

Bestemmingsplan Reconstructie Cuneraweg

Gemeente Rhenen

Toelichting

5 februari 1998
674/CE98/1123/13094

Inhoud

1	Inleiding	3
2	Bestaande situatie en aanleiding tot reconstructie	4
2.1	Bestaande situatie	4
2.2	Landschap en archeologie	4
2.3	Aanleiding tot de reconstructie	5
2.4	Samenhang met de oostelijke rondweg Veenendaal	5
3	Het plan voor reconstructie	7
3.1	Hoofdropzet	7
3.2	Verbetering van de oversteekmogelijkheden	7
3.3	Parallelwegen	8
3.4	Afsluiten zijwegen	9
3.5	Reconstructie kruispunt N233-Geertesteeg/Zuidelijke Meentsteeg	10
3.6	Gevolgen voor aanwonenden en het landschap	10
3.7	Geluidhinder	11
3.8	Voorschriften van het bestemmingsplan	11
4	Uitvoerbaarheid van het plan	12
4.1	Economische uitvoerbaarheid	12
4.2	Inspraak	12

1 Inleiding

De Cuneraweg is, waar deze weg onderdeel is van de verkeersroute N233, Veenendaal-Ochten, een zeer drukke weg. Het omvangrijke fietsverkeer tussen Rhenen en Veenendaal moet deze weg kruisen, wat steeds moeilijker en gevaarlijker wordt. Bovendien bevindt zich langs deze weg veel (vooral agrarische) bebouwing, waarvan de ontsluiting steeds problematischer wordt. Het gevolg is dat op dit weggedeelte zeer veel verkeersongelukken optreden: het is een van de gevaarlijkste wegen van de provincie Utrecht.

Om de verkeersveiligheid te verbeteren wordt dit weggedeelte gereconstrueerd. Deze reconstructie sluit aan de bij de binnenkort aan te leggen Oostelijke rondweg Veenendaal, die vermoedelijk de verkeersintensiteit nog zal doen toenemen, waardoor de reconstructie des te noodzakelijker wordt.

In de bijgaande toelichting wordt dit plan in zijn samenhang toegelicht.

2 Bestaande situatie en aanleiding tot reconstructie

2.1 Bestaande situatie

Het plangebied omvat globaal de Cuneraweg tussen de aansluiting van de Koestee in het noorden en de aansluiting van de weg Achter de Lijn (bij de zogenaamde Derde poort onder de spoorlijn Rhenen-Veenendaal) in het zuiden. Het betreft een wegvak van 2,6 km lengte met bermen en enkele voor de wegreconstructie benodigde agrarische terreinen en tuinen.

Dit weggedeelte maakt deel uit van de provinciale wegverbinding N233, Veenendaal-Ochten (vóór 1993 aangeduid met S25). Het is in de bestaande situatie een tweestrooks weg met ter weerszijden vrijliggende fietspaden. Op de weg komt een groot aantal uitritten van zijwegen en van individuele boerderijen en woningen uit.

Het geldende bestemmingsplan is het bestemmingsplan Buitengebied van de gemeente Rhenen, vastgesteld op 27 oktober 1987, en voor wat betreft het onderhavige gedeelte goedgekeurd door Gedeputeerde Staten op 24 mei 1988, en in beroep door de Kroon, op 21 maart 1991.

De voornaamste bestemming is Verkeersdoeleinden.

2.2 Landschap en archeologie

De aangrenzende gronden aan de oostzijde zijn overwegend bestemd als Agrarisch gebied, de gronden aan de westzijde zijn voor een zeer groot deel bestemd als Agrarisch gebied met bijzondere landschappelijke kenmerken, nader aangeduid als "gebied met veel reliëf". In de onderhavige situatie is nabij de Cuneraweg weinig sprake van reliëf, de zichtbare helling van de Heuvelrug begint meer westelijk.

