



Aan:

G. Bikker en M. Stegenga

In afschrift aan:

Provinciale Staten van Utrecht

ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex. art. 47 betreffende Rondweg Oost Veenendaal en Snelfietsroute Amersfoort Bunschoten	CONTACTPERSOON	Koen van Rooijen
		TELEFOONNUMMER	06-18300480
		-E-MAILADRES	koen.van.rooijen@provincie-utrecht.nl
DATUM	5-04-2022	DOMEIN/OPGAVE	MOB
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1885969417-1425	TEAM	PPM
BIJLAGEN	2		

Geachte mevrouw Bikker en mevrouw Stegenga,

Naar aanleiding van de besluitvorming rond de N233 Rondweg oost Veenendaal op 18 februari 2019 heeft uw CDA-Fractie de volgende vragen:

- 1 Is het college op de hoogte van de plannen van de gemeente Veenendaal m.b.t. de ontwikkeling van de woonwijk Groenpoort (noordelijke deel Veenendaal Oost)?

Antwoord:

Ja.

- 2 Is het college op de hoogte van de geplande ontsluiting van deze wijk en de toename van de verkeersbelasting op de N233 die dit met zich mee zal brengen?

Antwoord:

Ja, door de verwachte toename van het verkeer veroorzaakt door de (geplande) bouw van Veenendaal-Oost, inclusief Groenpoort, is mede het besluit genomen door PS op 18 februari 2019 om de N233 Rondweg-Oost te verbreden. De geplande aansluiting Groenpoort op de N233 is aan de orde gekomen in de Statenbrief van 2 april 2019 met als onderwerp: "Bestuursovereenkomst met Veenendaal N233 Rondweg oost en verzoek Veenendaal inzake toekomstige aansluiting Groenpoort op N233". Zie hiervoor bijlage 1.

- 3 Kan het college aangeven welke activiteiten door provincie Utrecht en gemeente Veenendaal zijn ondernomen teneinde uitvoering te geven aan het besluit van 18 februari 2019 meer in het bijzonder het besluit "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)"?

Antwoord:

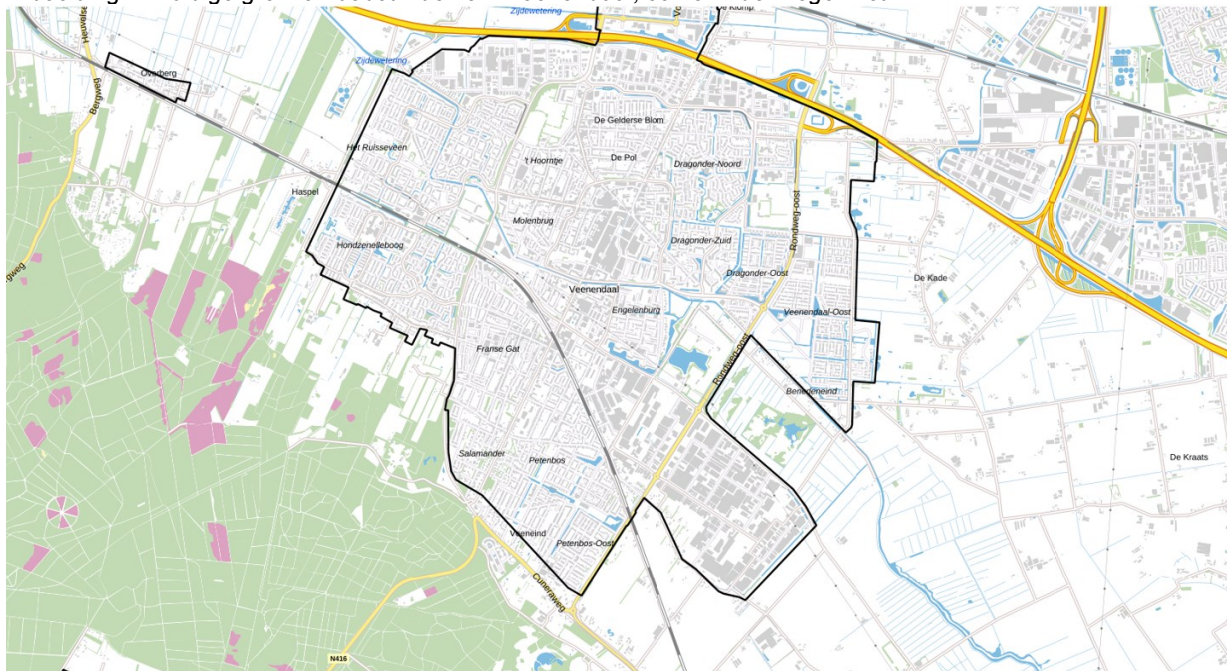
Naar onze informatie is amendement A13 reeds op 9 juli 2018 aangenomen. In het besluit over de N233 Rondweg-Oost Veenendaal van 18 februari 2019 is daarom het zogenaamde "*Ladder van Verdaas*"

