



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Statenbrief - Motie 103 Creatief kijken naar de Donderbergrotonde
Datum	06-05-2025
Documentnummer	UTSP-1665663177-1131
Van	Mohamed Moussa
Telefoonnummer	+31640907189
E-mailadres	mohamed.moussa@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	NOB
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	1. Voorlopig ontwerp Donderbergrotonde

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie/samenvatting:

In reactie op Motie 103 'Creatief kijken naar de Donderbergrotonde' hebben wij een uitgebreid omgevingsonderzoek uitgevoerd. Op basis van de opgehaalde inzichten en uitgewerkte scenario's hebben wij een voorkeursvariant ontwikkeld waarin onder andere een fietstunnel wordt gerealiseerd en de fietsinfrastructuur wordt heringericht. Deze variant draagt bij aan de verkeersveiligheid en doorstroming in de regio.

Wij informeren u met deze Statenbrief over de uitkomst van het traject en de bijbehorende maatregelen. Wij zijn voornemens deze variant in te brengen in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) bij de Begroting 2026. Daarmee beschouwen wij Motie 103 als afgedaan.

Inleiding:

Aanleiding:

De Donderbergrotonde in Leersum is een belangrijk verkeersknooppunt waar zowel gemotoriseerd als langzaam verkeer samenkomt. De rotonde vormt de verbinding tussen de N225 en de N226, die leidt naar de A12. Daarmee vormt de rotonde een essentiële schakel in de route tussen de woonkernen aan de N225 en het snelwegennet. De huidige situatie leidt tot knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en doorstroming, met name voor fietsers. Dit komt doordat fietsers vanuit meerdere richtingen oversteken en automobilisten hier pas laat zicht op hebben. Dat zorgt voor onoverzichtelijke en potentieel gevaarlijke situaties.

In het verleden zijn meerdere pogingen ondernomen om de verkeerssituatie bij de Donderbergrotonde te verbeteren. Zo is in 2021 de Bikescout geïntroduceerd, een systeem dat overstekende fietsers detecteert en deze informatie doorgeeft aan automobilisten die de rotonde naderen. Echter, uit reacties van gebruikers bleek dat deze maatregel slechts beperkt bijdroeg aan een gevoel van veiligheid bij het oversteken. Daarnaast zijn eerdere voorstellen voor ingrijpende aanpassingen, zoals de aanleg van een turborotonde met fietstunnels, niet doorgestaan vanwege de beperkte fysieke ruimte en de aanwezigheid van monumentale elementen rondom de rotonde.

Op 9 november 2022 heeft u Motie 103 'Creatief kijken naar de Donderbergrotonde' aangenomen. Deze motie roept op om te zoeken naar innovatieve oplossingen voor de verkeersproblematiek. De motie kwam voort uit de voortdurende zorgen van bewoners en weggebruikers over de verkeersveiligheid en doorstroming op de rotonde.

Voorgeschiedenis:

In 2022 hebben Provinciale Staten via Motie 103 gevraagd om creatief te kijken naar de verkeersproblematiek bij de Donderbergrotonde in Leersum. In de jaren daarvoor zijn al verschillende varianten onderzocht om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren, waaronder een turborotonde en het Bikescout-systeem. Deze bleken echter onvoldoende effectief of niet uitvoerbaar binnen de fysieke en ruimtelijke context van de rotonde.

In reactie op de motie zijn wij gestart met een uitgebreid participatief traject. Hierin hebben wij samen met bewoners, belangenorganisaties en de gemeente Utrechtse Heuvelrug gewerkt aan het ontwikkelen van oplossingsrichtingen. Dit heeft uiteindelijk geleid tot een voorkeursvariant met een fietstunnel en aanvullende maatregelen. Provinciale Staten zijn hierover op meerdere moment geïnformeerd. Hieronder volgt een overzicht van de relevante documenten en bijeenkomsten:

- [PS-motie 103 'Creatief kijken naar de Donderbergrotonde' \(aangenomen op 9 november 2022\);](#)
- [Statenbrief Rotonde Donderberg \(2022\);](#)
- Eerdere onderzoeken naar aanpassing rotonde (2019-2022), waaronder varianten met turborotonde en Bikescout-systeem;
 - [Rapportage Donderbergrotonde Leersum \(2022\)](#)
- [Statenbrief Participatietraject Donderbergrotonde \(2023\);](#)
- [Stateninformatiebijeenkomst op 30 januari 2024.](#)

Aanpak:

In mei 2023 hebben we een enquête en inloopdagen georganiseerd om input op te halen bij omwonenden en weggebruikers. Hieruit kwam een breed gedeelde wens naar voren om het fietsverkeer veiliger en duidelijker af te wikkelen, met name door het verminderen van oversteekbewegingen op de rotonde. Deze signalen zijn aangegrepen om samen met betrokkenen tot mogelijke oplossingsrichtingen te komen.