In het Beleidsplan Natuur en Landschap provincie Utrecht (BNLU) 1992 zijn de zogenaamde "ecologische verbindingzones" aangegeven, waarbij de N233 als één van de barrières naar voren komt. De kruising ligt echter in het gedeelte tussen de 3e poort en de Achterbergsestraatweg, derhalve buiten het onderhavige plangebied. Aandacht vragen de sloottaluds langs de Cuneraweg (met name aan de oostzijde), waar ecologisch waardevolle begroeiing voorkomt. Langs de weg staat aan de oostzijde een doorgaande bomenrij die als optische geleiding langs de weg waardevol is. De bomen zijn zo volgroeid dat zij als zelfstandig landschappelijk element waarde hebben.

Het gebied is archeologisch waardevol door de ligging aan de voet van de stuwwal. Nabij de weg bevinden zich archeologisch te beschermen terreinen tegenover de 3e poort en bij de Sundertweg, deze blijven echter buiten het plan. Gezien deze nabijheid zal onderzoek uitgevoerd worden, waar de reconstructie betrekking heeft op nog onaangetaste velden en weilanden.

Het betreft een oriënterend archeologisch veldonderzoek nabij de kruispunten met de Geertesteeg en nabij de Noordelijke Meentsteeg.

2.3 Aanleiding tot de reconstructie

De Cuneraweg maakt onderdeel uit van de provinciale weg Veenendaal-Ochten (N233). De verkeersveiligheid van de N233 laat al vele jaren te wensen over. De N233 heeft een hoge intensiteit, wordt veelvuldig bereden door langzaam agrarisch verkeer en kent door de ligging van Veenendaal en Rhenen ten opzichte van de weg vele overstekende (brom)fietzers. Bovendien zijn er gedeelten met lintbebouwing met de daarmee gepaard gaande vele uitritten.

In het verleden hebben er al enige verbeteringen plaatsgevonden, waaronder de reconstructie van de kruispunten Achterbergsestraatweg en de Zwarteweg-De Stikke Hucht. Na 1981 heeft door gebrek aan financiën geen verdere verbetering plaats kunnen vinden.

In de daarop volgende jaren zijn er, na dodelijke ongevallen, herhaaldelijk schriftelijke verzoeken geweest van het Christelijke Lyceum Veenendaal en de gemeente Rhenen voor een veilige (ongelijkvloerse) oversteekmogelijkheid voor de (brom)fietzers en de aanleg van parallelwegen voor het agrarisch verkeer.

Inmiddels is de N233 op het gedeelte Veenendaal-Rhenen één van de onveiligste wegen van de provincie geworden, waarbij vooral opvalt, dat bij 26% van de slachtoffers de leeftijdsgroep van 13 t/m 18 jaar is betrokken. Van 1990 tot 1995 zijn in totaal 5 doden in het wegverkeer te betreuren geweest. De onveiligste punten zijn in de jaren 1992 tot en met 1994 de kruispunten Zuidelijke Meentsteeg en Geertesteeg (ieder voor zich meer dan 6 letselongevallen) geweest, terwijl ook ongevallenconcentraties voorkomen bij de Kampjesweg en de Noordelijke Meentsteeg.

Door het onveilige “gevoel” op de hoofdrijbaan ten gevolge van de nog steeds toenemende intensiteit op de N233 wordt het huidige fietspad in toenemende mate gebruikt door agrarisch en bedienend verkeer (bakker, postbode, enz.). De verkeersonveiligheid vormt het primaire motief voor de reconstructie van de weg. Het accent van de reconstructie ligt op het vergroten van de veiligheid van het woon/school-werk(brom)fietsverkeer. Daarnaast speelt bij de reconstructie het vergroten van de veiligheid van het verkeer en het vergroten van de veiligheid van de uitritbewegingen, volgens het principe “duurzaam veilig”, een grote rol.

