



STATENBRIEF

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Rotonde Donderberg N225/N226 Leersum	TELEFOONNUMMER	+31650036929
DATUM	31-05-2022	E-MAILADRES	bram.van.de.vrande- vos@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1665663177-415	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	Bram van de Vrande-Vos	TEAM	PPM
NUMMER PS	PS2022MM	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee
COMMISSIE	Milieu & Mobiliteit		
BIJLAGEN	1. 20220509 Rapportage Donderbergrotonde Leersum.pdf		

Geachte dames en heren,

Essentie / samenvatting:

Sinds 2007 zijn voor de rotonde Donderberg bij Leersum diverse mogelijke maatregelen in beeld, maar er is tot op heden nog geen plan tot uitvoering gekomen. Afgelopen jaar is nader onderzoek uitgevoerd naar de haalbaarheid van een turborotonde met fietstunnels. Hieruit blijkt dat de impact van deze infrastructurele maatregel voldoende oplossend is voor de verkeersveiligheid en doorstroming maar niet in verhouding staat tot de ruimtelijke knelpunten die het veroorzaakt.

Inleiding:

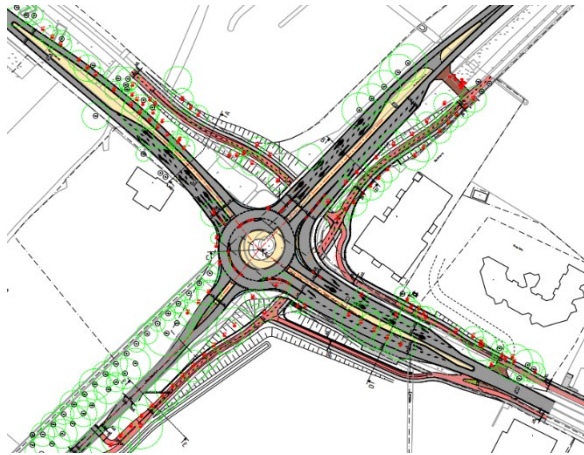
In de Provinciale Staten-vergadering van 10 februari 2021 is motie M115 afgerond met een variantenstudie voor rotonde Donderberg in Leersum. Uit dit onderzoek volgde dat er één mogelijke variant is toe te passen op deze locatie, een turborotonde met twee fietstunnels. Ook volgde uit dit onderzoek dat er op dat moment nog geen realiseerbaar ontwerp lag, want er waren nog teveel onduidelijkheden in verband met de complexe omgeving direct aan de rotonde. Hieruit is het volgende toegezegd ([2021MM006-01](#)): *De op dit moment beschikbare informatie geven aanleiding om de enige positief scorende variant te bestempelen als voorkeursvariant en deze verder uit te werken. De uitwerking zal een uitvoeringsgereed ontwerp zijn, afgestemd met de omgeving en wordt aan PS voorgelegd in een Statenvoorstel in Q4 2021.*

Deze Statenbrief beschrijft de uitkomst van het daarvoor benodigde vervolgonderzoek, met op basis daarvan de uitkomst geen turborotonde aan te leggen.

Toelichting:

We hebben gezien de complexe omgeving een poging gedaan om te komen tot een zo efficiënt en compact mogelijke oplossing die onze doelstellingen behaalt om de verkeersveiligheid en doorstroming te verbeteren. De verkeersveiligheid van de fietsers is nu al redelijk goed en fietsers zijn al in de voorrang omdat deze rotonde binnen de bebouwde kom ligt. Dat betekent dat er alleen maar verbetering is te vinden door het toepassen van fietstunnels. De doorstroming van het autoverkeer en OV is niet goed en met het oog op de toekomst wordt dit een

nog groter doorstromingsknelpunt (2030). Dit knelpunt wordt alleen opgelost als de rotonde omgebouwd wordt tot turborotonde. Het toepassen van een turborotonde vraagt vanwege van de verkeersveiligheid om het toepassen



van fietstunnel(s). Een variant die complex inpasbaar is.

We hebben gezien de complexiteit opnieuw naar alternatieven gekeken op basis van de varianten uit het eerder gedane onderzoek. Daar komt nog steeds geen zinvolle, minder complex inpasbare variant uit:

- een turborotonde met gelijkvloerse fietsoversteken verbetert de doorstroming, maar is geen verkeersveilige keuze; de veiligheid voor fietsers neemt sterk af;
- een enkelstrooksrotonde met fietstunnels valt ongunstig uit in een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse vergelijking, door de investering in de fietstunnels zonder dat de doorstroming voor het autoverkeer aanmerkelijk wordt verbeterd;
- kruispunt met verkeersregelininstallatie is mogelijk beter inpasbaar, maar levert geen echte verbetering op voor de veiligheids- en doorstromingsknelpunten die er zijn.

