al in het streekplan Utrechtse Vallei en Eemland, dat op 25 februari 1970 door provinciale staten is vastgesteld, is een oostelijke rondweg bij de gemeente Veenendaal opgenomen en in de volgende streekplannen gehandhaafd. De raad van de gemeente Veenendaal besloot op 5 maart 1981 dat de aanleg van de oostelijke rondweg noodzakelijk is om de groeiende verkeersproblemen het hoofd te bieden. Door burgemeester en wethouders van Veenendaal en gedeputeerde staten is op 8 maart 1982 een ambtelijke werkgroep geformeerd met als doel de vermeende noodzaak te kwantificeren en tevens een studie te verrichten naar de effecten van de aanleg van de oostelijke rondweg op milieu, landschap, woonklimaat en werkgelegenheid. Ter bepaling van de effecten is een uitgangsplan ontwikkeld dat gebaseerd is op het reeds door de gemeente Veenendaal gedachte tracé. Mogelijk ingrijpende tracévarianten zijn niet beschouwd vanwege de logische ligging van het door de gemeente Veenendaal reeds bepaalde tracé en vanwege de overeenkomst met het streekplan-tracé. De werkgroep, waarin de gemeente Rhenen vertegenwoordigd was, heeft in december 1982 gerapporteerd. Naar aanleiding van de uitkomsten van het onderzoek heeft de raad van de gemeente Veenendaal op 2 juni 1983 besloten gedeputeerde staten te verzoeken de oostelijke rondweg zo snel mogelijk aan te leggen met inachtneming van de door de werkgroep voorgestelde maatregelen ter beperking van enkele nadelige milieu-effecten. Op 21 maart 1984 hebben provinciale staten in verband met de gebleken noodzaak van de oostelijke rondweg besloten de planontwikkeling voort te zetten. Vanwege de uitputting van middelen in het kader van de Wet uitkering wegen omstreeks 1984 hebben gedeputeerde staten de planontwikkeling node getemporiseerd en vervolgens stil gelegd. Naar aanleiding van door provinciale staten aangenomen moties tijdens de begrotingsbehandeling in de statenvergadering op 5 november 1991 en het op 20 januari 1993 ter beschikking stellen van f 20 miljoen door de gemeente Veenendaal voor de oostelijke rondweg, hebben gedeputeerde staten de planontwikkeling wederom ter hand genomen. In het meerjarenprogramma 1995 - 1998 is inmiddels door gedeputeerde staten f 20 miljoen gereserveerd gebaseerd op de kosten van een oostelijke rondweg zonder aansluiting op de rijksweg 12 en gebaseerd op een globale raming van 1991. De gemeente Veenendaal heeft bij het beschikbaar stellen van haar aandeel gesteld dat de oostelijke rondweg met een nieuw te maken aansluiting op de rijksweg 12 wordt aangesloten. Naar aanleiding van deze voorwaarde hebben gedeputeerde staten in samenwerking met rijkswaterstaat en de gemeente Veenendaal een studie verricht naar de aansluiting van de oostelijke rondweg op het autosnelwegennet. Deze studie heeft geresulteerd in een instemming van de minister van Verkeer en Waterstaat met het realiseren van een nieuwe, directe aansluiting van de oostelijke rondweg op de rijksweg 12.

waarbij de minister heeft toegezegd met een positieve grondhouding te zullen nagaan op welke wijze de financiering van de aansluiting en de daarbijbehorende (vervroegde) aanpassing van de rijksweg 12 tussen Veenendaal en Ede kan worden geregeld.