2.4 Samenhang met de oostelijke rondweg Veenendaal

De N233 is een drukke regionale verkeersverbinding. De intensiteiten bedroegen in 1994 (werkdaggemiddelde):

Koesteeg-Zuidelijke Meentsteeg	16300 mvt/etmaal
Zuidelijke Meentsteeg-Geertesteeg	19200 mvt/etmaal
Geertesteeg-Achter de Lijn	16330 mvt/etmaal

In verband met de overlast en de onveiligheid van de route door Veenendaal-west, alsmede ten behoeve van de ontsluiting van de bedrijventerreinen in Veenendaal-oost wordt de aanleg van de Oostelijke rondweg om Veenendaal voorzien, die het noordelijke aansluitende gedeelte van de Cuneraweg zal ontlasten, maar niet het onderhavige gedeelte. De oostelijke rondweg sluit direct ten noorden van de grens van het onderhavige plan aan bij de Cuneraweg. Tot de aanleg is inmiddels besloten. Deze rondweg zal uiteindelijk aansluiten op de autosnelweg A12, Utrecht-Arnhem; het Rijk heeft de aanleg van deze aansluiting opgenomen in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en transport 1996-2000.

De aanleg van de oostelijke rondweg, heeft naar verwachting een extra toename van het verkeer tot gevolg, met name verkeer dat nu van Rhenen via Wageningen in de richting Ede rijdt. Het gaat in 2005 om een extra stroom van circa 500 motorvoertuigen per dag. Daarnaast is een autonome groei van de omvang van het reeds bestaande verkeer te verwachten. Een en ander zal ertoe leiden dat in 2008 de intensiteit op de N233, nabij de Zuidelijke Meentsteeg, volgens prognose zal toenemen tot 23700 motorvoertuigen per etmaal.

De aanleg van de oostelijke rondweg kan ook enige gevolgen hebben op het gebruik van lokale routes in de richting van Veenendaal, zoals de Kampjesweg en de Noordelijke Meentsteeg.

De genoemde effecten dragen ertoe bij dat de reconstructie van het onderhavige gedeelte van de Cuneraweg niet alleen op zichzelf prioriteit heeft, maar ook extra dringend is in verband met de nieuwe ontwikkelingen.

3 Het plan voor reconstructie

3.1 Hoofdropzet

De reconstructie van de Cuneraweg omvat een drietal onderdelen, die in onderlinge samenhang uit te voeren zijn. Het zijn:

- het sterk reduceren van het aantal oversteekmogelijkheden van de Cuneraweg;
- het verbeteren en veilig maken van de overblijvende oversteekmogelijkheden, in het bijzonder voor het (brom)fietsverkeer;
- de aanleg van parallelwegen, in het bijzonder aan de oostzijde van de weg.

Bij deze verbeteringen blijft de hoofdrijbaan in wezen ongewijzigd. Het blijft een tweestrooksweg; de overweging daarbij is dat de N233 geen onderdeel is van het landelijk wegennet en daarom geen concurrerende noord-zuid-verbinding tussen de RW12 en RW15 mag vormen. Wel moet de N233 tussen de Rijksweg 12 en de N225 (Rhenen-Driebergen) concurrerend zijn ten opzichte van de zogenaamde "dorpenroute" N225, ter ontlasting van de vele traversen in dit gedeelte van de N225.

3.2 Verbetering van de oversteekmogelijkheden

Het oversteken van de (brom)fietsers van de Cuneraweg wordt in dit gedeelte op een tweetal kruispunten geconcentreerd: één door combinatie van de Geertesteeg en Zuidelijke Meentsteeg en één tussen Kampjesweg en Noordelijke Meentsteeg.

In het onderzoek naar mogelijke oplossingen voor een verbetering van de fietsroute Rhenen-Veenendaal vice versa is het volgende geconstateerd. De meest gebruikte fietsroute liep via de Geertesteeg, de Oude Veense Grindweg, Klein Dikkenberg en de Kampjesweg vice versa. Teneinde het gebruik van een verbeterde oversteek als het ware af te dwingen moeten de doorsteken tussen de N233 en de Oude Veense Grindweg afgesloten worden. De nieuwe fietsroute loopt het gunstigste via de Geertesteeg en de N233 naar Veenendaal. De Oude Veense Grindweg is geen goed alternatief als fietsroute naar Veenendaal. Via deze route zijn de Zuidelijke Meentsteeg, de Noordelijke Meentsteeg en de Kampjesweg niet bereikbaar, waardoor maar een beperkt aantal fietsers deze weg als route naar Veenendaal kan gebruiken. De fietsers die de Oude Veense Grindweg wél kiezen, kunnen overigens op het door verkeerslichten geregelde kruispunt Kerkewijk/N416 beveiligd oversteken.