De variant die vorig jaar al als enige mogelijkheid naar voren kwam, blijkt echt de enige variant die een duurzame oplossing biedt voor de knelpunten in doorstroming en verkeersveiligheid. Er is in het onderzoek ook gekeken naar optimalisaties van het ontwerp en eventueel andere oplossingen. Dit heeft niet geleid tot andere conclusies.

Figuur 1: Geoptimaliseerd ontwerp Turborotonde 2022

Knelpunten zonder concrete oplossing:

In het onderzoek zijn diverse relevante aspecten verder verdiept zodat we meer inzicht hebben in de realiseerbaarheid/inpasbaarheid van de variant die vorig jaar uit het onderzoek is gekomen. Daarbij zijn experts van de provincie Utrecht, gemeente Utrechtse Heuvelrug en onafhankelijke experts betrokken en is gekeken naar de problemen en mogelijke oplossingen. De experts waren onder andere van de vakgebieden; mobiliteit, bomen, cultuurhistorie, archeologie en aardkundige waarden. De uitkomst van dit onderzoek heeft geleid tot een reeks knelpunten die in meer of mindere mate oplosbaar lijken, maar ook twee knelpunten zonder oplossing. Deze staan hieronder verder toegelicht.

Groot cultuurhistorisch monument Broekhuizerlaan

Binnen het project ligt in de noord-zuid richting een cultuurhistorische bomenrij met een monumentale status. De bomenrij accentueert de toegangsweg naar de historische buitenplaats Broekhuizen. De zichtlijnen dienen in stand te worden gelaten. Aanvullend daarop dienen bomen in dezelfde oriëntatie en patronen in stand te worden gehouden. Deze beperkingen houden in dat het huidige ontwerp niet uitgevoerd kan worden. Er is weinig draagvlak tot aanpassingen in deze historische bomenrij. In de expertsessie is dit onderwerp uitgebreid besproken en van vele kanten belicht. Er is gekeken naar andere ontwerp mogelijkheden en de ruimtelijke impact daarvan, zoals de ligging van de fietspaden en fietstunnel, noodzakelijkheid van de dubbele opstelstrook vanuit de Broekhuizerlaan, verkeersveiligheid, het afsluiten van de Broekhuizerlaan voor gemotoriseerd verkeer, het instellen van eenrichtingverkeer op de Broekhuizerlaan. Bij het doen van mogelijke aanpassingen in het ontwerp is het uitgangspunt vanuit de provincie dat de verkeerskundige situatie wel moet verbeteren, dat is immers de reden van het onderzoek.

Hierdoor vallen diverse denkrichtingen voor ontwerpaanpassingen af. Het afsluiten van de Broekhuizerlaan voor gemotoriseerd verkeer levert ter plaatse van de rotonde ruimte voor de historische bomenrij. Maar op de routes waar het verkeer naar uitwijkt, is sprake van een verslechtering, dit met name door het vrachtverkeer dat door de woonwijk zal gaan rijden. Het invoeren van eenrichtingsverkeer stuit op hetzelfde bezwaar, hoewel dit slechts één richting betreft. Bij het realiseren van een kruispunt met verkeerslichten is geen sprake van een aantoonbare verbetering op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid. Het verleggen van de fietstunnel(s) leidt bij een kleine verplaatsing niet tot afname van de knelpunten. Bij grote verplaatsingen komen andere knelpunten naar voren zoals aantasting van het open veld, bij verplaatsing naar het oosten. Of impact op een monument, bij verplaatsing naar het westen. Een fietstunnel op een andere locatie dan vlak aan de rotonde is niet wenselijk vanwege de omrijdafstanden.

Op basis van deze informatie is het niet mogelijk om het voorkeursontwerp turborotonde met fietstunnels te realiseren en er is ook niet een andere maatregel die de situatie substantieel kan verbeteren.

De gemeente Utrechtse Heuvelrug heeft in overweging om in de verdere toekomst de Broekhuizerlaan af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer en hier een fietspad van te maken. Ondanks dat dit de verkeersproblemen op de rotonde Donderberg niet oplost, kan het wel bijdragen aan het verminderen ervan. Wij willen daar te zijner tijd aan meewerken. De knelpunten in het ontwerp van de turborotonde liggen voornamelijk aan de Broekhuizerlaan, maar de niet oplosbare knelpunten blijven niet oplosbaar indien de Broekhuizerlaan afgesloten wordt voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 2: Oprijlaan Kasteel Broekhuizen

Monumenten

Het onderdeel monumenten valt in meerdere onderdelen uiteen:

- de woning aan de Rijksstraatweg 321;
- de buitenplaats Broekhuizen met bijbehorende landerijen;
- de Rijksstraatweg zelf als een historische route tussen Utrecht en Keulen, de Via Regia.

