



Aan:  
Dhr. H. van Essen

In afschrift aan:  
Provinciale Staten van Utrecht

|              |                             |  |                                   |
|--------------|-----------------------------|--|-----------------------------------|
| DATUM        | 13-2-2018                   | DOMEIN                                       | Mobiliteit                        |
| NUMMER       | 81C81807                    | REFERENTIE                                   | Henk Strubbe                      |
| UW BRIEF VAN | 23-1-2018                   | DOORKIESNUMMER                               | +31 30 258 3323                   |
| UW NUMMER    | 81C78225                    | E-MAILADRES                                  | Henk.strubbe@provincie-utrecht.nl |
| BIJLAGE      | GS-besluit van 14 juni 2011 | ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN | Donderbergrotonde                 |

Geachte heer van Essen

Toelichting:

Het plan om in 2018 een bypass bij de rotonde N225/N226 te Leersum aan te leggen is het gevolg van een GS-besluit van 14 juni 2011 (bijlage 2). Bij de studie die daarvoor afging zijn diverse varianten beoordeeld. Daarbij kwam de aanleg van deze bypass als meest efficiënte maatregel naar voren.

1. Wat zijn precies de plannen voor aanpassing van de rotonde en wat is de planning hiervoor?

**Antwoord:**

Voor een betere doorstroming van het openbaar vervoer (en als gevolg daarvan ook voor het autoverkeer) heeft Gedeputeerde Staten op 14 juni 2011 besloten een bypass aan te leggen naast de rotonde Donderberg N225/ N226. Het betreft een VERDER project. De planning is om deze bypass najaar 2018 aan te leggen.

2. Wat zijn de kosten van de geplande aanpassingen waaronder de bypass?

**Antwoord:**

De aanleg van deze bypass is geraamd op € 513.500, -

3. Is een fietstunnel, al of niet als alternatief voor de bypass, onderzocht? Wat zouden de kosten en voor- en nadelen daarvan zijn?

**Antwoord:**

Ja, tijdens de studie voorafgaand aan het GS-besluit van 2011 is samen met de gemeente Utrechtse Heuvelrug ook de haalbaarheid van een fietstunnel onderzocht. Toen is op basis van kosten effectiviteit besloten het aanleggen van een fietstunnel niet in detail uit te werken. Omdat de eerdere keus - geen fietstunnel - bleef wringen wordt momenteel in samenwerking met de gemeente Utrechtse Heuvelrug alsnog onderzocht of een fietstunnel op deze locatie haalbaar is. Daarbij wordt uitgegaan van een situatie met bypass. De redenen om in 2011 een fietstunnel niet verder uit te werken waren de lastige inpasbaarheid van de fietstunnel en als gevolg daarvan, de hoge kosten. Dit voorjaar zullen de resultaten van dat haalbaarheidsonderzoek beschikbaar zijn.

4. Is onderzocht in hoeverre sluipverkeer over de Broekhuizerlaan de doorstroming op de rotonde negatief beïnvloedt en in hoeverre een spitsafsluiting de doorstroming op de rotonde zou kunnen verbeteren?

**Antwoord:**

Ja, tijdens de studie voorafgaand aan het GS-besluit is samen met de gemeente Utrechtse Heuvelrug ook de effectiviteit onderzocht van het geheel of gedeeltelijke afsluiten van de Broekhuizerlaan, een bypass op de rotonde N225/N226 en een combinatie van beide varianten. Uit onderzoek blijkt dat het afsluiten van de Broekhuizerlaan niet leidt tot een verbetering van de afwikkeling op de N225. Het zorgt voor een hogere intensiteit op de toerit. Ook het gedeeltelijk afsluiten van de Broekhuizerlaan in de vorm van afsluiten in de ochtendspits of een doseerinstallatie op deze weg bleek niet voor een verbetering van de doorstroming op de N225 te zorgen. Verwacht wordt dat er na de aanleg van de bypass minder sluipverkeer zal zijn op de Broekhuizerlaan. Na de aanleg van de bypass zal worden gemonitord of er nog sluipverkeer over de Broekhuizerlaan blijft rijden. Als dat zo is kan een kleine maatregel, die sluipverkeer op de Broekhuizerlaan ontmoedigt overwogen worden.