maatregelenpakket” opgenomen. Dit betreft de “Ladder van Verdaas” die je gaat belopen voordat er daadwerkelijk infrastructurele maatregelen worden genomen. Volgens de Bestuursvereinkomst met de gemeente Veenendaal van 10 april 2019, genoemd in het antwoord op vraag 2, is een afspraak gemaakt over de (separate) uitvoering van dit pakket. De stand van zaken van deze maatregelen is opgenomen in bijlage 2.

Met betrekking tot een mogelijke snelheidsverlaging, zoals genoemd in het amendement, kan vermeld worden dat in het bovengenoemde aanlegbesluit van 18 februari 2019 al een snelheidsverlaging tot *70 km/uur binnen de bebouwde kom* van Veenendaal is opgenomen. Daarnaast is bij ditzelfde besluit op 18 februari 2019 een motie (M09) door PS aangenomen, waarin onder meer stond: “De N233 Rondweg-Oost Veenendaal, daar waar het de bebouwde kom betreft, zo veel als mogelijk in te richten met (optische) snelheidsverlagende maatregelen, gericht op een snelheid van 60 kilometer per uur”.

Op onderstaande kaart staat de bebouwde kom volgens de Wegenwet, deze wordt vastgesteld door GS in samenspraak met het college van B&W en bepaald onder andere of wegen opgenomen dienen te worden in de wegenlegger. De bebouwde kom volgens de Wegenverkeerswet, welke wordt vastgesteld door de gemeenteraad, bepaald echter of snelheidsregimes bedoeld voor binnen de bebouwde kom mogen worden toegepast. Op dit moment ligt de volledige N233 nog buiten deze bebouwde kom. Over de vaststelling van de definitieve ligging van de grenzen van de bebouwde kom (volgens de Wegenverkeerswet) welke bepalend zijn voor welk snelheidsregime van toepassing is, zal nog nader moeten worden besloten door de Gemeenteraad van Veenendaal. Het lijkt daarbij logisch om de bebouwde kommen voor de Wegenwet en de Wegenverkeerswet met elkaar samen te laten vallen. Mede op basis van nadere studie in het kader van de ontwikkeling van het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 is er op dit moment een advies om de snelheid op het deel van de N233 Rondweg-Oost buiten de bebouwde kom *niet* te verlagen.

Afbeelding 1: Huidige grenzen bebouwde kom Veenendaal, conform de Wegenwet



Daarnaast een vraag over de snelfietsroute Amersfoort-Bunschoten:

- 4 De provincie heeft, bij de snelfietsroutes, aandacht voor de veiligheid van de kwetsbare weggebruikers. In hoeverre is het bericht dan juist, dat bij deze snelfietsroute (parallelweg wordt fietsstraat), onder meer op het wegdeel waar al een aantal zware ongelukken hebben plaatsgevonden tussen fietsers en landbouwverkeer, fietsers en agrarisch verkeer toch niet gescheiden worden maar alleen de max. snelheid wordt verlaagd? Zou de provincie in het belang van al deze weggebruikers, kunnen komen met een passend en duurzaam veilig alternatief?

Antwoord:

(Ter informatie: snelfietsroutes heten inmiddels doorfietsroutes)

Dat bericht is juist. Naast snelheidsverlaging worden er ook fysieke maatregelen genomen om de veiligheid te vergroten.

Landbouwverkeer heeft sinds kort een kenteken en mag maximaal 40 km/uur rijden op de wegen waar zij mogen rijden. Vanwege het provinciaal beleid dat gebaseerd is op de landelijke richtlijnen van de CROW, is het niet mogelijk om het landbouwverkeer van de parallelwegen langs de N199 te verplaatsen naar de provinciale weg, waar nu een maximale snelheid van 80 km/uur geldt. De landbouwvoertuigen dienen, om hun percelen te kunnen bereiken, op de parallelweg te blijven rijden. De provincie is voornemens de maximale snelheid op alle parallelwegen terug te brengen naar 30 km/uur, zodat er minder snelheidsverschillen zijn tussen het landbouwverkeer en de fietsers.

De parallelweg wordt daarnaast verbreed met bermtegels zodat landbouwverkeer kan uitwijken bij tegenliggende fietsers zodat er meer ruimte ontstaat tussen landbouwverkeer en fietsers. Er komen plateaus op de kruisingen om daar de snelheid te verlagen.

