

DATUM	21-9-2020	NUMMER PS	Voegt de griffie toe
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	Milieu en Mobiliteit
STELLER	Kees-Jan Arens	TELEFOONNUMMER	06-36587625
DOCUMENTNUMMER	822ADD81	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

---

**Onderwerp** : Aanleg rotonde N224-N226 in Woudenberg

---

Bijlage(n): 1. Verkeersonderzoek betere doorstroming N224-N226 Woudenberg (SWEEO)  
2. Ontwerptekening

---

Aan Provinciale Staten,

### **Gevraagd besluit**

Provinciale Staten besluiten:

1. In te stemmen met de aanleg van een dubbelstrooks rotonde, een fietstunnel en busbaan bij de kruising N224/N226 in Woudenberg.
2. Een investeringskrediet ter beschikking te stellen van € 13,5 miljoen ten behoeve van dit project, waarvan  
€ 8,1 miljoen uit investeringen fiets en  
€ 5,4 miljoen uit investeringen provinciale wegen.

### **Samenvatting**

In het kader van het Aanvullend maatregelenpakket binnen VERDER (Het VERDERpakket 2010 – 2020 Projectenboek, 12 april 2010) hebben we in samenwerking met de gemeente Woudenberg naar een oplossing gezocht voor het doorstromingsknelpunt van de huidige enkelstrooksrotonde N224 - N226 in Woudenberg. Uit onderzoek is gebleken dat deze rotonde ombouwen tot een meerstrooksrotonde in de vorm van een zogenaamde 'knierotonde' met een extra bypass in de richting N226-zuid → N224-oost en een bypass in de richting N224-west → N226-zuid de beste oplossing is. Dit brengt wel de noodzaak met zich mee om de huidige gelijkvloerse parallelweg-/fietsoversteek te vervangen door een fietstunnel.

De voorbereiding en realisatie staat gepland in de periode 2021-2026 afhankelijk van de noodzakelijke procedures en vergunningen.