De concentratie van fietsers ter plaatse van de oversteek bij de Geertesteeg maakt het zinvol om daar een ongelijkvloerse kruising te realiseren door middel van een fietstunnel. Deze fietstunnel kan bij een goede uitvoering het overstekend fietsverkeer op deze plaats concentreren. Daarvoor is nodig:

- een vloeiend verloop van fietspad;
- een kortere weglengte dan alternatieve routes;
- een niet te groot hoogteverschil;
- een sociaal veilig ontwerp van de tunnel, met als kenmerken overzichtelijkheid,

- beperkte lengte en goede verlichting;
- een logische en veilige voortzetting van de route door een tweezijdig bereden fietspad ten oosten van de Cuneraweg.

De korte weglengte wordt bereikt door een beloop dat zo veel mogelijk de kortste lijn kiest vanaf de Geertesteeg in de richting Veenendaal. Aanvullend worden andere oversteken afgesloten (zie 3.4), en krijgt het (nog noodzakelijke) gelijkvloerse fietspad op het kruispunt een minder direct beloop. Een beperking van het hoogteverschil wordt bereikt door de Cuneraweg ter plaatse van de tunnel iets verhoogd aan te leggen.

Ten gevolge van de aanleg van de tunnel bij de Geertesteeg en de afsluiting van de doorsteken tussen de N233 en de Oude Veense Grindweg zal er een verschuiving op gaan treden van de huidige intensiteiten. De prognose van de (brom)fietsintensiteiten voor een tunnel bij de Geertesteeg is weergegeven op bijlage 2. Het aantal overstekende (brom)fietsers zal dan ca. 1145 per etmaal bedragen. In de ochtendspits zullen ± 515 (brom)fietsers gebruik maken van de tunnel voor de richting Rhenen-Veenendaal. In de avondspits is het gebruiksrendement van de tunnel groter. De (brom)fietsers in de richting Rhenen die zich aan de oostzijde op de parallelweg bevinden, moeten gebruik maken van de tunnel om aan de andere kant (westzijde) hun weg te vervolgen over het fietspad op het gedeelte Geertesteeg-Achterbergsestraatweg (± 630 (brom)fietsers).

Indien de tunnel bij de Kampjesweg gesitueerd zou worden, zouden er maar circa 640 (brom)fietsers gebruik van maken, omdat het fietsverkeer naar de Zuidelijke Meentsteeg en de Noordelijke Meentsteeg vice versa er geen gebruik van kan maken.

3.3 Parallelwegen

Ten gevolge van de keuze voor een tunnel bij de Geertesteeg heeft het fietspad aan de oostzijde van de N233 onvoldoende breedte om in twee richtingen bereden te worden. De intensiteit op het gedeelte Zuidelijke Meentsteeg-Kampjesweg is circa 1550 (brom)fietsers/etmaal (zie bijlage 1). Uitgangspunt is dat in twee richtingen bereden fietspaden met meer dan 750 fietsers per dag, evenwichtig verdeeld over beide richtingen, uit oogpunt van verkeersveiligheid en comfort in beginsel een breedte van 3,50 meter krijgen.

Indien het tot 3,50 meter te verbreden fietspad op het gedeelte Zuidelijke Meentsteeg-Kampjesweg nog één meter breder wordt gemaakt, kan hieraan de "parallelweg"-status toegekend worden. Een parallelweg langs de Cuneraweg is nodig om de verkeersveiligheid voor het agrarische verkeer te verbeteren en een aantal van de vele uitritten te saneren. Hierdoor wordt een bijdrage geleverd aan de vermindering van het aantal kop-staart-ongevallen op de Cuneraweg. Deze maatregel levert een substantiële bijdrage aan de verbetering van de verkeersveiligheid.