Landbouwverkeer neemt een lastige positie in op het provinciaal netwerk. Binnen het Netwerkperspectief Provinciale Wegen 2040 is het huidige beleid tegen het licht gehouden. Een generieke uitspraak over Landbouwverkeer is op dit moment niet mogelijk. We gaan een Nota Parallelwegen en Landbouwverkeer opstellen. Dit wordt een uitwerking van het Netwerkperspectief en zal de huidige Nota Parallelwegen en het Afwegingskader Landbouwverkeer (ook wel genoemd de "landbouwladder", niet te verwarren met "Ladder van Verdaas" in het antwoord bij vraag 3) vervangen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

Secretaris,
mr. drs. A.G. Knol-van Leeuwen

Aan Provinciale Staten

DATUM	2 april 2019	REFERENTIE	Marc van Munster
ONS NUMMER	81EA2066	DOORKIESNUMMER	06 50213393
NUMMER PS		E-MAILADRES	marc.van.munster@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	-	PORTEFEUILLEHOUDER	Straat

Onderwerp Statensbrief: Bestuursovereenkomst met Veenendaal N233 Rondweg oost en verzoek Veenendaal inzake toekomstige aansluiting Groenpoort op N233

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Aanleiding en voorgeschiedenis

In de Statenvergadering van 18 februari jl. is besloten om de N233/Rondweg-oost, tussen Wageningsesteen en A12, te verbreden naar 2x2 rijstroken inclusief een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan. De gemeenteraad van Veenendaal heeft eerder op 24 januari jl. ingestemd met deze wegverbreding.

Additioneel heeft de gemeente Veenendaal per brief een verzoek ingediend inzake een eventuele directe aansluiting van de te ontwikkelen woonbuurt Groenpoort op de N233.

Essentie / samenvatting

Om uitvoering te geven aan het besluit van 18 februari 2019 is een bestuursovereenkomst tussen de provincie Utrecht en gemeente Veenendaal opgesteld om afspraken vast te leggen tussen de provincie Utrecht en gemeente Veenendaal over de realisatie van de wegverbreding N233.

Naar aanleiding van het verzoek van de gemeente Veenendaal om bij het ontwerp van de verbreding van de N233 rekening te houden met een eventuele directe aansluiting van de te ontwikkelen woonbuurt Groenpoort op de N233, heeft de provincie middels een brief aangegeven onder voorwaarden, aangaande verkeerveiligheid, doorstroming en financiën, akkoord te gaan met dit verzoek.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Bereikbaar houden van oostelijk Veenendaal in de toekomst in het licht van de huidige en nog te bouwen woningen in Veenendaal-Oost alsmede de bedrijven op de aanliggende bedrijfsterreinen.

Financiële consequenties

De financiële consequenties met betrekking tot de bestuursovereenkomst zijn vastgelegd in het vastgestelde Statenvoorstel d.d. 18 februari 2019, kenmerk PS2019MME03.

Met betrekking tot de eventuele directe aansluiting van de woonbuurt Groenpoort is de provincie met de gemeente Veenendaal overeengekomen dat alle kosten, betrekking hebbende op het ontwerp en realisatie, ten laste komen van de gemeente Veenendaal. De gemeente Veenendaal heeft dit middels een brief bevestigd.

Vervolgprocedure/voortgang

Op 10 april a.s. vindt te Veenendaal de ondertekening van de bestuursovereenkomst plaats. U wordt op de gebruikelijke wijze geïnformeerd over de voortgang van het project.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,