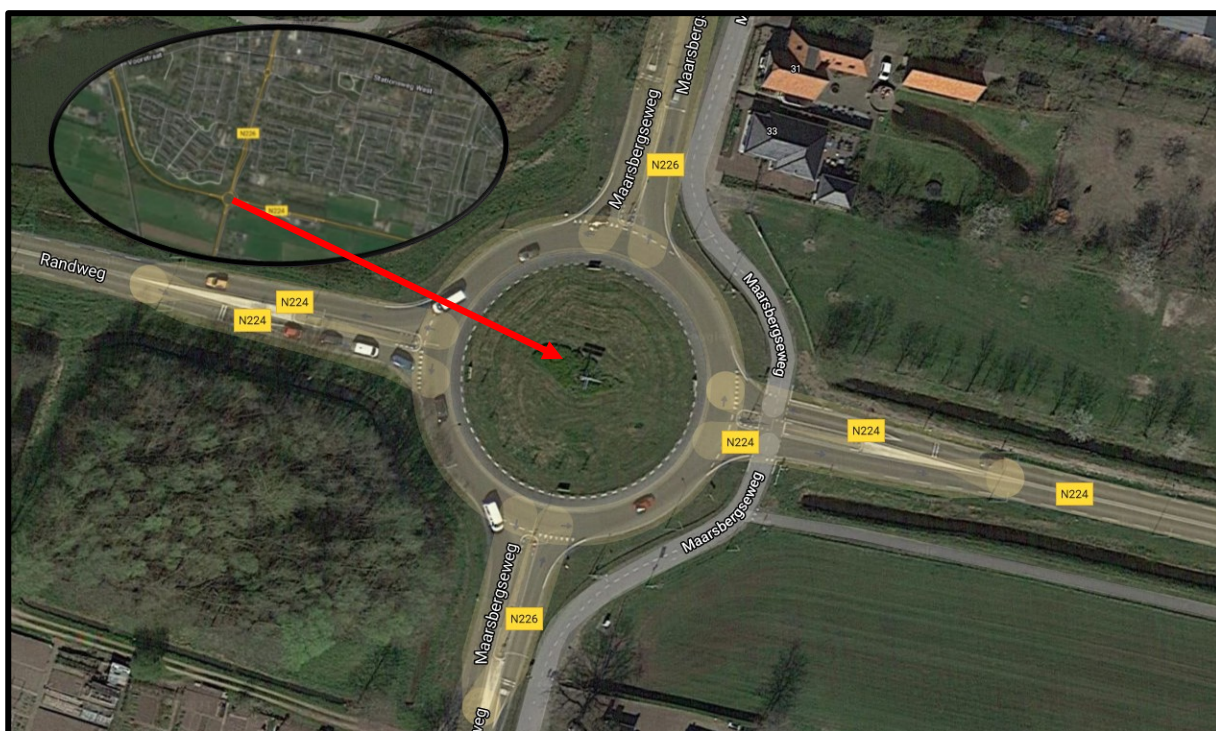
### **Inleiding**

Het kruispunt tussen de provinciale wegen N224 en N226 ten zuiden van Woudenberg is vormgegeven als enkelstrooksrotonde met aan de oostzijde een gelijkvloerse parallelwegoversteek (zie de luchtfoto op de volgende pagina).

De rotonde heeft onvoldoende capaciteit om de huidige en toekomstige verkeersstromen goed te kunnen verwerken. Hierdoor ontstaan er met name tijdens de spitsperiodes wachtrijen op één of meerdere takken van de rotonde. In het kader van het VERDER-programma zijn we in samenwerking met de gemeente Woudenberg al geruime tijd op zoek naar een oplossing voor deze doorstromingsproblemen. Dit was echter niet eenvoudig

vanwege de ruimtelijke beperkingen rondom de rotonde; met name aan de noordzijde maar ook aan de zuidzijde van de rotonde bevindt zich bebouwing en een archeologisch Rijksmonument op korte afstand van de weg

In 2013 is er een zogenaamde 'rotondosedoerinstallatie' geplaatst met een doseerlicht op elke tak van de rotonde waarmee de toestroom van verkeer op deze takken kortstondig onderbroken kan worden om verkeer vanaf andere takken meer gelegenheid te bieden de rotonde op te rijden. Hierdoor worden de wachttijden meer gelijkmatig verdeeld over alle takken van de rotonde. Een rotondosedoerinstallatie vormt met het oog op de toekomst echter geen structurele oplossing voor de doorstromingsproblemen.



Figuur 1: rotonde N224 – N226 ten zuiden van Woudenberg (inzet) (bron: Google)

Een adviesbureau heeft in opdracht van ons en de gemeente Woudenberg onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden tot aanpassing van de enkelstrooksrotonde N224 - N226. (zie bijlage). Gezocht is naar een oplossing die voldoende waarborgen biedt voor de verkeersveiligheid (ook van fietsers), een acceptabele verkeersdoorstroming oplevert en ruimtelijk inpasbaar is. Daarbij is rekening gehouden met de te verwachten verkeersstromen in 2030. De aanbeveling is om de huidige enkelstrooksrotonde om te bouwen tot een meerstrooksrotonde met rijbaanscheiding in de vorm van een zogenaamde 'knierotonde'. Ten behoeve van de doorstroming is er naast de bypass N224-west → N226-zuid een extra bypass toegevoegd voor verkeer in de richting N226-zuid → N224-oost. Ombouw tot knierotonde brengt wel met zich mee dat de huidige gelijkvloerse parallelweg-/fietsoversteek over de oostelijke tak van de rotonde vanuit verkeersveiligheidsoogpunt vervangen dient te worden door een fietstunnel. Voordeel hiervan is ook dat fietsers geen wachttijd meer hebben bij deze oversteek.

