

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Stand van zaken Poort van Baarn	TELEFOONNUMMER	+31657770046
DATUM	07-05-2024	E-MAILADRES	navin.balak@provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-2020903631-2505	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	N. Balak en P. Arends	TEAM	PPM
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie

Geachte leden van Provinciale Staten,

In het komende Meerjaren Investeringsplan Mobiliteit (MIPM) wordt voorgesteld het project Poort van Baarn te promoveren naar de voorbereidingsfase en in 2028 (richtjaar) de volgende maatregelen te realiseren:

1. Een fietstunnel onder de Wakkerendijk;
2. Een zogenoemde berekuil op de locatie van de huidige Escherrotonde, wat bestaat uit een turborotonde met een groot middeneiland en daaronder een viertaks fietstunnel met in het midden van de turborotonde een grote, ronde bakconstructie;
3. Op de Drakenburgerweg ter hoogte van de Chopinlaan een enkelstrooksrotonde met een nieuwe aansluiting op de Oude Amsterdamsestraatweg, welke na realisatie wordt overdragen aan de gemeente Baarn;
4. Herinrichting/optimalisatie van het kruispunt N221/Ravensteinselaan, inclusief een fietsoversteek.

Via deze Statenbrief informeren wij u uitgebreider over dit project dan gebruikelijk via het MIPM. Reden hiervoor is de omvang van dit project.

### **Inleiding:**

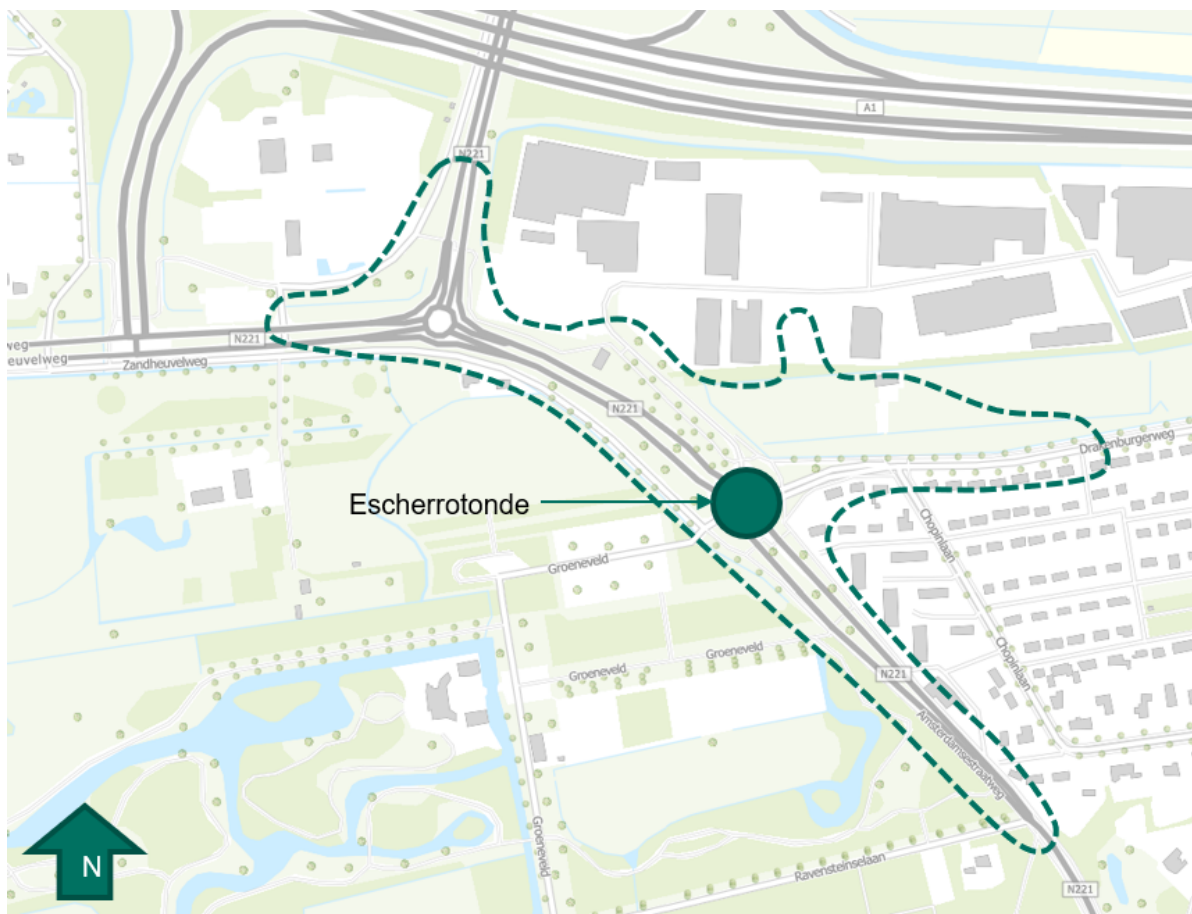
De provincie Utrecht en de gemeente Baarn hebben de handen ineengeslagen om tot een verkeersoplossing te komen voor het gebied rond het kruispunt N221-Drakenburgerweg-Chopinlaan in Baarn. Dit kruispunt maakt deel uit van het overkoepelende project 'Poort van Baarn', dat bestaat uit drie deelgebieden: de rotonde Wakkerendijk (ten noorden van de A1), de fietstunnel Wakkerendijk (ten zuiden van de A1) en de Escherrotonde (kruising N221/Drakenburgerweg). Deze brief gaat over de fietstunnel Wakkerendijk en reconstructie van de Escherrotonde. Over de rotonde Wakkerendijk is eerder een besluit genomen en deze wordt in 2024 gerealiseerd.