Teneinde het project op te pakken is, mede gelet op de toenemende verkeersproblematiek, door de provincie Utrecht aan Bureau Goudappel Coffeng BV opdracht gegeven een projectnota voor de oostelijke rondweg op te stellen. Hierin wordt de oostelijke rondweg op een aantal verkeerskundige aspecten nader uitgewerkt en worden de effecten op de omgeving op een rij gezet. Ten aanzien van de verkeerskundige aspecten gaat het daarbij om de vormgeving van het profiel van de oostelijke rondweg, de aansluitingen, de kruising met de spoorweg en de fietsvoorzieningen. Daarnaast komen omgevingsaspecten aan de orde als effecten op geluidhinder, ecologie, landschap en archeologie. Een uit vertegenwoordigers van de provincie en de gemeenten Rhenen en Veenendaal bestaande projectgroep is bij de totstandkoming van de projectnota betrokken. Ten aanzien van deze nota wordt opgemerkt dat het concept een financiële paragraaf bevatte die vragen opriep. Aan de projectgroep werd daarop de opdracht verstrekt te bezien welke mogelijkheden er zijn om - zonder afbreuk te doen aan de kwaliteit - alsnog te komen tot een begroting van kosten welke zo dicht mogelijk komt in de buurt van het beschikbare bedrag van 40 miljoen gulden. De projectgroep heeft nieuwe financiële berekeningen uitgevoerd en heeft ten aanzien van een aantal, onder andere verkeerstechnische aspecten, een nieuwe uitwerking gemaakt, die afwijkt van datgene wat in de concept-projectnota is opgenomen. Zo zijn er inmiddels nieuwe ideeën ontstaan die samengevat prioriteit geven aan veiligheid boven verkeersafwikkeling: het "duurzaam veilig principe". De variant duurzaam veilig heeft als kenmerken gescheiden rijstroken, ongelijkvloerse kruisingen voor langzaam verkeer en de rotondes als kruispuntoplossing. Omdat de provincie de opdracht aan Bureau Goudappel Coffeng als afgerond beschouwde wordt de concept-projectnota nog slechts als een intern werkdocument gezien, op basis waarvan de provincie een eigen - uitgebreid - statenvoorstel concipieerde. In de vergadering van 4 april 1995 besloten gedeputeerde staten van Utrecht tot aanleg van de oostelijke rondweg, inclusief de hierbij horende aansluiting op RW12. De statencommissie Verkeer en Vervoer gaf op 3 mei 1995 haar fiat aan het project. Op 19 juni 1995 heeft een gezamenlijke inspraakbijeenkomst plaatsgevonden over het principeplan van de provincie Utrecht voor de aanleg van de oostelijke rondweg en tevens over de voorontwerp-bestemmingsplannen van de gemeenten Veenendaal en Rhenen voor deze weg. In verband met het nog niet volledig bekend zijn van de vorm van de aansluiting van de rondweg op RW12 is de bestemmingsplanprocedure op grond van de gemeente Ede nog niet gestart. Wel is de gemeente Ede betrokken geweest bij de voorbereiding van de inspraak en is de inspraak in die gemeente bekend gemaakt. Naast reacties van algemene aard, kwam als dominante reactie vooral het gemis van (brom)fiets tunnels bij De Smalle Zijde en de Middelbuurtseweg naar voren. In deze reactie werd aanleiding gezien onderzoek te laten verrichten naar de mogelijkheid om het principeplan voor de aanleg van de weg aan te vullen met extra tunnels voor (brom-)fietsers in De Smalle Zijde en in de Middelbuurtseweg. Op basis van de uitkomsten van dit onderzoek besluiten gedeputeerde staten op 19 september 1995 het principeplan uit te breiden met een tunnel voor (brom-)fietsers in De Smalle Zijde en een tunnel voor voetgangers (met trap en fietsgoot) in de Middelbuurtseweg. Het verslag van de inspraakbijeenkomst, de schriftelijke reacties en de commentaarnota zijn als bijlage in het plan opgenomen.

Op 18 oktober 1995 besloten Provinciale Staten van Utrecht:

1. tot de aanleg van de oostelijke rondweg, inclusief de hierbij behorende aansluiting op RW12;
2. de verdere planontwikkeling te baseren op het principe "duurzaam veilig", hierbij rekening houdend met een eventuele stedelijke ontwikkeling ten oosten van de rondweg;
3. tot het gelijkvloers kruisen van de spoorlijn Veenendaal-Rhenen vice versa, indien de vergunning verlenende instantie hier niet mee instemt tot het ongelijkvloers kruisen van de spoorlijn;
4. tot het reserveren van een bedrag van f 6 miljoen voor de planontwikkeling (ontwerp) en het afwikkelen van gelegenhedaankopen;
5. het projectkrediet vast te stellen op het moment dat voldoende zekerheid is verkregen over de in het vooruitzicht gestelde rijksbijdrage voor de aansluiting op RW12, voor een eventuele rijksbijdrage in de kosten van "duurzaam veilige" inrichting en de wijze van kruisen van de spoorbaan Veenendaal-Rhenen.

In de vergadering van 16 november 1995 besloot de raad van de gemeente Veenendaal:

- I. definitief in te stemmen met de uitvoering van het project "aanleg oostelijke rondweg" volgens het principe "duurzaam veilig" zoals omschreven in het besluit van provinciale staten van 18 oktober 1995;
- II. in te stemmen met het uitgangspunt dat de gemeente Veenendaal voor 50% bijdraagt in de totale kosten van het project waarbij als basis wordt genomen de kostenraming van de provincie Utrecht, vooralsnog sluitend op een bedrag van f 53,5 miljoen.

Zowel dit staten- als dit raadsbesluit zijn als bijlagen in dit plan opgenomen.

Op 24 januari 1996 stemde de Provinciale Planologische Commissie in hoofdlijnen in met de bestemmingsplannen "oostelijke rondweg" en "oostelijke rondweg/aansluiting Cunera-weg".