## Argumentatie

### *Meerstrooksrotonde met rijbaanscheiding*

Binnen de gegeven ruimtelijke beperkingen zorgt een knierotonde voor een sterk verbeterde verkeersafwikkeling ten opzichte van de huidige vormgeving. De verwachting is dat op termijn, na 2030, de doorstroming toch (weer)

kan gaan stagneren en dan kan overwogen worden om wederom een rotodedoseerinstallatie te plaatsen. Hiermee kunnen de wachttijden beter verdeeld worden over de verschillende takken op de rotonde.

#### *Fietstunnel*

De huidige rotonde is voorzien van een gelijkvloerse fietsoversteek/parallelweg. Als gevolg van de ombouw tot knierotonde met extra bypasses neemt het aantal rijstroken dat door fietsers gekruist moet worden toe van twee rijstroken in de huidige situatie naar vier rijstroken in de toekomstige situatie. Bij een nieuw ontwerp van een turborotonde met dubbelstrooks toe- en afritten met een fietsoversteek is een ongelijkvloerse kruising met fietsers het veiligst, volgens CROW-richtlijnen Basiskennmerken Kruispunten en rotondes. Als een ongelijkvloerse kruising niet mogelijk is dan dient het fietsverkeer omgeleid te worden. De omfietsroutes zijn onderzocht, maar deze zijn echter te lang voor fietsers wat niet wenselijk is of minder sociaal veilig.

Conform de CROW-richtlijnen zijn we terughoudend om fietsoversteken toe te staan op dubbelstrooks toe- en afritten, omdat hierbij de kans op afdekongevallen tussen auto en fiets ontstaat: de overstekende fietser is gefocust op de voorste auto die passeert terwijl er zich op de tweede rijstrook nog een auto kan bevinden die door de voorste auto wordt afgedekt en zo mogelijk door de fietser over het hoofd wordt gezien. Dit leidt tot een gevaarlijke situatie. Vooral in dit geval waar de oostelijke toerit van de N224 voor zowel de linker als de rechterrijstrook zwaarbelast zijn. In combinatie waarbij ook de afrit in twee keer moet worden overgestoken is dit een te groot risico op een aanrijding, ook gezien het aantal fietsers dat dagelijks gebruik maakt van deze oversteek.

De aanleg van een fietstunnel zorgt ten opzichte van de huidige situatie voor een iets langere fietsroute, maar biedt voor de fietser een veiligere oplossing en een comfortabelere route door het vervallen van de gelijkvloerse oversteek. Daarnaast draagt het tevens bij aan een verbetering van de autodoorstroming doordat de gelijkvloerse oversteek voor fietsers (en landbouwvoertuigen) verdwijnt.

#### *Busbaan*

Zoals al eerder benoemd kan niet al het verkeer door deze kruispuntvorm in de toekomst gefaciliteerd worden. Enige wachtrijvorming in de spits moeten we hierbij accepteren. Daarom is er voor gekozen om langs de oostelijke toerit op de N224 tussen de brandweerkazerne en de rotonde N224 - N226 een aanliggende (vrije) busbaan te maken zodat het openbaar vervoer minimaal gehinderd wordt door (toekomstige) filevorming. De bus kan op deze manier langs het verkeer (de file) op de N224 rijden om vlak voor de rotonde in te voegen met het overige verkeer. Dit levert reistijdwinst en zekerheid op voor het OV.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

In het proces om tot de voorkeursvariant te komen, is een aantal alternatieven onderzocht. Hieronder een korte opsomming van de onderzochte alternatieven en daarbij de voor- en nadelen per variant:

#### *Niks doen*

De situatie zo laten als deze nu is, is ook een optie. De voertuigverliesuren die nu al aanzienlijk zijn, lopen verder op. Door bevolkingsgroei en woningbouw neemt de druk op het wegennet toe. Deze variant biedt geen oplossing voor het probleem.

#### *Knierotonde met gelijkvloerse oversteek*

Het realiseren van een gelijkvloerse oversteek bij de turborotonde met een dubbelstrooks toerit en een dubbelstrooks afrit (of in combinatie met een bypass), ook wanneer dit in totaal over drie etappes gaat, wordt door de verkeersveiligheidsauditor van de provincie Utrecht als een ernstige afwijking gekwalificeerd. Daarmee is het verkeersveiligheidsaspect onder het minimum en valt deze variant af.