5. Klopt het dat het plan is om de voorrangsregels op de rotonde aan te passen ten gunste van auto's?

**Antwoord:**

Ja, omdat uit onderzoek blijkt dat de fietser uit de voorrang op een rotonde veiliger is (SWOV rapport Rotondes met vrijliggende fietspaden ook veilig voor fietsers? R-2004-12).

6. Zo ja, hoe kan het zijn dat vanuit het principe van 'voorrang geven aan de fiets bij ruimtelijke inrichting' de voorrangsregels worden veranderd ten nadele van de fiets?

**Antwoord:**

Door de aanleg van een bypass dicht bij de rotonde is het nodig de voorrang van de fietser te wijzigen, de fietser heeft dan geen voorrang op het kruisende autoverkeer. Dit is veiliger voor de fietser en minder complex voor de automobilist. De doorstroming voor de fietser wordt gewaarborgd doordat de fietser nooit meer dan 1 rijstrook tegelijk hoeft over te steken. Door de beperkte snelheid op de rotonde is de veiligheid van de fietser voldoende gewaarborgd. We hebben de voorgestelde situatie (fietsers moeten voorrang verlenen aan de auto's) ter beoordeling voorgelegd aan de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Ook die heeft aangegeven dat in deze situatie met een bypass de voorrang voor de auto de meest veilige vormgeving is. De volgende aspecten spelen een rol bij de keus om in dit geval de fietsers voorrang te laten verlenen aan de auto's op de bypass: Feitelijk ligt deze rotonde binnen de bebouwde kom van Leersum en conform de richtlijnen heeft "de fietser in de voorrang te voorkeur" maar door de beboste omgeving waarin de rotonde ligt heeft het een uitstraling van buiten de bebouwde kom; Door wachtende auto's voor de rotonde (zie bijlage 1) ontstaat er een grote kans op afdekongevallen door dat een fietser die van A naar B wil oversteken een auto (3) op de bypass niet ziet.

Hoogachtend,  
Gedeputeerde staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,





GESCAND  
105 05.07.2011

09

Voorstel aan Gedeputeerde Staten van Utrecht  
B-stuk

GS-vergadering d.d.: 14 juni 2011

Onderwerp:

Uitvoering IA.47.1a, 1<sup>e</sup> fase VERDER, project N225, kruispunten:  
N226/Broekhuizenlaan bij de Donderberg in Leersum en Boswijklaan in Doorn.

Essentie / samenvatting:

Het project is opgenomen in het VERDER-pakket als basismaatregel, als onderdeel van project B89. Het kruispunt van de provinciale wegen N225 en N226 is vormgegeven als enkelstrooksrotonde. Als gevolg van toename van het verkeer is er in de ochtendspits sprake van wachtrijvorming vanuit Amerongen richting Doorn. Het openbaar vervoer ondervindt hier ook ernstige hinder van. Er is geen betrouwbare uitvoering van de dienstregeling. Door het realiseren van een by-pass op de rotonde voor de richting Leersum naar Maarsbergen wordt het doorstroomknelpunt opgelost. Het kruispunt van de N225 met de Boswijklaan is voorzien van een bestaande verkeersregelininstallatie (VRI). Door inbouw van Korte Afstand Radio (KAR) in de vri kan het OV hier beter doorstromen.

Voorgeschiedenis:

In VERDER werken overheden uit de regio samen met het Rijk aan mobiliteitsoplossingen in Midden-Nederland. Deze maatregel is in het VERDER-pakket opgenomen als basismaatregel verbeteren openbaar vervoer op de corridor Bilthoven-Zeist-Driebergen NS/Heuvelrug. Het project is opgenomen onder nummer B89 voor een bedrag van € 10.000.000,-. De realisatie van de bypass op de rotonde N225/N226 en aanpassing op de Boswijklaan maken daar onderdeel van uit. In 2008 is het kruispunt N225/N226 door Connexxion aangekaart als knelpunt voor de doorstroming. Ook vanuit knelpuntanalyse openbaar vervoer 2009 is de doorstroming bij de kruispunten als knelpunt genoemd.