Een tweede reden voor de aanleg van een parallelweg aan de oostzijde is dat de grootste concentratie van de agrarische bedrijfsgebouwen en landerijen zich aan de oostzijde van de N233 bevindt. Door middel van een enquête is hierin enig inzicht verkregen. Wél blijft bij aanleg van een eenzijdige parallelweg het nadeel bestaan dat langzaamverkeer van de agrarische bedrijfsgebouwen aan de westzijde van de N233

over moeten steken naar de landerijen aan de oostzijde. Het gaat hier echter om een beperkt aantal bedrijven. Het is dan ook te verwachten dat een parallelweg aan de westzijde veel minder gebruikt zal worden en daarom is een parallelweg hier minder noodzakelijk.

De parallelweg loopt noordwaarts door tot aan de grens van het plan, bij de aansluiting van de oostelijke rondweg om Veenendaal aan de Cuneraweg; op dit punt zal de fietsroute in een tunnel onder de rondweg door worden geleid, zodat hier een veilige voortzetting van de route wordt geboden. Een groot deel van de fietsers naar Veenendaal kiest de route via Kampjesweg en de Verlengde Spoorlaan; hierin wordt de kruising met de oostelijke rondweg eveneens ongelijkvloers voorzien.

De parallelweg zal ook in zuidelijke richting worden voortgezet, en wel tot aan de aansluiting met Achter de Lijn (bij de 3e Poort). Hierdoor ontstaat over de gehele lengte van dit plan een parallelweg aan de oostzijde van de Cuneraweg.

Aan de westzijde van de Cuneraweg wordt geen doorgaande parallelweg voorzien. Deze is gezien het veel kleinere aantal aanliggende percelen veel minder noodzakelijk, en ter dele ook niet gewenst, in het bijzonder in het gedeelte van Zuidelijke Meentsteeg tot Groot Dikkenberg. Dat zou namelijk fietsers ertoe kunnen brengen om niet de fietstunnel te kiezen en eerst later op een onbeveiligde oversteekplaats over te steken. Het bestaande fietspad wordt hier verwijderd. Wel is het gewenst dat het fietspad aan de westzijde van de N233 op het gedeelte van Klein Dikkenberg tot aan Groot Dikkenberg verbreed wordt. Op dit gedeelte is aan de westzijde een concentratie van 6 woningen. Het huidige fietspad wordt verbreed met een afwijkend bestratingsmateriaal tot 3,00 meter breedte. De "parallelweg" is bestemd voor bedienend verkeer en aanwonenden aan de westzijde en wordt op het nieuwe kruispunt N233-Schoutensteeg/Noordelijke Meentsteeg aangesloten. Hiermee wordt voorkomen dat snelverkeer, met herkomst en bestemming aan de westzijde, over korte gedeelten gebruik moet maken van de N233.

3.4 Afsluiten zijwegen

De opzet van het plan, en de beoogde vergroting van de verkeersveiligheid, is alleen mogelijk als sluiproutes worden voorkomen. In samenhang hiermee zullen een aantal verkeersaansluitingen aan de Cuneraweg afgesloten worden.

Aan de westzijde worden alle doorgaande verbindingen tussen Oude Veense Grindweg en Cuneraweg afgesloten voor alle openbaar verkeer: de wegen zoals Sundertweg, Groot Dikkenberg, Klein Dikkenberg, Tussenpad en Blauwendraad mogen alleen door de aanwonenden benut worden. De Cuneraweg kan dan alleen nog bereikt worden via de Geertesteeg in het zuiden en de Veenendaalsestraatweg in het noorden.

Aan de oostzijde wordt het lokale verkeer gebundeld op de parallelweg. Deze zal op drie plaatsen aansluiten aan de N233: bij de aansluiting van de oostelijke randweg (waar een rotonde komt en een fietstunnel), tussen Schoutensteeg en Noordelijke Meentsteeg (alleen voor het lokale verkeer), en bij de Geertesteeg. Dit laatste kruispunt wordt zodanig gereconstrueerd dat de Zuidelijke Meentsteeg hier rechtstreeks op wordt aangesloten. Door de nieuwe indeling worden wegen als de Kampjesweg en de Noordelijke Meentsteeg minder aantrekkelijk als sluiproute naar de Veenendaalse industrieterreinen.