De huidige situatie wordt gekenmerkt door een complexe samenvoeging van verkeersstromen op de Escherrotonde. De provinciale weg N221 fungeert als ontsluitingsweg voor zowel Baarn als Soest in de richting van de A1. Eerdere verkeersstudies hebben aangetoond dat de bestaande tweestrooksrotonde het toekomstige verkeer niet adequaat kan afwickelen, wat de bereikbaarheid van het gebied onder druk zet. Op basis van het verkeersonderzoek is geconcludeerd dat de verkeersdruk op het traject N221 toeneemt. Op basis van de

prognoses concluderen wij dat het verkeer ten opzichte van 2023 door autonome ontwikkelingen met circa 22% (gemiddelde van ochtend- en avondspits) toeneemt tot 2040. De huidige dubbelstrooks Escherrotonde leidt in de avondspits in 2040 tot forse wachtrijvorming op de zuidelijke tak (N221 zuid). In de ochtendspits nemen de wachtrijen op de oostelijke tak (Drakenburgerweg) het meeste toe. Dit zal leiden tot een terugslag naar stroomopwaarts gelegen kruispunten richting Soest, waardoor de vertraging in het netwerk toeneemt tot 1.500 voertuigverliesuren per dag in de beide spitsen en een wachtrij/file van 2 kilometer op de N221 in zuidelijke richting.