De verschillende onderdelen hebben deels ook een samenhang met elkaar. Met het in stand houden van de wegas komt het wegprofiel dicht bij de woning aan de Rijksstraatweg te liggen. Bij het behouden van de afstand tot de woning wordt het historische tracé van de Via Regia verstoord.

De omvang van het voorkeursalternatief heeft een grote impact op de diverse monumenten, dit betreft het dicht naderen van de woning, het realiseren van het fietspad in het open veld, welke onderdeel is van het monument en de omvang van de rotonde waarmee de Via Regia sterk onderbroken wordt. Er is onderzocht of er andere vormgevingsvarianten mogelijk zijn die de monumenten niet raken. Deze zijn niet gevonden.



Figuur 4 Monument landgoed Dartheide (Rijksstraatweg 321)



Figuur 3 Kaart circa 1850 omgeving Leersum

Knelpunten waar in meer of mindere mate een oplossing voor is:

Uit het nadere onderzoek blijkt dat er meer inpassingsknelpunten zijn. Hier zijn wel oplossingen voor denkbaar, maar die oplossingen kennen vaak ook nadelen. Hieronder zijn deze knelpunten uitgewerkt.

Voormalige verordening natuur en landschap

Ten behoeve van infrastructurele werken zijn er vrijstellingen waardoor er geen harde belemmeringen zijn op dit onderdeel.

Appartementencomplexen Donderberg & Beau Lieu

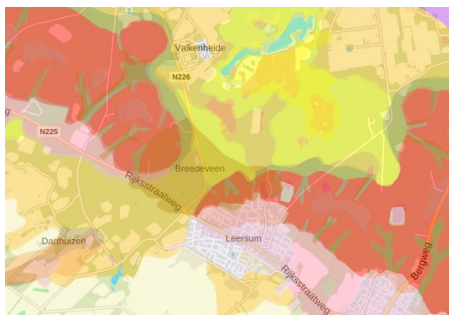
De appartementencomplexen hebben beiden in- en uitritten die de hellingbanen van de fietstunnels zouden kruisen. Dit is niet mogelijk en vergt een aanpassing op het privéterrein van beide complexen. Vooral voor de bewoners van Beau Lieu is dit een aanpassing die als ingrijpend ervaren kan worden in de aantasting van tuin, groen en uitzicht. In deze fase van het onderzoek zijn de bewoners niet geconsulteerd.

Nuts voorzieningen

Kabels en leidingen zijn te verleggen, maar het ontwerp knelt doordat de hellingbanen van de fietstunnels onvoldoende ruimte bieden voor de kabeltracés die er nu liggen. Technisch is dit op te lossen, maar vormt een groot risico op hogere kosten.

Aardkundige waarden

Donderberg ligt in een ijssmeltwaterdal en daarmee is de ongeroerde bodem beschermd. Toch is dit geen probleem, omdat in de directe omgeving van de rotonde al veel grondwerkzaamheden zijn verricht.



Figuur 5 Aardkundige waarden

Oude bosgroeiplaats

Een deel van rotonde is aangeduid als bosgroeiplaats, dit ligt aan de bodemopbouw. Deze aanduiding kan eraf gehaald worden door middel van onderzoek, mits dit onderzoek aantooit dat er geen sprake is van een bodemopbouw ouder dan 100 jaar. Het feit dat hier de rotonde ligt met recente bebouwing, betekent dat er minder sprake is van een oude bosgroeiplaats dan wordt aangeduid op het kaartmateriaal van de provincie. Echter er wordt altijd echte oude bosgroeiplaats geraakt, zelfs bij het verleggen van de rotonde of het aanpassen van het ontwerp.

De provincie kan besluiten af te wijken van het eigen beleid en toch kappen in een oude bosgroeiplaats met herplanting. Dit geldt niet voor de volledige oude bosgroeiplaats, zoals de bomenrij aan de Broekhuizerlaan. Voor landgoed Dartheide is dit onduidelijk.

Natuur Netwerk Nederland

De rotonde ligt grotendeels in Natuur Netwerk Nederland-gebied (hierna NNN-gebied), waardoor er gecompenseerd moet worden voor schade. Hierbij moet wel groot maatschappelijk belang aangetoond worden van de maatregel. Het lijkt mogelijk om hier een turborotonde met fietstunnels te plaatsen op basis van NNN, maar het is niet volledig zeker.