3.5 **Reconstructie kruispunt N233-Geertesteeg/Zuidelijke Meentsteeg**

Bij reconstructie van dit kruispunt wordt de Zuidelijke Meentsteeg aangesloten op het nieuw gedachte kruispunt ter plaatse van de Geertesteeg.

De reconstructie van het kruispunt Geertesteeg/Zuidelijke Meentsteeg maakt onderdeel uit van het project omdat:

- de (brom)fietsroute Rhenen-Veenendaal vice versa dan de Zuidelijke Meentsteeg niet meer kruist;
- een forse stap wordt gezet in het verbeteren van de verkeersveiligheid van het complex Geertesteeg-Zuidelijke Meentsteeg. In de periode 1991-1993 kwamen van de 88 ongevallen op de 10 kruispunten van de bestaande N233 er 32 voor op de kruispunten Geertesteeg-Zuidelijke Meentsteeg. Bij 45% van die 32 ongevallen waren uitsluitend auto's betrokken.

Bijkomende voordelen zijn dat:

- de noordelijke helling van de tunnel flauwer kan worden;
- eventuele verhoging van de N233 en dus een minder diepe tunnel zonder al te veel extra kosten mogelijk is.

Als kruispuntoplossing is gekozen voor een rotonde, omdat de verkeersveiligheid hier groter is dan het alternatief: een door verkeerslichten geregeld kruispunt. Gezien de grote verkeersintensiteit op de N233 wordt een tweestrooksrotonde aangelegd.

3.6 **Gevolgen voor aanwonenden en het landschap**

Het verbreden van het huidige fietspad, dat 2,40 m breed is, tot een parallelweg van 4,50 m zou tot gevolg hebben dat de bestaande bomen niet gehandhaafd kunnen worden (een verbreding die dicht bij de hoofdrijbaan komt is ongewenst uit een oogpunt van verkeersveiligheid en verkeersafwikkeling). Daarom is gekozen voor een principe-profiel, waarbij de parallelweg aan de oostzijde achter de bestaande bomenrij wordt gesitueerd. Inclusief verplaatsing van de bestaande sloot wordt het wegprofiel dan circa 10 m breder. Waar geen woningen staan is dit goed mogelijk, maar ter plaatse van woningen zullen in een aantal gevallen de bomen moeten verdwijnen.

Er wordt naar gestreefd om de bomen te sparen omdat de bomen een dusdanige omvang hebben dat het uit landschappelijke motieven ongewenst is om de bomen te verwijderen. Naar aanleiding van de inspraak is onderzocht of het verplanten van een aantal bomen mogelijk is. Gebleken is dat het verplanten van de bomen risicovol is, omdat de overlevingskansen van een verplante boom in 't algemeen klein is. Uit een onderzoek van BSI-boomservice blijkt dat een zeer beperkt aantal bomen (± 25 stuks) in aanmerking komt om verplant te worden.

Door de keuze van dit dwarsprofiel kunnen de meeste (tuinen bij) woningen behouden blijven, of hoeven slechts weinig aangetast te worden. De kruispuntreconstructie bij de Geertesteeg vraagt wel vrij veel ruimte. Hierdoor zal één woning, ten zuidwesten van het kruispunt afgebroken moeten worden. Nabij de

hoek met de Zuidelijke Meentsteeg is een onbebouwde strook grond nodig voor de nieuwe wegsituatie.

Waar sloten verplaatst moeten worden als gevolg van de verbreding van het wegprofiel, worden de nieuwe sloten zo aangelegd dat de mogelijkheid voor een snel herstel van de ecologisch waardevolle beplanting zo veel mogelijk bevorderd wordt.