Meetbaar / beoogd beleids effect:

Met bovenstaande maatregelen wordt de doorstroming van het verkeer op het traject van de N225 verbeterd. Er wordt een betrouwbare uitvoering van de dienstregeling van het openbaar vervoer gerealiseerd. Op het kruispunt N225/N226 zal de wachtrij in de ochtendspits afnemen van ongeveer 1700 m. naar een acceptabel niveau van 100 tot 200 m. In het kader van VERDER project is de doelstelling genoemd dat er op het traject de Bilt-Driebergen-Heuvelrug in de spits een reistijdwinst van 5 minuten wordt nagestreefd.

Gevolgen voor de middelen:

begrotingspost naam: CP pakketstudies en UMP richtprogramma  
oorspronkelijk beschikbaar GWW: € 44.000.000,-  
reeds eerder aangewend: € 0,-  
voorstel nu aan te wenden: € 513.500,-  
nog aan te wenden: € 43.486.500,-  
begrotingswijziging: Nee  
Vervolg financiën op pagina 2: Ja

Beslisapunten:

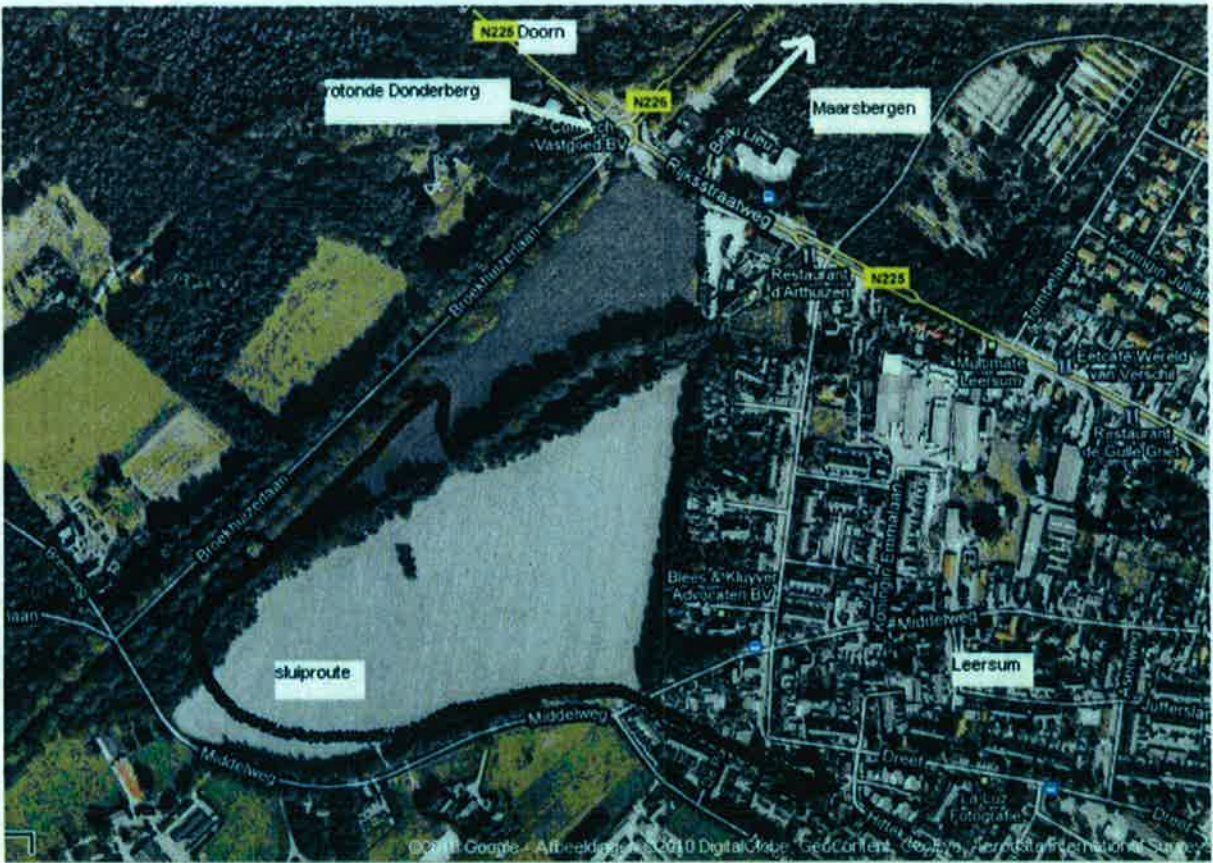
Gedeputeerde Staten besluiten:

1. Akkoord te gaan met het voorstel voor realisatie van een by-pass bij kruispunt N225/N226 in Leersum en inbouw KAR in de verkeersregelininstallatie Boswijklaan in Doorn;
2. Overgaan tot realisatie van de maatregelen voor een bedrag van € 513.500,- uit de GWW gelabeld aan het VERDER-pakket, zijnde onderdeel van basismaatregel OV corridor Bilthoven-Zeist-Driebergen NS/Heuvelrug project 89. Onder voorbehoud van goedkeuring in het Utrecht Verkeers en Vervoersberaad;
3. Het jaarlijks budget beheer en onderhoud Wegen vanaf 01-01-2012 te verhogen met € 3.000,- (prijspeil 2011 excl. BTW) en te betrekken bij de voorjaarsnota 2012;
4. De statenbrief vast te stellen en toe te zenden aan Provinciale Staten.

te kenmerkname

|                                       |   |
|---------------------------------------|---|
| Registratienummer                     | : 8091F8A2  |
| Afdeling                              | : MOB   |
| Team                                  | : VAP   |
| Behandelend ambtenaar                 | : P.S. Roskam   |
| Toestel nr.                           | : 3312  |
| Paraaf afdelingsmanager               | :  14/6/11     |
| Uiterste beslissingsdatum             | : 14 juni 2011<br>Beslissing in UVVB van 20-6-2011  |
| In DIR van                            |   |
| In GS van                             |   |
| In CIE. van                           |   |
| In PS van                             |   |
| Statenbrief                           | <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee                               |
| Statenvoorstel:                       | <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nee                               |
| Startnotitie                          | <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nee                               |
| Openbaar: Ja                          |   |
| GS-flits/Persbericht: persbericht     |   |
| Medeparaferende afdeling(en):         |   |
| 1. FIN                                |                |
| Naam: A. Lansing                      |   |
| 2. WEG                                |               |
| Naam: B. Strookappe                   |   |
| 3.                                    |   |
| Naam:                                 |   |
| 4.                                    |   |
| Naam:                                 |   |
| Naam directeur: Willems               |              |
| Naam portefeuillehouder: Van Lunteren |   |
| Advies provinciesecretaris:           |   |
|                                       | Acc. Bespr.  |
|                                       | Acc. Bespr.   |
| CvdK                                  |   |
| Van Lunteren                          |              |
| Krol                                  |   |
| De Vries                              |   |
| Pennarts-Pouw                         |   |
| Advies portefeuillehouder:            |   |
| Aldus besloten d.d.:                  |   |





**Kruispunt N225/N226 Broekhuizerlaan**



**Kruispunt Boswijklaan in Doorn**

### **Inleiding**

Het kruispunt tussen de provinciale wegen N225 en N226 is vormgegeven als enkelstrooksrotonde. Als gevolg van een toename van het verkeer is er in de ochtendspits sprake van wachtrijvorming vanuit Amerongen richting Doorn. Het openbaar vervoer ondervindt hier ook hinder van. Er is geen betrouwbare uitvoering van de dienstregeling. De lijnen 50 en 81 maken gebruik van deze route. Doordat het verkeer op de N225 niet doorstroomt, neemt het sluipverkeer over smalle wegen in de kern Leersum en in het buitengebied ten zuiden van Leersum toe. Dit sluipverkeer komt dan via de Broekhuizerlaan op de rotonde N225/N226 en versterkt ook het probleem van wachtrijen voor de rotonde vanuit N225 richting Amerongen.