De secretaris,

LADDER VAN VERDAAS-MAATREGELEN

Thema's	Maatregel	Toelichting	Stand van zaken
1. Ruimtelijke Ordening (trede 1 LvV)	Optimaliseren invulling Groenpoort	Dit betreft niet het wijzigen van het aantal woningen, maar vooral de wijze van ontsluiting voor zowel auto, fiets als openbaar vervoer. Dit wordt in 2019 meegenomen bij de opstart van dit deelgebied	Afgerond
2. Fiets (trede 2 LvV)	a. Toevoegen extra fietsvoorzieningen Veenendaal-Oost naar andere delen van Veenendaal	In het MIP zijn fietsroutes opgenomen door Veenderij naar Benedeneind en Het Ambacht en Nijverkamp (voortgang Veenderij). Ketelweg in 2023.	Staatsbosbeheer en de provincie Utrecht vinden de Ketelweg niet geschikt als fietsverbinding omdat deze door het natura 2000 gebied loopt. (gemeente had deze verbinding wel willen maken en gaat op zoek naar een alternatief).
	b. Snelfietsroute Veenendaal-Ede via Oost en Pakhuisviaduct.	Route door Groenpoort zodra dit deel van de wijk wordt ontwikkeld. Overleg met de gemeente Ede over invulling Pakhuisviaduct (eind 2018).	In 2022 wordt deze route aangelegd. Door de wijk Groenpoort heen wordt geen fietspad aangemerkt als snelfietsroute, al zal het fietsverkeer haar weg door Groenpoort goed kunnen vinden.
	c. Realisatie fietspad Petrus Planciusstraat – Groenpoort (en evt. westzijde Grote Beer)	Zolang Groenpoort nog niet gerealiseerd wordt is dit project nog niet aan de orde.	Dit project wordt momenteel opgestart.
	d. Optimaliseren fietsverbinding Buurtlaan-Oost	Het fietspad slingert langs de weg en behoeft een kwaliteitsimpuls. Bij dit project ook kruising Buurtlaan-Oost/Grote Beer meenemen. Wordt pas mogelijk als gestart wordt met de ontwikkeling van Groenpoort.	Komt aan de orde bij een reconstructie, voorlopig zal hier dus nog geen uitwerking van zijn. Hier kan pas naar worden gekeken als Groenpoort is gerealiseerd.
	e. Stimuleren fietsgebruik	Door de fiets aantrekkelijker maken dan de auto, kan er een verschuiving van de auto naar de fiets bewerkstelligd worden. Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar fietsstimulering op de bedrijventerreinen Het Ambacht en Nijverkamp. Afronding van dit onderzoek April 2019, daarna zullen de maatregelen uitgevoerd gaan worden. Verder wordt er een fietsstimuleringsplan voorbereid voor de komende jaren (voor de gehele gemeente).	Dit onderzoek is uitgevoerd, in eerste instantie heeft dit niet geleid tot een verschuiving in de modal split. Er is nu echter wel animo voor en er is door Veenendaal breed een "fiets je fit" campagne gestart. Dit is om medewerkers op de fiets te krijgen tussen woon- werkverkeer. Bedrijven uit Veenendaal zijn hiervoor benaderd. Daarnaast wordt een mobiliteitsmakelaar door de regio Food Valley ingehuurd om met bedrijven in gesprek te gaan om o.a. de arbeidsvoorwaarden zo op te laten stellen dat er duurzaam gereisd wordt. Bijvoorbeeld een ov-business kaart i.p.v. lease auto. Promoten van de lease fietsregeling etc. Het fietsstimuleringsplan is gereed.
	f. Fietsstad 2020	Veenendaal wil zich in 2020 kandidaat stellen voor de titel fietsstad 2020. Hiervoor wordt in 2019 met een gemeentebreed programma gestart om diverse fietsvoorzieningen te verbeteren maar ook om inwoners bewust te maken van de mogelijkheden en voordelen van het gebruik van de fiets. Hierbij zal ook aandacht worden gegeven aan bijvoorbeeld het halen en brengen van schoolgaande kinderen met de fiets.	Afgerond, Veenendaal is fietsstad 2020 geworden.
	g. Pilot Slimme Mobiliteit	Er zal een pilot slimme mobiliteit worden uitgevoerd in het kader van de ICT Stad Veenendaal. Het thema hiervoor wordt het verbeteren van de first- en last mile en woon-werk verkeer. Dit staat gepland voor 2019.	De pilot heeft helaas niet meer opgeleverd dan dat we weten hoe de verplaatsingen gaan van auto, fiets en naar OV. Wel zijn we nog steeds bezig met het verbeteren van de first- en last mile in Veenendaal, door fietsparkeren uit te breiden bij bushaltes en stations. Daarnaast is in kaart gebracht waar eventuele mobiliteitshubs kunnen komen (een plek waar je deel auto's/fietsen kunt plaatsen eventueel bij een bushalte etc.). Dit is Veenendaal breed (wellicht ook voor oost).
3 Openbaar Vervoer (trede 3 LvV)	a. Openbaar vervoer (OV) door Veenendaal-Oost	Vanuit de gemeente wordt extra nadruk gelegd op het beter aansluiten van Veenendaal-Oost op het OV-netwerk. Twee keer per jaar zijn er gesprekken tussen	Dit is gerealiseerd. Nieuwe buslijn 87 rijdt nu over Rondweg-Oost en verbindt Oost met stations en centrum Veenendaal