#### *Alternatieve route voor fietsers met knierotonde*

Als een ongelijkvloerse fietskruising niet mogelijk is dan dient het fietsverkeer omgeleid te worden conform CROW-richtlijnen. Dit betekent voor fietsers dat zij de N226 bij de Ringelpoel moeten oversteken en via de Slappedel moeten rijden. Deze oversteek is niet geschikt voor een doorgaande fietsroute. Daarnaast is dit geen directe route (de omrij-afstand is te groot) en is de Slappedel als zodanig ongeschikt als doorgaande utilitaire fietsroute. Hierdoor is dit geen alternatief.

Bovendien is dit geen reële oplossing voor de woningen/lintbebouwing (tussen de rotonde en de Ringelpoel) van en naar centrum Woudenberg. Een oversteekmogelijkheid bij de rotonde is hierdoor altijd nodig.

#### *Fietstunnel of fietsbrug?*

Alternatief voor de bouw van een fietstunnel is de bouw van een fietsbrug over de oostelijke tak van de rotonde. Vanwege het grotere hoogteverschil die fietsers dan dienen te overwinnen leidt een fietsbrug tot een groter ruimtebeslag, minder fietscomfort (als gevolg van de langere hellingen) en grotere omrijafstanden dan een fietstunnel. Daarnaast is een fietsbrug nadrukkelijker aanwezig in het landschap dan een fietstunnel. Dit alles leidt tot een keuze voor een fietstunnel.

#### *VRI en rotorrotonde*

De ombouw tot kruispunt met verkeerslichten (met meerdere opstelstroken per tak) of tot zogenaamde 'rotorrotonde' (een rotonde met drie rijstroken) bieden het beste oplossende vermogen. Deze oplossingen zijn echter ruimtelijk niet goed inpasbaar en kennen bovendien verkeersveiligheidsrisico's. Daarom zijn deze twee alternatieven afgefallen.

### **Kantttekeningen en bestuurlijke gevoeligheid**

#### *Knierotonde niet optimale oplossing uit oogpunt van doorstroming*

Het adviesbureau concludeert dat uit het oogpunt van doorstroming het ombouwen tot kruispunt met verkeerslichten (met meerdere opstelstroken per tak) of tot zogenaamde 'rotorrotonde' (een rotonde met drie rijstroken) het beste zou zijn. Deze oplossingen zijn beide echter ruimtelijk niet inpasbaar, zeer kostbaar en kennen bovendien verkeersveiligheidsrisico's.

#### *Extra maatregelen nodig om fietstunnel sociaal veilig te maken*

Vanwege de beperkte beschikbare ruimte is het niet mogelijk een ideale fietstunnel te maken met een recht verloop en onbelemmerd doorzicht. Er zullen extra maatregelen genomen moeten worden om een goede sociale veiligheid te waarborgen. Hier wordt in de nadere uitwerking zorgvuldig aandacht aan besteed.

#### *Landbouwverkeer op de N226 zal voortaan gebruik moeten maken van de hoofdrijbaan*

Op dit moment dient landbouwverkeer op de N226 gebruik te maken van de parallelweg en gelijkvloerse parallelwegoversteek over de oostelijke tak van de rotonde. Met de aanleg van een fietstunnel is dit niet langer mogelijk. Dit betekent dat het landbouwverkeer tussen de aansluiting Ringelpoel en de rotonde gebruik moet gaan maken van de hoofdrijbaan. Het aantal landbouwvoertuigen dat gebruik maakt van de N226 is echter laag, waardoor menging met het overige verkeer op de hoofdrijbaan naar verwachting weinig problemen zal opleveren.