In 2008 is door een extern bureau een uitvoerig verkeerskundig onderzoek uitgevoerd. Hieruit bleek dat de wachtrij op de oostelijke tak van de rotonde (N225 vanuit Amerongen) opliep tot 1750 m. Deze wachtrij staat dan tot aan de oostelijke komgrens van Leersum. De gemiddelde wachtrij bedraagt 15 minuten, met uitschieters van 22 minuten. De vrije rijtijd (zonder vertraging) bedraagt ongeveer 2 minuten.

In de periode 2002-2006 zijn op de rotonde 4 ongevallen gebeurd, waarvan 1 met letsel. Het waren ongevallen tegen een vast voorwerp. De oorzaak was macht over het stuur verliezen. Op de toeleidende wegvakken zijn 3 ongevallen gebeurd (alle kop-staart ongevallen zonder letsel). Op het onderliggende wegennet heeft een letselongeval tussen een auto en een fietser plaatsgevonden (kruispunt Middelweg/Broekhuizerlaan).

Bij het kruispunt Boswijklaan in Doorn kan de bus als er niet gestopt hoeft te worden, passeren met 80 km/h. De intensiteit van het dwarsverkeer is gering, dus de bussen kunnen al vaak doorrijden. Bij inmelding van de bus op afstand (circa 250 m), het zo nodig afkappen van dwarsverkeer en het vasthouden van groen licht voor de Dribergsestraatweg, totdat de bus op de kruising is, worden alle wachttijden opgeheven. Gemiddeld per bus is de winst richting Utrecht 4 seconden en in de richting Doorn 6 seconden (in de spits is de rijtijdwinst groter). Deze aanpassing kan worden beschouwd als een quick win en is snel te realiseren tegen beperkte kosten.

### **Argumenten**

Door het realiseren van een by-pass op de rotonde voor de richting Leersum naar Maarsbergen wordt het doorstroombeknelpunt door Leersum opgelost. Ook het openbaar vervoer richting Driebergen, Doorn en Utrecht profiteert hiervan.

Zie voor argumentatie onder kopje "Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven".

### **Kanttekeningen**

Dit project past in het Strategisch Mobiliteitsplan Provincie Utrecht plus (SMPU+) 2004-2020.

De maatregel draagt bij aan het hoofddoel voor de bereikbaarheid in de provincie Utrecht (openbaar vervoer en autoverkeer). Tevens draagt het project bij aan het verbeteren van de kwaliteit van de leefomgeving.

Gelijktijdig op een vastgesteld plan van aanpak voor de gehele ov-corridor in het MOVV voor het VERDER-pakket wordt nu het uitvoeringsvoorstel van de by-pass ter goedkeuring voorgelegd aan het UVVB. Indien financiering van de by-pass uit het VERDER-pakket als zodanig (nog) niet wordt geaccepteerd, zal dit de uitvoering van de by-pass vertragen.

De inschatting is dat er zowel procedureel, inhoudelijk als financieel goede argumenten zijn om dit deelproject gelijktijdig met het plan van aanpak van de corridor uit te voeren. De verwachting is dat het UVVB het plan zal goedkeuren.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Bij de afweging van de varianten is gekeken naar een geheel of gedeeltelijke afsluiting van de Broekhuizerlaan, een by-pass op de rotonde N225/N226 en een combinatie van beide varianten.

Uit onderzoek blijkt dat het afsluiten van de Broekhuizerlaan niet leidt tot een verbetering van de afwikkeling op de N225. Het zorgt voor een hogere intensiteit op de toerit. In combinatie met fietsers in de voorrang op de rotonde leidt dit niet tot verbetering van de doorstroming op de N225. Ook het gedeeltelijk afsluiten van de Broekhuizerlaan in de vorm van afsluiten in de ochtendspits of een doseerinstallatie op deze weg bleek niet voor een verbetering van de doorstroming op de N225 te zorgen. Alleen het creëren van meer capaciteit op de toerit in de vorm van een by-pass zorgt voor een verbetering van de doorstroming.