Met ingang van 25 maart 1996 lagen de ontwerpen van beide bestemmingsplannen gedurende vier weken voor een ieder ter inzage. Zij die hun zienswijzen bij de raad van de gemeente Rhenen kenbaar hebben gemaakt zijn tijdens de vergadering van de commissie/Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu van 18 juni 1996 in de gelegenheid gesteld deze zienswijzen mondeling toe te lichten. De gelijktijdige behandeling van het concept-raadsbesluit tot vaststelling van het bestemmingsplan in deze commissie resulteerde in een geringe verschuiving van de rotonde in noordoostelijke richting. Uit overleg met de eigenaar van het perceel Cunera-weg 298 is gebleken dat deze in principe bereid is hieraan medewerking te verlenen. Het verschuiven van de rotonde had tot gevolg dat het akoestisch onderzoek aangepast moest worden. De resultaten zijn in bijgevoegde notitie d.d. 18 september 1996 weergegeven.

Met het in deze paragraaf opgenomen overzicht van de besluiten die er zijn genomen is getracht inzicht te verschaffen in het ontwikkelingsproces van de rondweg.

3. De vigerende voorschriften.

Het vigerende bestemmingsplan "Buitengebied" van de gemeente Rhenen voorziet in een "haakse" aansluiting. De keuze voor een aansluiting in de vorm van een tweestrooks rotonde heeft tot gevolg dat dit bestemmingsplan moet worden herzien.

Alleen de gronden waar ten behoeve van de aansluiting op de Cuneraweg werken moeten worden uitgevoerd zijn in het voorliggende bestemmingsplan opgenomen.

De schaal van de plankaart van het door de gemeente Veenendaal in procedure gebrachte bestemmingsplan "oostelijke rondweg" is minder geëigend voor de weergave van de toestand op het grondgebied van de gemeente Rhenen. Derhalve is, overeenkomstig de detailplankaarten van het vigerende plan "Buitengebied" van de gemeente Rhenen, een kaart 1 : 2500 vervaardigd.

4. De uitgangspunten.

Binnen de invloedssfeer van de oostelijke rondweg zullen zich in de komende jaren de nodige ontwikkelingen voordoen waarmee bij het ontwerp van de weg rekening gehouden moet worden, omdat ze het gebruik van de weg mogelijk beïnvloeden. De belangrijkste ruimtelijke ontwikkelingen zijn:

- de ombouw van de N30 tot autosnelweg;
- de verbreding van rijksweg 12 ter hoogte van Veenendaal van 2 x 2 naar 2 x 3 rijstroken;
- de ontwikkeling van het bestemmingsplan "Petenbos";
- de uitvoering van het Beleidsplan Binnenveld;
- de ontwikkeling van nieuwe woon- en werklocaties in het gebied tussen Veenendaal en Ede.

De oostelijke rondweg past in het provinciaal beleid de aanleg van nieuwe wegen te beperken tot onder meer die situaties waarin tot aantoonbare verkeersontlasting van wegen en/of tot een grotere verkeersveiligheid kan worden gekomen. Bij de aanleg van de weg zal de provincie rekening houden met de aanwezige ecologische verbindingzones en waar nodig maatregelen nemen om deze niet te verstoren of te verbeteren. Indien nodig past de provincie in overleg met de vervoerbedrijven maatregelen toe om een zo min mogelijk gestoorde busloop te kunnen garanderen. Voor de kwetsbare verkeersdeelnemers houdt de provincie rekening met een goede verkeersveiligheid.

Ten aanzien van het gewenste functioneren van de aan te leggen rondweg worden de volgende randvoorwaarden gehanteerd:

- op regionaal niveau moet de rondweg een belangrijke ontsluiting van en naar het landelijke autosnelwegennet vormen. Het is daarom van belang dat aandacht wordt besteed aan een afdoende doorstroming. In de praktijk betekent dit dat het aantal aansluitingen op de rondweg beperkt dient te zijn;
- de rondweg zal een bijdrage moeten leveren aan het oplossen van de verkeersproblematiek in Veenendaal. Hiervoor is het van belang dat de rondweg via directe verbindingen aansluiting biedt op het Veenendaalse wegennet;
- de rondweg is geen onderdeel van het landelijk wegennet en mag daarom binnen dit landelijke net geen concurrerende noord-zuidverbinding tussen de RW12 en de RW15 vormen;
- het gedeelte van de rondweg tussen de rijksweg 12 en de N225 moet concurrerend zijn ten opzichte van de zogenaamde "dorpenroute" (N225) tussen Driebergen en Rhenen, ter ontlasting van de vele traversen in dit gedeelte van de N225.

5. De beschrijving van het plangebied.

De vormgeving van de aansluiting.