		gemeente Veenendaal, provincie Utrecht en concessiehouder (Syntus). In de eerste helft van 2019 wordt duidelijk of er voor 2019 / 2020 mogelijkheden ontstaan.	
	b. Station Veenendaal-De Klomp	I. Gemeente Ede heeft aan de zuidkant een nieuw parkeerterrein gerealiseerd. Gemeenten, provincies en Syntus werken aan een verdere optimalisatie van de aansluiting op de aankomst- en vertrektijden van de Intercity's. Uitbreiding van capaciteit is nodig (volgens RD) om goede overstap te faciliteren.	De ontwikkeling en verbetering station Veenendaal-De Klomp wordt opgepakt in regio Foodvalley samen met gemeente Ede.
		II. Upgrademogelijkheden stationsplein verkennen. Dit om de aantrekkelijkheid en gebruik van het station te vergroten.	Busplein is aangepakt en uitgebreid. Ede heeft het plein iets groter gemaakt, waardoor er meer bussen kunnen halteren waaronder buslijn 87. Het station e.o. zelf zie opmerking station Veenendaal-De Klomp
		III. Behoud IC Status de Klomp. Dit is uitgangspunt van de regio FoodValley. Betrokken lokale partijen treden gezamenlijk hierin op. Het eindelijke besluit ligt echter niet bij de Rondweg-oost betrokken partijen. Formuleren van regionaal standpunt is uitgevoerd.	Afgerond, blijft nog wel steeds een strijd. Gemeente en regio maken zich er hard voor dat de IC status blijft.
	c. Bushalte Groenpoort-Noord	Op dit moment ligt er geen bushalte op de plaats waar Groenpoort ontwikkelt moet gaan worden. Naarmate de wijk gerealiseerd wordt is het verstandig om hier een bushalte te realiseren die bediend wordt door lijn 85 (Station Veenendaal-Centrum <-> Station Ede-Wageningen).	Bushalte verplaatsen naar andere kant van tunnel Rondweg-oost bij Groenpoort kan pas worden uitgevoerd als Groenpoort klaar is en Buurtlaan oost daarop kan worden ingericht.
4. Werkgevers samenwerking (trede 4 LvV)	Bedrijfsvervoersplannen	Onderdeel van het onderzoek fietsstimulering Het Ambacht en Nijverkamp is inzicht krijgen in de bedrijfsvervoersplannen van de bedrijven op deze terreinen en een advies op maat aan te bieden als hier behoefte aan is. Gemeente Veenendaal zal één van de bedrijven zijn die het eigen bedrijfsvervoersplan wil aanscherpen en zal een advies op maat krijgen.	Bedrijfsvervoersplan is gemaakt. Zie verder ook maatregel 2e (Stimuleren fietsgebruik).
5. Beleid (trede 4 LvV)	Parkeernormenbeleid	Het parkeernormenbeleid kan gebruikt worden als sturend mechanisme om verplaatsingen met de auto te reduceren/ voorkomen (verwachting: 2019 nieuw beleid).	Is vastgesteld in de raad. In gebieden zoals het centrum en rondom stations is parkeernorm fors omlaaggegaan om de alternatieven voor de auto meer plek te geven en te stimuleren.
6. Benutting bestaande infrastructuur (trede 5 LvV)	a. Onderzoeken of doseersystemen een bijdrage kunnen leveren	Doseersystemen op de aansluitende wegen (vanuit de aangrenzende woongebieden) om de doorstroming op de Rondweg-Oost te verbeteren. Onderzoeken of een tijdelijke VRI-installatie voor de periode tot verbreding meer effect heeft (begin 2019 gereed)	Er is overleg geweest tussen gemeente en provincie over tijdelijke maatregelen. Vooralsnog zijn hieruit geen maatregelen naar voren gekomen die de situatie verbeteren. Momenteel vinden er wel proeven plaats om de Ronde Doseer Installatie bij de rotonde Rondweg-oost / Prins Clauslaan anders af te stellen. Het doel hiervan is om te testen of de verkeersafwikkeling op de Van Essenlaan (verbindingsweg vanuit woonwijk Veenendaal-oost) verbeterd kan worden, zonder dat daarbij de doorstroming op de Rondweg-oost verslechtert.
	b. Gebruik maken van monitoringssystemen (Floating Car Data)	Monitoringssystemen kunnen bijdragen aan het in kaart brengen van verkeersstromen, gedrag, patronen en intensiteit	Hier is vooralsnog geen invulling aan gegeven. Met de provincie afstemmen om dit al dan niet op te pakken en de meerwaarde daarvan in kaart te brengen.

Groen is gerealiseerd, geel is in uitvoering, oranje moet nog mee gestart worden.