Naast specifieke kanttekeningen speelt nog een aantal zaken van meer algemene aard:

#### *Druk op provinciale wegennet in regio neemt toe, oplossingen complex en/of duur*

Mede als gevolg van ruimtelijke ontwikkelingen in de regio neemt de verkeersdruk op de provinciale wegen in en rondom Woudenberg steeds verder toe. Dit leidt tot een toenemend aantal knelpunten op het gebied van doorstroming, verkeersveiligheid en/of leefbaarheid. Als gevolg van ruimtelijke beperkingen zijn oplossingen

hiervoor lastig te realiseren of alleen tegen zeer hoge kosten.

Gemeenten streven enerzijds naar een toename van het aantal woningen en/of bedrijven op hun grondgebied maar klagen anderzijds over toenemende verkeersveiligheids- en leefbaarheidsproblemen op provinciale wegen. De verwachting is dat dit spanningsveld de komende jaren sterker zal worden.

#### *Aandacht voor verkeersdruk op traverse N226*

De gemeente Woudenberg vraagt al jarenlang aandacht voor de verkeersdruk op de traverse van de N226 door de kern van Woudenberg. In het door Sweco uitgevoerde onderzoek is hier nadrukkelijk rekening mee gehouden door te zoeken naar een oplossing voor de rotonde N224 - N226 met een zo beperkt mogelijk aantal rijstroken op de noordelijke tak. Hiermee wordt zo min mogelijk nadruk gelegd op het doorgaande karakter van de N226. Desalniettemin vormt de traverse van de N226 voor veel automobilisten de meest logische route naar en vanuit Leusden en Amersfoort.

### **Doelen en indicatoren**

#### *Maatschappelijke Kosten/Baten-analyse*

De voorgestelde maatregelen (meerstrooks rotonde, fietstunnel en busbaan) zijn met een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) doorgerekend en laten een positieve Netto Contante Waarde (NCW<sup>1</sup>) en Baten/Kosten verhouding<sup>2</sup> zien:

	Hoog scenario	Laag scenario
Netto Contante Waarde (NCW) <sup>1</sup>	114,58	85,45
Baten/Kosten verhouding	9,61	7,42

1. Bedragen in miljoenen inclusief Rijkssubsidie

Voor de aanleg van de rotonde N224/N226 inclusief fietstunnel is de NCW en de Baten/kostenanalyse positief. Het is dus een (zeer) kosteneffectieve maatregel. Dit wordt voor het belangrijkste deel gerealiseerd door het terugdringen van het aantal voertuigverliesuren. Door de aanleg van een fietstunnel kunnen fietsers veiliger, sneller en ongehinderd de rijstroken 'passeren' waardoor gemotoriseerd verkeer niet in conflict komt met fietsverkeer. Dit levert verkeersveiligheidswinst en reistijdwinst op. Ook het openbaar vervoer heeft minder oponthoud door de aanleg van een vrije busbaan.

#### *Grondaankopen*

Voor de aanleg van de nieuwe rotonde en fietstunnel is het nodig grond aan te kopen van derden. De gesprekken hierover lopen, maar kunnen voor vertraging zorgen bij de realisatie.

---

<sup>1</sup> Netto contante waarde

Een complexiteit bij het vergelijken van de kosten en baten is het verschil in de periode waarin de effecten optreden. De investeringskosten worden gemaakt op het moment dat het project wordt uitgevoerd, terwijl de effecten voornamelijk daarna optreden. Deze baten treden dan echter wel voor veel jaren in de toekomst op. Om alle effecten met elkaar te kunnen vergelijken is de Netto Contante Waarde (NCW) berekend. Hiermee worden de toekomstige kosten en baten teruggerekend naar wat ze vandaag waard zouden zijn. Om deze waarde te bepalen wordt gebruik gemaakt van een disconto- of rentevoet. Hierdoor wordt de huidige waarde van alle toekomstige bedragen bepaald in één getal, dit is de Netto Contante Waarde.