Bij de aansluiting op de Cuneraweg zijn de volgende varianten onderzocht:

- vloeiende aansluiting met een verkeersregelininstallatie;
- haakse aansluiting met een verkeersregelininstallatie;
- vloeiende aansluiting in de vorm van een capaciteitsrotonde;
- haakse aansluiting in de vorm van een capaciteitsrotonde.

Naast het kostenaspect is onder meer rekening gehouden met de geluidhinder en de verkeersveiligheid.

Een vloeiende aansluiting benadrukt de lokale functie van de Rondweg-west en de meer regionale functie van de oostelijke rondweg het best. Naast deze functionele beschouwing zijn ook de verkeersstromen op de kruispunten van belang. Een nadere analyse van deze verkeersstromen leert dat vanuit zuidelijke richting 70% van het verkeer de oostelijke rondweg zal volgen. Slechts 30% van het verkeer rijdt via de Cuneraweg en de Rondweg-west Veenendaal binnen. Vanuit noordelijke richting vervolgt 70% van het verkeer via de N233 de route richting Rhenen. Vanaf de Rondweg-West vervolgt ruim 50% van de motorvoertuigen de route richting Rhenen, terwijl bijna 50% in noordelijke richting afbuigt. Ook op basis van de verkeersstromen op de betreffende wegen kan dus worden gesteld dat een haakse aansluiting van de oostelijke rondweg op de Cuneraweg hierop het slechtst inspeelt: de grootste verkeersstroom zal een afslaande beweging moeten maken. Daarnaast is een haakse aansluiting moeilijk met een verkeersregelininstallatie te bedienen. Ook de afwikkeling op de parallelwegen is bij een vloeiende vormgeving beter, omdat de aansluiting van de parallelwegen op de kruising zelf kan worden gesitueerd. Een vloeiende aansluiting sluit dan ook het best aan bij intensiteiten op het kruispunt: het grootste deel van het verkeer kan op het kruispunt rechtdoor rijden.

De verkeersveiligheid in het algemeen.

Vanuit het oogpunt van de veiligheid op het kruispunt spelen twee aspecten een rol. Ten eerste is de veiligheid op het kruispunt zelf van belang, maar daarnaast speelt ook de veiligheid op de rest van het wegennet een rol. Naast het aantal conflicten dat optreedt, wordt de veiligheid op het kruispunt in hoge mate bepaald door de ernst van de conflicten. Indien de aansluiting vloeiend wordt vormgegeven, zal de snelheid van het doorgaande autoverkeer groter zijn. Dientengevolge zullen conflicten tussen doorgaand autoverkeer en door rood rijdende fietsers ernstige gevolgen hebben. Indien de aansluiting haaks wordt vormgegeven, is het voor het verkeer dat vanuit Rhenen de Cuneraweg in de richting Rondweg-west vervolgt niet duidelijk dat een lokale weg wordt opgereden. Als de aansluiting vloeiend verloopt dient het verkeer richting de Rondweg-west een afslagbeweging te maken. De afslaande beweging zal met een snelheidsvermindering gepaard gaan, hetgeen de veiligheid ten goede komt en de automobilist bewust maakt van de veranderende functie van de weg. Concluderend kan worden gesteld dat een vloeiende aansluiting van de oostelijke rondweg op de Cuneraweg de beste oplossing biedt. Extra aandacht moet hierbij worden besteed aan de overstekende fietsers. Omdat de voorkeur uitgaat naar toepassing van rotondes is deze mogelijkheid eerst onderzocht. De rotonde wordt momenteel als optimale vormgeving voor aansluitingen van lagere-orde-wegen op provinciale wegen beschouwd.

Uitvoering van dergelijke aansluitingen in de vorm van rotondes geniet ook bij de aanleg van nieuwe wegen de voorkeur. Aanleg van rotondes mag een redelijke doorstroming op de oostelijke rondweg echter niet negatief beïnvloeden. Door een verminderde doorstroming op de oostelijke rondweg zal namelijk minder verkeer van deze weg gebruikmaken en zal dus meer verkeer voor de Rondweg-west kiezen. De tot nu toe gebruikelijke enkelstrooks rotonde heeft een voor de oostelijke rondweg te beperkte capaciteit. Gebleken is dat een tweestrooks rotonde mogelijk is. Op de rotonde kan de reeds gedachte parallelweg eenvoudig als vierde poot worden aangesloten.

De veiligheid van het fietsverkeer in het bijzonder.

Het merendeel van het fietsverkeer tussen Rhenen en Veenendaal zal gebruik maken van de Kampjesweg en de Verlengde Spoorlaan. Dit aantal wordt geschat op 900 per dag. Op de aansluiting van de Cuneraweg is er sprake van ongeveer 500 fietsers per dag. Om deze fietsers een veilige kruising met het snelverkeer te bieden zal een fietstunnel worden aangelegd. Een tunnel kan eenvoudig worden uitgevoerd, omdat de grondwaterstand hier lager is dan bij de Wageningselaan, onttrekking van grondwater tijdens de bouw minder gevoelig is en er met geprefabriceerde elementen gebouwd kan worden.

