

**2011RGW99 bijlage 4**  
**Memorandum**

Datum : 20-09-2011  
Aan : Statencommissies RGW en MME  
Van : Gedeputeerde J.W.R. van Lunteren Tel.: 2577 (behand.  
Ambtenaar)  
Onderwerp : Onderzoek ontsluitingsstructuur gebied Bunnik, Utrechtse Heuvelrug, Houten en Zeist.

---

**Aanleiding.**

Tijdens de behandeling van het Inpassingsplan voor het Rijsbruggerwegtracé heb ik u toegezegd een onderzoek te doen naar de ontsluitingsstructuur in het gebied tussen Bunnik, Utrechtse Heuvelrug, Houten en Zeist (BUHZ).

Het onderzoek moet een antwoord geven op de vraag of de ontsluitingsstructuur voldoende mogelijkheden en (verkeers)ruimte biedt om leefbaarheids- en/of veiligheidsproblemen in met name Bunnik en Zeist te voorkomen of te beperken.

Voor het studiegebied is gebruik gemaakt van het eerder opgestelde simulatiemodel voor de MER A12 Salto. De simulatie is uitgevoerd voor planjaar 2020.

De volgende infrastructurele ontwikkelingen zijn als uitgangspunt gehanteerd zoals eerder aan u gemeld;

- De vastgestelde en/of reëel te verwachten maatregelen op de hoofdwegen maken onderdeel uit van het onderzoek; aanpassingen bij station Driebergen-Zeist, A12 en RING Utrecht.
- Rijsbruggerwegtracé maakt onderdeel uit van het wegennet.
- Gebruik van de route via de Koelaan is gemaximaliseerd tot het voor de gemeenten Bunnik en Zeist aanvaardbare niveau. De gemeentes zijn overeengekomen dat er een pakket aan voorlopige maatregelen uitgevoerd kan worden, met als doel dit maximum te bewaken.

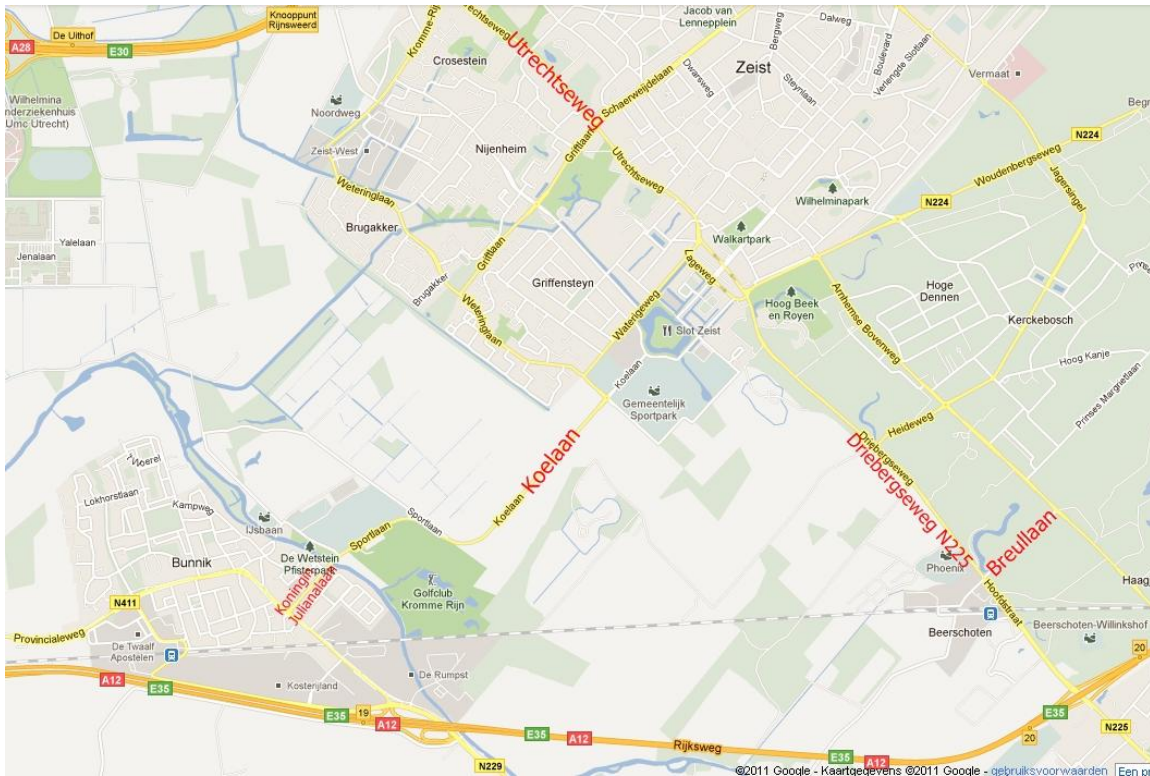
**Onderzoek.**

Het onderzoek geeft een beeld van de effecten in de omgeving ten gevolge van de voorgestelde infrastructurele ontwikkelingen en geeft zodoende antwoord op de vraag of de ontsluitingsstructuur in de toekomst (2020) voldoende is.

### **Resultaten.**

Alle infrastructurele ontwikkelingen leiden tot een modelmatige afname van de intensiteiten op de Koelaan en de Koningin Julianalaan. Ongeveer 15% van het verkeer in de richting van Zeist en rond de 28% van het verkeer in de richting van Driebergen kiest een andere route boven de route over de Koelaan en de Koningin Julianalaan.

Het verkeer dat geen gebruik meer maakt van de route over de Koelaan verdeelt zich in zuidelijke richting via de N225 naar de A12 en in noordelijke richting via de Utrechtseweg (N237). De toename op deze route geeft geen problemen voor de afwikkeling van het verkeer.



Indien al het verkeer, dat niet meer de route Koelaan volgt, via de N225 naar de A12 zou ontsluiten (“worst case”) geeft ook dit geen problemen voor de afwikkeling van het verkeer.

### **Conclusie.**

De huidige infrastructuur en de geplande aanpassingen binnen het BUHZ-gebied bieden voldoende mogelijkheden om het verkeer als gevolg van de gemeentelijke plannen voor de Koelaan-Sportlaan-Koningin Julianalaan op te kunnen vangen.

### **Aandachtspunt.**

Het huidige ontwerp van de aan te passen kruisingen bij station Driebergen-Zeist laat een capaciteitsprobleem bij de Breullaan zien in de ochtendspits. Daar is momenteel één opstelstrook voor het linksafslannde verkeer richting de A12. Gezien de intensiteiten op dit wegvak biedt deze vormgeving in het model onvoldoende capaciteit en ontstaan er wachtrijen op de Breullaan. Dit kan verholpen worden door een extra opstelstrook voor het linksafslannde verkeer. Dit wordt meegenomen in het project Station Driebergen-Zeist.