<sup>2</sup> De baten-kostenverhouding laat de omvang van de relatie tussen de kosten en baten zien. Een verhouding van 1,5 geeft aan dat de baten 1,5 keer zo groot zijn als de kosten. Met andere woorden: 1 euro investeren in dit project levert een maatschappelijk rendement op van 1,5 euro. Een baten-kostenverhouding hoger dan 1 laat zien dat een project een goede investering is in termen van kwantificeerbare effecten.

### **Effecten op duurzaamheid**

De provincie past binnen infrastructuurprojecten de aanpak duurzaam GWW (grond-, weg- en waterbouw) toe. Deze aanpak is gericht op het op een verantwoorde wijze omgaan met grondstoffen en materialen binnen grond-, weg- en waterbouwprojecten gedurende planvorming, aanbesteding, aanleg, beheer en onderhoud. Door middel van innovatie en verduurzaming van infrastructuur wordt een bijdrage geleverd aan het bereiken van de klimaat- en energiedoelstellingen van Nederland zoals 50% minder gebruik maken van primaire grondstoffen in 2030. In de nadere uitwerking van dit project worden innovatieve maatregelen onderzocht om circulariteit, duurzaamheid en innovatie als ambitie vast te kunnen leggen in dit project.

### **Natuur**

De nieuw te realiseren rotonde en fietstunnel ligt niet in een gebied dat aangeduid wordt als 'oude bosgroeiplaats'. Deze locaties zijn waardevol vanwege de goed ontwikkelde bosbodem en daarmee samenhangende flora en fauna.

Het ligt wel in een gebied dat aangeduid wordt als 'toepassingsgebied houtopstanden'. Een eerste analyse toont aan dat dit geen problemen oplevert met de aanleg.

### **Participatie**

Er heeft veelvuldig bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen de Gedeputeerde Mobiliteit van de Provincie Utrecht en de wethouder Mobiliteit van de gemeente Woudenberg. Beide bestuurders zijn enthousiast over de plannen en zien dit als een mobiliteitsimpuls voor de regio en Woudenberg in het bijzonder.

Vanwege de geldende coronamaatregelen was het helaas niet mogelijk om de plannen tijdens een inloopavond aan de inwoners van Woudenberg toe te lichten. In plaats van deze inloopavond te vervangen door digitale bijeenkomsten is er voor gekozen om in eerste instantie een persoonlijk gesprek aan te gaan met de direct betrokkenen/aanwonenden. Voor een aantal aanwonenden heeft het ontwerp directe invloed (grondaankoop en uitzicht). De gesprekken hierover zijn gaande om samen een goede oplossing te vinden.

De ruimtelijke procedure is de formele weg voor betrokkenen om bezwaar te maken. Echter met de persoonlijke gesprekken wordt geprobeerd om al eerder een oplossing te vinden zodat een juridisch traject hopelijk niet nodig is. Vooralsnog verwachten we geen (grote) bezwaren van de direct betrokkenen/aanwonenden.

Als deze gesprekken afgerond zijn, wordt de externe communicatie uitgebreid. We doen dit door gebruik te maken van een projectenwebsite waarop de plannen worden toegelicht en belanghebbenden vragen kunnen stellen.

### **Juridische en andere relevante kaders**

De gemeente Woudenberg en Provincie Utrecht zijn bezig met het opstellen van een bestuursovereenkomst (BOK). Hierin worden de gemaakte afspraken vastgelegd.

De ruimtelijke procedure voor de aanleg van de turborotonde met fietstunnel moet nog doorlopen worden. De ruimtelijke procedure wordt gestart nadat dit Statenvoorstel is vastgesteld.

Voor de nieuwe rotonde en fietstunnel dienen nog gronden aangekocht te worden. De gesprekken hierover met de grondeigenaren lopen.

Eerdere relevante besluiten:

GS- besluit 13-3-2018 'Keuze uit te werken oplossing rotonde N224 – N226' GS heeft besloten om de aanbevolen oplossing voor ombouw van de rotonde N224-N226 tot een meerstrooksrotonde in de vorm van een knierotonde met een extra bypass in de richting N226-zuid → N224-oost en een fietstunnel uit te werken tot een concreet voorstel.