De verkeersaantrekkende werking van de oostelijke rondweg.

Een deel van het verkeer dat van Rhenen via Wageningen naar Ede rijdt zal in de toekomst van de oostelijke rondweg gebruik maken. Ten eerste gaat het hier om het verkeer uit zuidelijke richting dat momenteel in Rhenen rechts afslaat richting Wageningen. Na realisering van de oostelijke rondweg vervolgt een deel van dit verkeer de route via de N233 en maakt vervolgens gebruik van de oostelijke rondweg. Het gaat hierbij in 2005 om een kleine 200 voertuigen per etmaal per richting. Daarnaast gaat het om de stroom verkeer die herkomst of bestemming heeft in Rhenen, maar momenteel via Wageningen in noordelijke, respectievelijk zuidelijke richting rijdt. Ook dit verkeer maakt na aanleg van de oostelijke rondweg gebruik van de N233. Hierbij gaat het per etmaal om een stroom van ongeveer 300 motorvoertuigen per richting (situatie 2005). Uit voorgaande cijfers blijkt dat in 2005 dagelijks een nieuwe stroom van ongeveer 500 motorvoertuigen per richting gebruik zal gaan maken van de N233 en de daarbijbehorende oostelijke rondweg. De toename van het verkeer op de oostelijke rondweg is ook het gevolg van het feit dat de N233 na aanleg van de oostelijke rondweg een concurrerende verbinding voor de N225 vormt. De aanleg van de oostelijke rondweg heeft een ontlasting van de N225 tot gevolg en brengt diens gevolge een toename van het verkeer op de N233 met zich mee. Door de in een vergevorderd stadium van voorbereiding verkerende ontwikkeling van plannen voor de reconstructie van de Cuneraweg, met name de aanleg van ventwegen, wordt door de provincie Utrecht reeds op deze veranderende situatie geanticipeerd.

De kruising van de spoorlijn Veenendaal-Rhenen.

Tussen de Cuneraweg en De Smalle Zijde zal de oostelijke verbinding de enkelspoors uitgevoerde spoorlijn Veenendaal-Rhenen moeten kruisen. Deze kruising kan afhankelijk van de verkeerskundige en ruimtelijke randvoorwaarden gelijkvloers of ongelijkvloers worden uitgevoerd. Bij een gelijkvloerse oplossing moet rekening gehouden worden met het rijksbeleid om het aantal overwegen niet te verhogen. Gestreefd wordt zelfs om gelijkvloerse kruisingen van weg- en railverkeer zoveel mogelijk op te heffen door overwegen te combineren of te vervangen door ongelijkvloerse kruisingen. De Nederlandse Spoorwegen dienen met dit rijksbeleid rekening te houden.

Momenteel rijden er over deze spoorlijn maximaal twee treinen per uur per richting. Deze treinen maken deel uit van de huidige stoptreindienst tussen Utrecht en Rhenen. Bij de Nederlandse Spoorwegen bestaan geen plannen om de treindienst te intensiveren.