Beeldbepalende bomen

Bij de realisatie van het ontwerp zal een behoorlijk aantal bomen gekapt moeten worden, waaronder een aantal beeldbepalende bomen. Een Bomen Effect Rapportage (BER) is uitgevoerd om hier meer inzicht in te krijgen. De combinatie van de te kappen boomsoorten en het grotere ruimtebeslag van de weg na herinrichting leidt ertoe dat de herplant van dezelfde type bomen op een levensvatbare manier niet kan plaatsvinden in het projectgebied. Herplant in de directe omgeving is in verband met de ruime aanwezigheid van bos en bomen niet realistisch.



Figuur 6 Beeldbepalende Eiken

Grafheuvels

Rondom de rotonde liggen verschillende prehistorische grafheuvels. Dit geeft verplichtingen voor archeologisch onderzoek en daarmee een uitvoeringsrisico, maar dit is geen beperking.

Flora en fauna

Er is bekend dat er bepaalde dieren aanwezig zijn, zoals vleermuizen. Soortenbescherming Wet Natuurbescherming is van toepassing en vereist een jaarrond onderzoek. Dit werkt vertragend en kostenverhogend, maar is geen beperking voor de uitvoering.

Stikstof

Natura2000 gebied Rijntakken ligt op 3 km van rotonde Donderberg. Regelgeving is aan veranderingen onderhevig, waardoor het exacte risico niet is te duiden op dit moment. Op dit moment is de aanlegfase vrijgesteld en in de realisatiefase verwachten we niet extra verkeer behalve een autonome groei. Dat betekent dat er geen beperking lijkt op het gebied van stikstof.

Water

Zowel hemelwater als grondwater zijn aandachtspunten in het ontwerp, maar geen probleem.

Opsporen Ontplofbare Oorlogsresten

Uit de analyse blijkt dat op deze locatie heftig is gevochten in de Tweede Wereldoorlog en zijn er loopgraven gegraven. Fysiek onderzoek is noodzakelijk indien overgegaan wordt tot uitvoering.

Ontheigening

Er zijn verschillende stukken grond nodig in particulier bezit. Naar verwachting kunnen we geen medewerking verwachten, maar er is nog geen contact geweest vanwege de onzekerheden in het project.

Verkeer

Rotonde Donderberg functioneert nu als knelpunt en doseerpunt voor verkeer op de N225 en Leersum. Als dit knelpunt zou worden opgelost, levert dat niet alleen positieve effecten op in de omgeving. In de ochtendspits zal de grote wachtrij van voertuigen door Leersum verdwijnen, maar de kans bestaat dat in de avondspits de wachtrij niet meer voor de rotonde (buiten de bebouwing), maar in Leersum komt te staan.

Knelpunten samengevat:

Knelpunt	Status	Oplossing
Groot cultuurhistorisch monument Broekhuizen	Niet oplosbaar	Niet voorhanden, ook niet in een verandering van ontwerp
Monumenten	Niet oplosbaar	Niet voorhanden, ook niet in een verandering van ontwerp
Voormalige verordening natuur en landschap	Oplosbaar	Vrijstelling ten behoeve van infrastructurele werken is mogelijk
Appartementencomplex Donderberg & Beau Lieu	Moeilijk oplosbaar	Technische oplossing is mogelijk, maar heeft een participatietraject. Weerstand is te verwachten
Nuts voorzieningen	Moeilijk oplosbaar	Technische oplossing is mogelijk, maar met hoge kosten en doorlooptijd
Aardkundige waarden	Oplosbaar	Geen beperking
Oude bosgroeiplaats	Moeilijk oplosbaar	Nieuw onderzoek moet aantonen dat de rotonde reeds verstoorde grond heeft, waardoor de rotonde geen Oude Bosgroeiplaats blijft
Natuur Netwerk Nederland	Moeilijk oplosbaar	Aantonen maatschappelijk nut is mogelijk
Beeldbepalende bomen	Moeilijk oplosbaar	Herplant in het gebied is onmogelijk, maar er zijn mogelijkheden voor uitvoering
Grafheuvels	Oplosbaar	Geen probleem, maar archeologisch onderzoek is wel vereist
Flora en fauna	Oplosbaar	Jaarrond onderzoek is nog niet uitgevoerd
Stikstof	Oplosbaar	Stikstof wetgeving is aan verandering onderhevig; op dit moment is stikstof geen probleem voor deze locatie
Water	Oplosbaar	Geen probleem
Onteigening	Oplosbaar	Risico op weerstand vanuit grondeigenaren
Verkeer	Oplosbaar	Het aanpakken van knelpunt Donderberg verbetert de situatie