Bestuursakkoord VERDER november 2006  
Mobiliteitsprogramma 2019-2023 (PS-besluit 12 juli 2018)

Relevante wet- en regelgeving:

- Artikel 158 Provinciewet

- Artikel 15 Wegenwet

### Financiële consequenties

Op basis van het huidige schetsontwerp is een SSK-raming (Standaard Systematiek voor Kostenraming) gemaakt van de investeringskosten. De geraamde investeringskosten van de verschillende projectonderdelen zijn weergegeven in onderstaande tabel (prijspeil 2021 geïndexeerd naar 2024, exclusief BTW), in euro's:

Rotonde met aansluitende wegen	€ 3.662.500,-
Fietstunnel	€ 6.195.000,-
Busbaan	€ 472.500,-
Objectoverstijgende risico's (10%)	€ 1.029.000,-
<b>Subtotaal investeringskosten</b>	<b>€ 11.359.000,-</b>
<b>P85* van investeringskosten (afgerond)</b>	<b>€ 12.700.000,-</b>
Indexering 2% per jaar tot 2024 (afgerond)	€ 800.000,-
<b>Totale investeringskosten (ex. BTW; afgerond)</b>	<b>€ 13.500.000,-</b>

\* Projectkosten met 15% kans op overschrijding.

Bovenstaande betekent een investeringsbedrag van €13,5 miljoen. Dit project is opgenomen in de studiefase van het MIP 2021-2025. Na het nemen van dit kredietbesluit door PS zal dit project in het MIP overgaan naar de realisatiefase en worden geactualiseerd in het MIP.

Doordat het gevraagde krediet meer dan €10,0 miljoen betreft, valt dit project onder de in de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren genoemde 'Grote Projecten' (paragraaf 4.2.1) en wordt daarom als een apart voorstel ter besluitvorming voorgelegd aan PS.

### Afschrijving

Over de provinciale investering voor maatschappelijk nut zal volgens de door PS vastgestelde kaders afschrijving plaatsvinden. Deze afschrijving vindt plaats over de daadwerkelijke gemaakte kosten van de investering en wordt ten laste gebracht van het kapitaallastenbudget. Na oplevering van het werk resulteert dit in een jaarlijkse kapitaallast van circa € 370.000,-. Dit komt ten laste van de investeringsruimte van het programma 5.

Bereikbaarheid I - Algemeen, beleidsdoel 5.1 Het provinciale netwerk is sterk. Hierin is voldoende ruimte aanwezig.

Het volgende kasritme (MIP) wordt gehanteerd voor de projectuitgaven rotonde N224-N226 (bedragen in euro excl. BTW; kleine verschillen door afronden):

	2022	2023	2024	2025	2026		
Uitgaven	€ 350.000	€ 630.000	€ 4.650.000	€ 6.480.000	€ 1.420.000		€ 13.500.000

Uitgesplitst per Uitvoeringsprogramma:

Uitgaven:

	2022	2023	2024	2025	2026		
Fiets	€ 210.000	€ 370.000	€ 2.800.000	€ 3.870.000	€ 850.000		€ 8.100.000
Wegen	€ 130.000	€ 250.000	€ 1.850.000	€ 2.600.000	€ 570.000		€ 5.400.000
Totaal	€ 340.000	€ 620.000	€ 4.650.000	€ 6.470.000	€ 1.420.000		€ 13.500.000

Inkomsten:

	2022	2023	2024	2025	2026		
Fiets	€ 1.700.000,-	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-		€ 1.700.000,-
Wegen	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-	€ 189.000,-		€ 189.000,-
Totaal	€ 1.700.000,-	€ 0,-	€ 0,-	€ 0,-	€ 189.000,-		€ 1.889.000,-

#### *Beheer en onderhoud*

Het beheer en onderhoud van weginfra wordt uitgevoerd binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2021 en zijn opgenomen in de budgetten van het MOP /onderhoudsplanning mobiliteit 2021-2024. In de eerstvolgende Nota Kapitaalgoederen wordt de extra budgetbehoefte voor beheer en onderhoud weginfra opgenomen (gemiddeld 2%). Tot die tijd moet rekening gehouden worden met een jaarlijks extra beheer en onderhoudslasten ter hoogte van 1% van de netto-investering. In het jaar voor de onderhoudswerkzaamheden komt het budget beschikbaar via de begroting.