In het kader van de efficiencyverbetering bij de spoorwegen zijn in de dienstregeling zelfs enkele diensten op werkdagen en in het weekend niet meer worden opgenomen. Op basis van verschillende aspecten zijn de gelijkvloerse en ongelijkvloerse kruisingsmogelijkheden nader beschouwd en is een keuze uit de varianten gemaakt. De intensiteit op de oostelijke verbinding zal in 2005 ter hoogte van de spoorwegkruising circa 26.000 motorvoertuigen per etmaal (twee richtingen) bedragen. Dit betekent dat de intensiteit in het spitsuur in de drukste richting circa 1.100 voertuigen bedraagt. Verder kan ervan worden uitgegaan dat de spoorwegovergang gemiddeld vier minuten per uur gesloten is. De parkeercapaciteit bedraagt daarmee circa 1.600 motorvoertuigen. Rekening houdend met fluctuaties in het aankomstpatroon kan gesteld worden dat de capaciteit van de gelijkvloerse spoorwegkruising voldoende is. Omdat de Verlengde Spoorlaan deel uitmaakt van de belangrijke fietsverbinding tussen Veenendaal en Rhenen wordt deze weg via een tunnel onder de oostelijke rondweg doorgevoerd. Het rijk wil het aantal spoorwegovergangen uit veiligheidsoogpunt niet verder verhogen. Voor iedere nieuwe overgang dient dan ook een bestaande overgang te worden gesloten. Het is moeilijk om binnen de gemeente Veenendaal gelijkwaardige compensatie te vinden voor een gelijkvloerse kruising van de oostelijke rondweg. Door de realisatie van de oostelijke rondweg zal de druk op de dubbelsporige overgang in de Rondweg-west verminderen. Opheffen van deze kruising is niet aan de orde. De Kerkewijk en De Reede vormen belangrijke ontsluitingswegen. De kruising met de Brinkersteeg neemt met de ontwikkeling van de woonwijk Petenbos in belang toe. De kruising met de Boslaan kan eventueel door het autoverkeer worden gemist, maar vormt wel een belangrijke schakel voor het fietsverkeer tussen Petenbos en het centrum. Aanleg van een fietstunnel ter plaatse is lastig, omdat slecht op de Spoorlaan en de Parallelweg kan worden aangesloten. Extra compensatie kan alleen buiten Veenendaal worden gevonden. Uit overleg tussen de gemeenten Veenendaal en Rhenen is gebleken dat het inleveren van de overweg bij de Kampjesweg wellicht als compensatie is aan te bieden. Het is dan wel noodzakelijk te achten een verbindingsweg aan te leggen tussen de Kampjesweg en de Noordelijke Meentsteeg. De kosten hiervan bedragen circa f 350.000,=, het opheffen van de overweg circa f 200.000,=. Uit een beoordeling van de verschillende aspecten die bij de keuze tussen een gelijkvloerse en een ongelijkvloerse kruising een rol spelen kan worden geconcludeerd dat de ongelijkvloerse kruising met name ten aanzien van de veiligheid beter scoort dan de gelijkvloerse oplossing. De kosten van een ongelijkvloerse kruising liggen echter wel hoger. Volgens de kostenraming brengt de ongelijkvloerse kruising en stijging van de totale kosten met ongeveer 7,5 miljoen gulden met zich mee. Deze investering ten opzichte van het rendement wordt niet verantwoord geacht. Alles zal in het werk gesteld worden om toestemming te krijgen de spoorlijn gelijkvloers te kruisen. Overleg is gaande. Het bestemmingsplan "oostelijke rondweg" biedt de mogelijkheid de spoorlijn zowel gelijkvloers als ongelijkvloers te kruisen. Op deze wijze wordt voorkomen dat mocht onverhoopt voor een ongelijkvloerse kruising moeten worden gekozen het bestemmingsplan moet worden herzien.

De landschappelijke inpassing.

Nabij het aansluitpunt bevindt zich ten noorden van de Cuneraweg en ten oosten van de geprojecteerde weg een gebied met landschappelijk waardevolle elementen. Direct naast dit gebied is agrarische bebouwing aanwezig, al met al weinig ruimte om zonder schade aan houtwallen en amoveringen de wenselijke aansluiting te ontwerpen.

Een gering gedeelte van de houtwallen zal moeten verdwijnen. Bij de ontwikkeling van het woongebied "Petenbos-oost" heeft de gemeente Veenendaal plaats gereserveerd voor compenserende aanplant van houtwallen in de groenstrook tussen oostelijke rondweg en de woonbebouwing.

6. De Wet geluidhinder.

Provincie en gemeente Veenendaal hebben Goudappel Coffeng opdracht gegeven het akoestisch onderzoek te actualiseren en de exacte dimensionering van de geluidreducerende voorzieningen te bepalen. Aangezien dit onderzoek, gedateerd 11 maart 1996, niet alleen handelt over de geluidberekeningen die zijn uitgevoerd maar ook ingaat op de berekeningsresultaten en de hieruit voortvloeiende mogelijkheden met betrekking tot het te voeren beleid wordt naar de inhoud van dit als bijlage in het plan opgenomen onderzoek verwezen. Na de behandeling van het concept-raadsbesluit tot vaststelling van dit bestemmingsplan in de raadscommissie ~~Volkshuisvesting, ruimtelijke ordening en milieu~~ d.d. 18 juni 1996 is de rotonde in noordoostelijke richting verschoven, waardoor het akoestisch onderzoek enigszins moest worden aangepast. In bijgevoegde notitie d.d. 18 september 1996 zijn de resultaten weergegeven.

Op deze plaats wordt volstaan met een overzicht van de aan te leggen wallen en/of te plaatsen schermen en een opsomming van de woningen waarvoor bovendien een hogere waarde moet worden vastgesteld. Het betreft de volgende locaties:

- een geluidwal aan de westzijde van de rondweg tussen de Cuneraweg en de spoorlijn die bij de Cuneraweg 3.10 meter hoog is;
- een geluid-/milieuwal aan de zuidwestzijde van de rotonde ter hoogte van de percelen Cuneraweg 369 tot en met 375 die 1.50 meter hoog is.

De hoogte van de geluidbeperkende voorzieningen wordt gemeten vanaf de bovenkant van het wegdek. Op de bij het akoestisch onderzoek behorende kaart is de exacte ligging van de wallen aangegeven.