Vervolgens is een uitgebreid participatieproces gestart. We hebben een omgevingsonderzoek uitgevoerd, waarin verschillende belanghebbenden zijn betrokken: omwonenden, de gemeente Utrechtse Heuvelrug, de Fietzersbond, weggebruikers en grondeigenaren. Er zijn meerdere werksessies georganiseerd waarin diverse oplossingsrichtingen zijn besproken. Daarnaast is met verkeersdeskundigen gekeken naar de technische en ruimtelijke haalbaarheid van varianten.

In dit proces is gebruik gemaakt van een trechterbenadering: uit een breed palet aan varianten, zoals een kruispunt met verkeerslichten (VRI), twee fietstunnels onder de rotonde en het opschuiven van de rotonde, is toegewerkt naar een voorkeursvariant. Gaandeweg bleek dat met enkele ontwerp aanpassingen, zoals het verleggen van fietsroutes en het beperken van de tunnel tot een enkele kruising, de eerder als onhaalbaar geachte fietstunnel, wel uitvoerbaar werd. Door het ontwerp verder op onderdelen te vereenvoudigen en de fietstunnel strategisch te positioneren, is een variant ontwikkeld die aansluit bij de wensen van de omgeving en met aanvullende grondverwerving uitvoerbaar is binnen de technische randvoorwaarden.

Resultaat:

Het gekozen ontwerp komt voort uit een zorgvuldige afweging van technische haalbaarheid, verkeersveiligheid en inpassing in de omgeving. De voorgestelde oplossing, met name de fietstunnel, zorgt ervoor dat fietsers ongelijkvloers kunnen oversteken. Dit verkleint de kans op conflicten met autoverkeer sterk en verbetert de verkeersveiligheid significant. Tegelijkertijd blijven de bestaande verkeersstromen behouden en wordt de

doorstroming van het gemotoriseerd verkeer minder belemmerd. Deze combinatie maakt het ontwerp geschikt voor de problematiek die al jaren speelt bij de Donderbergrotonde.

Als onderdeel van de studie naar de fietstunnelvariant, heeft de provincie een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) uitgevoerd. De MKBA maakt inzichtelijk in welke mate een investering maatschappelijke waarde oplevert. De uitkomst van een MKBA is niet doorslaggevend, maar helpt bij de onderbouwing van het besluit.

De uitkomst van de MKBA voor de fietstunnel is relatief laag (circa 0,5). Dit betekent dat de berekende maatschappelijke baten op basis van het model kleiner zijn dan de geraamde kosten van het project. In dit geval komt dat doordat een MKBA sterk leunt op reistijdwinst, economische groei en directe veiligheidseffecten, terwijl bredere maatschappelijke aspecten, zoals ruimtelijke kwaliteit, (fiets)comfort, sociale veiligheid en omgevingswensen niet kwantitatief kunnen worden meegenomen. Specifiek voor de Donderbergrotonde zijn het juist deze overwegingen die aanleiding geven om verbeteringen te onderzoeken. De MKBA-score alleen geeft geen volledig beeld over de maatschappelijke meerwaarde, hiervoor moeten we ook kijken naar de kwalitatieve beoordeling.

Gezien de duidelijke wens vanuit de omgeving en politiek voor een fietstunnel, én het oplossend vermogen ervan voor de verkeersknelpunten, zien wij aanleiding om krediet aan te vragen voor de volgende maatregelen:

- realisatie van een fietstunnel onder de rotonde Donderberg;
- herstructurering van de fietsverbindingen, inclusief opwaardering van het oude wandelpad in het Lombokbos naar een fietspad;
- aanpassing van de verkeerssituatie bij het kruispunt Koningin Wilhelminalaan;
- optimalisatie van bushaltes en doorstroming van het OV;
- groenaanpassingen rondom de rotonde.

Voor de uitvoering van deze maatregelen wordt een investeringskrediet van € 12.984.122,- exclusief btw aangevraagd in het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) bij de begroting 2026.

Vervolgprocedure/voortgang:

Definitieve besluitvorming over dit project vindt plaats binnen het MIPM bij de begroting 2026. Wanneer het project wordt opgenomen in het MIPM en promoveert naar de voorbereidingsfase, is het nog niet zeker of deze fase ook direct kan starten. De provincie kampt nog steeds met beperkte personele capaciteit, waardoor niet alle projecten gelijktijdig kunnen worden opgepakt.

Begin februari 2025 is daarom een herprioritering gemaakt binnen het projectenportfolio. De studiefase van dit project is inmiddels afgerond. Zodra capaciteit beschikbaar komt, kan de voorbereidingsfase worden opgestart.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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