#### *Fiscale positie*

Provincie Utrecht treedt op als de overheid bij dit project aangezien zij handelt in overeenstemming met een specifiek voor haar geldend juridisch regime. De verkeersveiligheidsstaak is een overheidstaak van de provincie Utrecht. Zij is initiatiefnemer, opdrachtgever en eigenaar van de grond van het project rotonde N224/N226. De provincie Utrecht kan de B.T.W. op kosten volledig compenseren.

#### *Bijdrage derden*

De Rijksoverheid heeft een regeling gelanceerd voor het verkeersveiliger maken van wegen en fietspaden ('Regeling stimulering verkeersveiligheidsmaatregelen 2020-2021') Gemeenten, provincies, vervoerregio's en waterschappen konden tot en met 1 september 2020 een rijksbijdrage van 50% aanvragen voor verkeersveiligheidsmaatregelen, zoals de aanleg van infrastructurele maatregelen voor fietsers waaronder rotondes en fietstunnels. Wij hebben een aanvraag ingediend voor het realiseren van de fietstunnel in het project 'rotonde N224/N226'. Het Rijk heeft hiervoor een subsidiebedrag van €1,7 miljoen toegekend (<https://www.provincie-utrecht.nl/actueel/nieuws/provincie-utrecht-investeert-76-miljoen-verkeersveiligheid>). Naast het Rijk draagt de gemeente Woudenberg in het kader van het aanvullend maatregelenpakket binnen VERDER een bedrag van €189.000,- bij aan dit project. Deze bedragen worden in mindering gebracht op de totale investeringskosten (zie hierboven de tabel met 'Inkomsten').



**Vervolg**

Na vaststelling door PS worden de benodigde procedures en vergunningen opgestart richting de realisatie. De realisatie staat gepland voor 2024/2026.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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

## Ontwerp-besluit

Besluit op 10 november 2021 tot vaststelling van de aanleg van een dubbelstrooks rotonde met fietstunnel en busbaan in Woudenberg.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 10 november 2021

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 21 september 2021,  
met nummer 822B1187,  
van de afdeling Mobiliteit;

Overwegende dat:

- de huidige enkelstrooksrotonde op de N224/N226 nu en in de toekomst onvoldoende capaciteit biedt om het (fiets)verkeer (veilig) af te wikkelen als de capaciteit niet wordt vergroot,
- onderzoek heeft aangetoond dat een meerstrooksrotonde met rijbaanscheiding in de vorm van een zogenaamde 'knierotonde' met bypasses ruimtelijk de best inpasbare oplossing is,
- het vervangen van de gelijkvloerse fietsoversteek voor een fietstunnel de veiligheid voor de fietsers aanzienlijk verbetert,
- de aanleg van een vrij liggende busbaan reistijdwinst en zekerheid voor het OV oplevert,
- de bedachte oplossing een (zeer) kosteneffectieve maatregel is,
- Het Rijk €1,7 miljoen subsidie voor dit project beschikbaar stelt,
- de gemeente Woudenberg financieel bijdraagt aan dit project,

Besluiten:

1. In te stemmen met de aanleg van een dubbelstrooks rotonde, een fietstunnel en busbaan bij de kruising N224/N226 in Woudenberg.
2. Een investeringskrediet ter beschikking te stellen van € 13,5 miljoen ten behoeve van dit project, waarvan:
  - € 8,1 miljoen uit investeringen fiets en
  - € 5,4 miljoen uit investeringen provinciale wegen.

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Griffier,  
mr. C.A. Peters