Voor de volgende woningen dient een ontheffing (verzoek om hogere waarde) te worden aangevraagd:

woning	waarneempunt	ontheffingswaarde (verdieping)
Cuneraweg 304	179	55 dB(A)
Cuneraweg 306	171	54

7. De financiering.

Op 18 oktober 1995 besloten provinciale staten tot een investering van f 26,75 miljoen in de aanleg van de oostelijke rondweg. In de raad van 16 november 1995 stemde de gemeente Veenendaal in met het uitgangspunt dat zij voor 50% bijdraagt in de totale kosten van het project waarbij als basis wordt genomen de kostenraming van de provincie Utrecht, vooralsnog sluitend op een bedrag van f 53,5 miljoen. De kosten van de aansluiting op de Cuneraweg zijn begroot op f 5,5 miljoen.

De uitvoering van de aansluiting op rijksweg 12, die wordt geraamd op f 20 miljoen wordt verzorgd door Rijkswaterstaat en komt voor rekening van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. De aansluiting is in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) 1996-2000 opgenomen. Dit MIT geeft een toelichting op de hoofdlijnen en uitvoeringsprogramma's van het verkeers- en vervoersbeleid van de rijksoverheid alsmede op de begroting van het Infrastructuurfonds.

Nu rijk, provincie en gemeente Veenendaal de benodigde gelden voor het totale project hebben gereserveerd, is het bestemmingsplan uit financieel oogpunt aanvaardbaar te achten.

8. De verwerving.

Uitgangspunt is dat de provincie als projectrealisator ook de regie voert over de verwerving van gronden die voor de aanleg nodig zijn. Gebruikelijk is echter dat eerst na acceptatie van het principeplan (waarbij de exacte begrenzing van de aan te kopen gronden wordt vastgesteld) wordt gestart met de verwerving. Gelet op het feit dat de plannen tot aanleg van de oostelijke rondweg al van ongeveer 15 jaar geleden dateren, zijn reeds in het verleden om diverse redenen verschillende grondaankopen gedaan. Van actieve verwerving was daarbij geen sprake; slechts indien daartoe gereede aanleiding bestond, is aan de raad een voorstel tot grondverwerving gedaan. Dit beleid van "gelegenheidsaankopen" heeft in de loop der jaren geleid tot verkrijging van ruim 60% van de eigendommen in het tracé. Over beide onderdelen te weten:

- a. (gedeeltelijke) overname van in het verleden door de gemeente gedane aankopen en daarbij geleden renteverliezen en
- b. mogelijke aankopen vanaf heden tot het moment waarop de financiële afwikkeling zal plaatsvinden (d.w.z. inclusief rentebijgeschrijvingen) is overleg met het provinciebestuur geopend.

Dit overleg heeft geresulteerd in een convenant waarin is vastgelegd op welke wijze de verrekening van de door de gemeente reeds verrichte en nog te verrichten grondaankopen zal plaatsvinden.

Op 10 januari 1996 is het convenant door de directeur van de dienst Wegen, Verkeer en Vervoer van de provincie Utrecht en de burgemeester van Veenendaal ondertekend. De provincie heeft een bedrag van ruim f 4 miljoen aan de gemeente overgemaakt, zijnde het voorschot voor vergoeding van de tot heden door de gemeente verrichte grondverwervingen. De provincie start met actieve benadering van de resterende grondeigenaren zodra de voorbereidingen voor de grondaankopen op basis van het ontwerpplan zijn afgerond, hetgeen naar verwachting september 1996 is. Vooruitlopend hierop heeft de gemeente besloten de verwerving van de resterende gronden in het zuidelijk tracé deel, te weten Cuneraweg-Wageningselaan, ter hand te nemen. Onderhandelingen met deze eigenaren zullen worden geopend nadat provincie en gemeente het eens zijn geworden over de maximale schadeloosstelling, waarvoor als basis zal dienen een door een derde vervaardigd taxatierapport. Op de datum van notarieel transport vergoedt de provincie aan de gemeente 50% van de schadeloosstelling. De gronden die nodig zijn voor de uitvoering van de aansluiting op de Cuneraweg zijn in particuliere handen. De onderhandelingen zijn geopend.

9. De juridische planopzet.

a. Planvorm.

Het onderhavige bestemmingsplan is gericht op de totstandbrenging van de aansluiting van een nieuwe verkeersverbinding op de Cuneraweg. Hierbij is gekozen voor de planvorm die in bepaalde mate een indicatief karakter heeft. Hiermee wordt voorkomen dat thans reeds op alle onderdelen een gedetailleerd ruimtelijk eindbeeld op de juridische plankaart moet worden vastgelegd. Dit zou ten koste gaan van de noodzakelijke flexibiliteit, die voor een doelmatige planuitvoering onontbeerlijk is.