Participatie

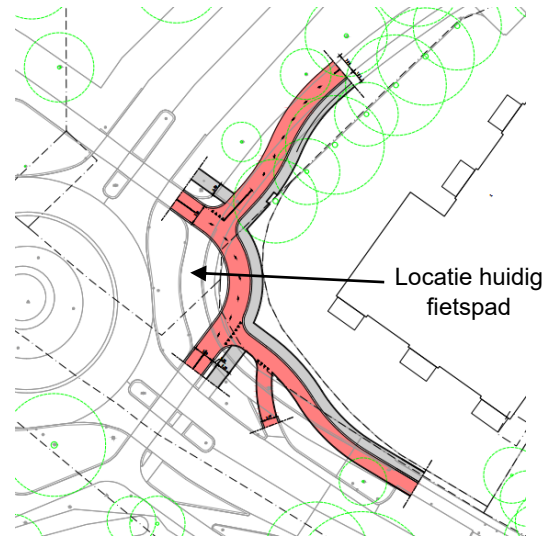
Het onderzoek in het afgelopen jaar betreft deskresearch en onderzoek ter plaatse. Participatie was hier nog geen onderdeel van en wilden we starten zodra het ontwerp mogelijk zou zijn. Doordat er geen vervolg wordt gegeven aan de uitvoering is dit niet gestart. Bovenstaande uitkomsten zijn wel besproken met de werkgroep Donderbergrotonde van dorpsnetwerk Leersum. De werkgroep kan zich vinden in de conclusies van het onderzoek en vraagt om een laatste kleine verbetering van het fietspad. Deze verbetering wordt ook aanbevolen in het kader van de doorfietsroute Utrecht Science Park – Veenendaal.

Doorfietsroute en kleine maatregel

De doorfietsroute Utrecht Science Park – Veenendaal zit reeds in de voorbereidingsfase. Ronde Donderberg maakt onderdeel uit van de route, maar verbeteringen aan de rotonde zijn niet meegenomen in het onderzoek omdat:

- de fietsers hier reeds voorrang hebben op het autoverkeer;
- er een studie loopt naar rotonde Donderberg.

Nu de studie naar rotonde Donderberg is beëindigd, is opnieuw gekeken of rotonde Donderberg voldoet aan de eisen die worden gesteld voor een doorfietsroute. In principe voldoet deze, maar er is ruimte voor verbetering. Een probleem is dat fietsers langs de rotonde rijden en dat voor automobilisten pas op het laatste moment duidelijk is of een fietser gaat oversteken of de rotonde gaat passeren. Automobilisten staan dan onnodig stil, wat leidt tot een afname in de doorstroming. Voor de verkeersveiligheid is het ook niet optimaal omdat een fietser 'ineens' kan oversteken. Met het uitbuigen van het fietspad kan deze onduidelijke situatie verbeterd worden.



Figuur 7 Voorstel uitbuiging fietspad

De voorgestelde maatregel is geraamd op € 89.837 en wordt meegenomen in de verdere planvorming en realisatie van de doorfietsroute Utrecht Science Park - Veenendaal.

In 2021 is Bikescout geïnstalleerd als een tijdelijke maatregel totdat er een permanente oplossing zou komen in de vorm van een turborotonde met fietstunnels. Met het wegvallen van een grote infrastructurele aanpassing wordt Bikescout definitief en wordt dit structureel opgenomen in het beheer. Bikescout werkt technisch goed en de ervaringen zijn positief. Echter, is het voor het systeem moeilijk gebleken om betrouwbaar te detecteren of fietsers de rotonde voorbij gaan of gaan oversteken. Met de bovengenoemde maatregel wordt ook deze detectie verbeterd.

Financiële consequenties:

In het Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM), dat aan u is toegezonden bij de stukken van de Kadernota 2023-2026, is de Rotonde Donderberg nog als studieproject opgenomen voor een bedrag van € 18 miljoen. Aangezien dit project niet doorgaat, zal het bij de eerstvolgende actualisatie van het MIP (Begroting 2023) worden verwijderd. De op de langere termijn ingeschatte ontwikkeling van kapitaallasten wordt, uitgaande van een afschrijvingstermijn van 30 jaar, hiermee verlaagd met € 600.000 per jaar. Deze kapitaalslast die in verschiet lag bij het in uitvoering brengen van het project, is overigens nog niet opgenomen in de huidige meerjarenbegroting.

Vervolgprocedure / voortgang:

De studie naar rotonde Donderberg is hiermee beëindigd en er staan geen nieuwe onderzoeken gepland.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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