Door de aanleg van een by-pass dicht bij de rotonde is het om verkeersveiligheidsredenen nodig de voorrang van de fietser te wijzigen, de fietser heeft dan geen voorrang op het kruisende autoverkeer. De doorstroming voor de fietser wordt gewaarborgd doordat de fietser nooit meer dan 1 rijstrook tegelijk hoeft over te steken en door de beperkte snelheid op de rotonde is de veiligheid van de fietser voldoende gewaarborgd.



Een oplossing met een fietstunnel is niet verder onderzocht uit kosteneffectiviteitspunt en de beperkte ruimte voor een goede inpassing.

Door verkeer na de realisatie van de by-pass te monitoren, kan gekeken worden of het verkeer voldoende doorstroomt op de N225. Ook kan gekeken worden naar het sluipverkeer. Als blijkt dat er toch nog sluipverkeer over de Broekhuizerlaan blijft rijden en het verkeer daardoor op de N225 niet voldoende doorstroomt, kan een kleine maatregel, die sluipverkeer ontmoedigt, op de Broekhuizerlaan overwogen worden. Hiervoor is een beperkt bedrag (€20.000,-) in het project gereserveerd in de vorm van een versmalling.

#### **Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid**

Op de huidige locatie voormalig restaurant "De Donderberg" heeft de gemeente Utrechtse Heuvelrug een bestemmingsplanwijziging in voorbereiding voor een appartementencomplex. Het ontwerp-bestemmingsplan heeft vanaf 18 juni 2010 ter inzage gelegen. Het ontwerp-bestemmingsplan is afgestemd met de provincie, er is rekening gehouden met reservering van ruimte voor een by-pass bij de rotonde. Het bestemmingsplan moet nog wel definitief worden vastgesteld.

#### **Eerdere besluiten**

Dit project is in het VERDER-pakket opgenomen als onderdeel van project 89 : corridor Bilthoven-Zeist-Driebergen NS/Heuvelrug voor een bedrag van € 10.000.000,-.

Vaststelling maatregelenpakketten Verder: no-regret en basis in januari 2009.

#### **Financiën**

De voorgestelde by-pass bij de rotonde in Leersum is geraamd op een bedrag van € 500.000,-.

De ombouw voor de vri bij de Boswijklaan is geraamd op een bedrag van € 13.500,-. Beide bedragen worden gefinancierd uit de GWW en worden gelabeld aan het VERDER-pakket 2010-2020, als basismaatregel uit het project nr. 89 openbaar vervoer route op de corridor Bilthoven-Zeist-Driebergen NS/Heuvelrug.

De realisatie van de bypass op de rotonde N225/N226 in Leersum en de aanpassing aan de vri op de Boswijklaan in Doorn maken daar onderdeel van uit en passen binnen de voor project B89 gereserveerde middelen.

Eventuele kasritme verschillen voor dit jaar en komende jaren worden samen met andere mutaties meegenomen in de najaarsrapportage.

De jaarlijkse extra beheer – en onderhoudskosten voor de rotonde zijn geraamd op € 3.000,- (prijspeil 2011 excl. BTW). Het jaarlijkse budget beheer – en onderhoud wegen moet daarom met ingang van 01-01-2013 worden verhoogd met dit bedrag, vermeerderd met de indexerings van 2012 en verder. Dit conform het GS-besluit van 25-05-1993 betreffende de onvermijdbare verhoging /verlaging van de voorziening beheer – en onderhoud wegen als gevolg van de uitvoering van wegenprojecten. Deze kosten worden (geïndexeerd) betrokken bij het opstellen van de voorjaarsnota 2012 en na besluitvorming door PS verwerkt

#### **Juridisch**

N.v.t.

#### **Wettelijke grondslag**

Wegenverkeerswet 1994

#### **Mandaat**

N.v.t.

#### **Europa**

N.v.t.

#### **ICT**

N.v.t.

#### **Advies Ondernemingsraad**

N.v.t.