3.7 Geluidhinder

Naar de gevolgen van de reconstructie is een akoestisch onderzoek ingesteld (Akoestisch onderzoek reconstructie Cuneraweg, DGMR; Den Haag 1997). Doel van dit onderzoek is om vast te stellen of ten gevolge van de reconstructie de geluidsbelasting van de naburige woningen en andere geluidgevoelige objecten in merkbare mate toeneemt ten opzichte van de huidige situatie. De Wet Geluidhinder schrijft voor dat, bij een toename van de geluidsbelasting (tot boven 50 dB(A)) met 2 dB(A) of meer, maatregelen noodzakelijk zijn.

De conclusie van het onderzoek is, dat bij één woning de wettelijke norm overschreden wordt. Het betreft de woning Geertesteeg 16, nabij de rotonde, waar de geluidsbelasting 54 dB(A) per etmaal bedraagt (inclusief aftrek van 3 dB(A) op grond van artikel 103 Wgh). Afscherming is niet mogelijk om landschappelijke en verkeersveiligheidsredenen zodat, na het verlenen van ontheffing van de voorkeursgrenswaarde door Gedeputeerde Staten, de woning zodanig geïsoleerd dient te worden dat het geluidsniveau binnen de woning niet meer dan 35 dB(A) bedraagt.

3.8 Voorschriften van het bestemmingsplan

Een zeer groot deel van het plan heeft reeds de bestemming Verkeersdoeleinden. Deze blijft gehandhaafd, maar door toevoeging van een "Beschrijving in hoofdlijnen" (artikel 3, lid 2) worden de doelstellingen van de reconstructie omschreven. De toe te laten bouwwerken en werken dienen aan deze doelstelling te worden getoetst.

De aanduidingen binnen de bestemming Verkeersdoeleinden zijn gebaseerd op het technisch ontwerpplan voor de reconstructie van de Cuneraweg, opgesteld door de provincie Utrecht.

4 Uitvoerbaarheid van het plan

4.1 Economische uitvoerbaarheid

De kosten voor de reconstructie van de Cuneraweg werden in 1996 geraamd op f 10.250.000,-- inclusief BTW. De kosten worden gedragen door de provincie Utrecht. In verband met de beschikbaarheid van gelden wordt de reconstructie gefaseerd uitgevoerd. Als eerste fase wordt de reconstructie van de kruispunten met Geertesteeg en Zuidelijke Meentsteeg, met inbegrip van de fietstunnel en delen van de parallelweg, voorzien.

4.2 Inspraak

Een eerder voorstel voor de reconstructie van dit deel van de Cuneraweg is in inspraak besproken in 1993. Op 27 september 1993 vond een inspraakavond plaats, terwijl daarna nog schriftelijke reacties konden worden ingediend. In een commentaarnota (augustus 1994) zijn deze reacties beantwoord.

De binnengekomen reacties zijn mede aanleiding geweest om het plan voor de reconstructie op onderdelen aan te passen. De voornaamste wijzigingen zijn:

- verlenging van de parallelweg aan de oostzijde ten noorden van de Kampjesweg tot aan de toekomstige oostelijke rondweg Veenendaal;
- verlenging van de parallelweg aan de oostzijde zuidwaarts tot aan de 3e Poort;
- verbreding van het fietspad aan de westzijde, globaal tussen Klein Dikkenberg en Groot Dikkenberg;
- een andere vormgeving van het kruispunt bij de Geertesteeg, in de vorm van een rotonde, en zodanig dat de bebouwing aan de oostzijde behouden blijft.

Op basis van dit plan voor reconstructie van de weg is het voorontwerp bestemmingsplan opgesteld. Dit heeft in het kader van de inspraak in de periode van 12 mei 1997 tot en met 26 mei 1997 voor een ieder ter inzage gelegen. Een achttal reacties is ingekomen, brieven zijn als bijlage bij deze toelichting opgenomen. Alle reacties zijn afkomstig van direct betrokkenen die door de voorziene reconstructie schade kunnen lijden door grondverlies, geluidshinder en vermindering van bereikbaarheid. Deze inspraakreacties zijn beantwoord in de bijgaande "Reactie van Burgemeester en Wethouders op vooroverleg en inspraak".