De gekozen planvorm brengt met zich mee dat de bestemming "verkeersdoeleinden en daarmee samenhangende voorzieningen" een pluriform karakter heeft. Deze planvorm vormt echter geen beletsel om tot grondverwerving te kunnen overgaan, ook niet wanneer tot onteigening moet worden besloten. In de eerste plaats geldt dat het onderhavige project uit de aard der zaak niet voor "spontane" realisering van particuliere zijde in aanmerking komt.

In de tweede plaats biedt ook dit plan vooral op grond van de beschrijving in hoofdlijnen aan de betrokken grondeigenaren en de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State voldoende inzicht in hetgeen met het plan - ook qua ruimtelijk concept - wordt beoogd.

Verder is gebruik gemaakt van een beschrijving in hoofdlijnen (bih). Hierin wordt het algemene beleid ten aanzien van het plangebied met name in kwalitatieve zin onder woorden gebracht en vastgelegd. Beschreven wordt op welke wijze het gemeentebestuur de in het plan gelegde doeleinden zal nastreven. Getracht is de bih zo te formuleren, dat de duidelijkheid over de wijze waarop de doeleinden van het plan zullen worden nagestreefd wordt bevorderd. Zij heeft door de kwalitatieve elementen die een rol moeten spelen bij de uitvoering en toepassing van het plan te beschrijven een duidelijke meerwaarde. Het in de bih vermelde ten aanzien van de inpassing in de omgeving is een voorbeeld van een uitvoeringsaspect, als uitdrukking van een inspanningsverplichting van de gemeente Veenendaal om door het tot stand brengen van een groengebied met houtwallen het verdwijnen van een gedeelte van de ecologisch waardevolle houtwallen bij de Cuneraweg zo veel mogelijk te compenseren. De bih is geen rechtstreeks toetsingskader. De minimum in acht te nemen normen en voorwaarden staan in de bestemmingsvoorschriften. Het beleid en de beleidsmarges staan in de bih.

b. Bestemmingsregeling.

De beoogde verkeersvoorziening is met de daarbij behorende voorzieningen ondergebracht in één bestemming.

Onder deze bestemming vallen onder andere:

- de weg;
- de aansluitingen op de bestaande infrastructuur;
- de geluidbeperkende voorzieningen;
- de tot stand te brengen groenelementen.

Op een hoogte van 94 meter bevindt zich een straalverbindingstraject. Aangezien de maximale bouwhoogte de vijftien meter niet overschrijdt kan worden volstaan met een aanduiding op de kaart.

10. **Het overzicht van de rapportage aanleg oostelijke rondweg met een aansluiting op rijksweg 12.**

- * Studie naar de betekenis van een oostelijke randweg (S25) voor de gemeente Veenendaal (gemeente Veenendaal, 1980)
- * Studie naar fasering S25 (gemeente Veenendaal, 1980)
- * Multidisciplinair onderzoek oostelijke randweg (S 25) Veenendaal (ambtelijke werkgroep, 1982)
- * Knelpunten, visie van het bedrijfsleven op de bereikbaarheid van de provincie Utrecht (Platform Goederenvervoer Utrecht, 1990)
- * Beleidsplan Binnenveld (provincies Utrecht en Gelderland, gemeenten Ede, Wageningen, Veenendaal en Rhenen, 1990)
- * Verkeersstudie ten behoeve van een ruimtelijke visie (Streekverband Zuid-oost Utrecht, bureau Goudappel Coffeng, 1991)
- * Vergelijking alternatieven S25 zonder aansluiting op A12 (bureau Goudappel Coffeng, 1992)
- * Pleitnota voor aansluiting van oostelijke rondweg Veenendaal op rijksweg 12 (bureau Goudappel Coffeng, 1992)
- * Aanvullende studie inzake aanleg S25 (bureau Goudappel Coffeng, 1993)
- * Variantenstudie noordelijke voortzetting N233 (provincie Utrecht, 1993)
- * Provinciale weg Veenendaal-Ochten (N233)/Aanleg oostelijke randverbinding Veenendaal concept-Projectnota (provincie Utrecht, 1994)
- * Kruispunt Cuneraweg - Oostelijke Randverbinding Veenendaal (provincie Utrecht, 1994)
- * Verkeersstructuurplan concept-knelpuntennota (bureau Goudappel Coffeng, 1994)
- * Interlokale wegenstructuur Ede-Veenendaal (Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, 1995)
- * Infralab A12 Ede-Veenendaal (Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland en Dienst Landinrichting en Beheer Landbouwgronden, 1996)
- * Verkenningsnotitie hoge snelheidslijn-oost (HSL-Oost)/A12 (bestuurlijke begeleidingsgroep, 1996)
- * Ontwerp-bestemmingsplan "oostelijke rondweg" (gemeente Veenendaal, 1996)