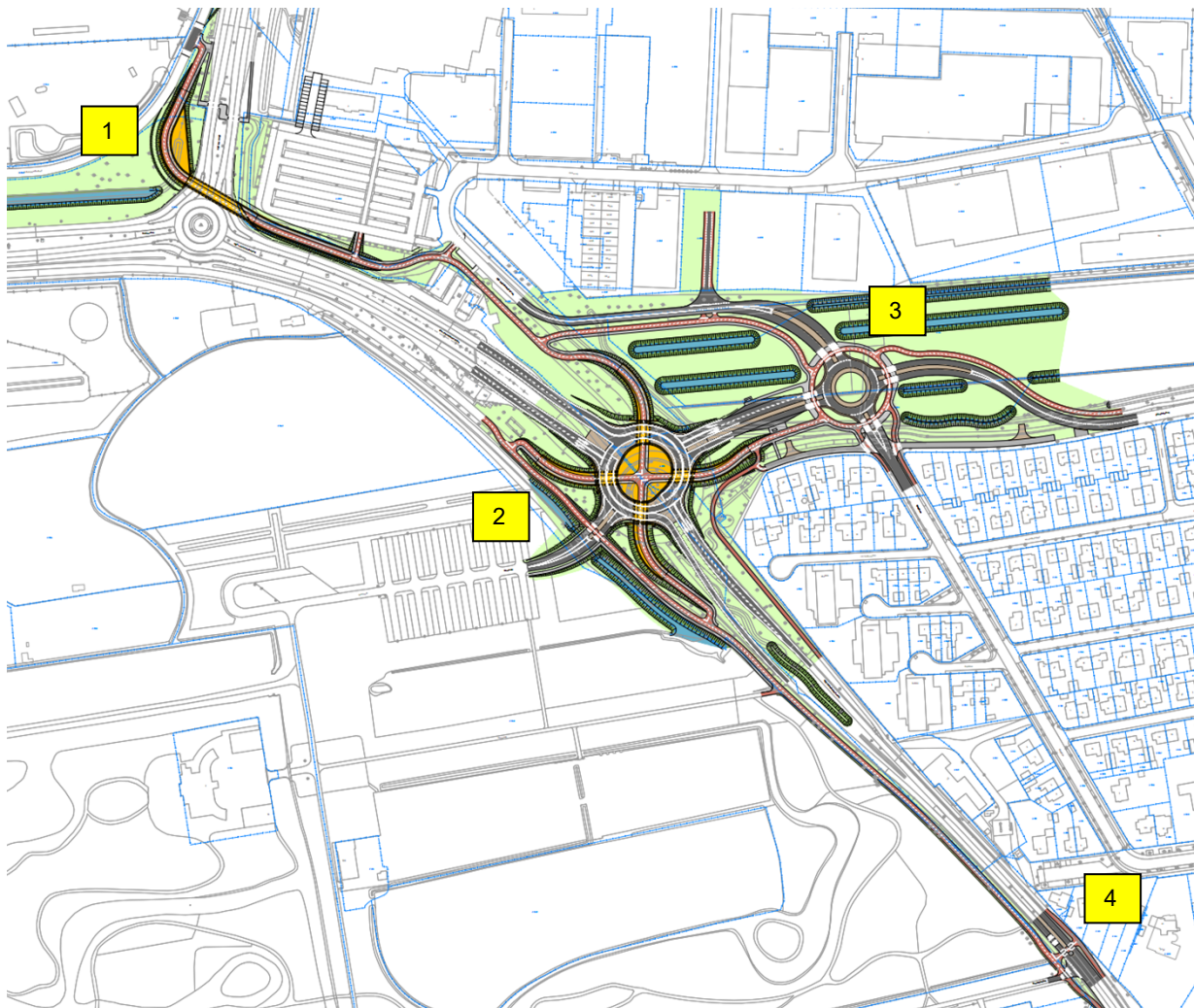
Daarnaast dient het gebied als knooppunt voor diverse fietsroutes vanuit Hilversum, Eemnes, Baarn en Soest. Ook loopt het voorkeurstracé voor de doorfietsroute Amersfoort – Hilversum door het onderzoeksgebied. Het fietsverkeer komt hier in conflict met gemotoriseerd verkeer, met nadelige effecten voor de bereikbaarheid, directheid, veiligheid en het comfort van het fietsverkeer. De verwachte toename van het verkeer versterkt dit effect.

De huidige inrichting van de fietsoversteken is verkeersonveilig. Met name de oversteeklocaties op de N221 vormen knelpunten op het gebied van veiligheid en oversteekbaarheid. Ze zijn op deze locaties onwenselijk. Zo moet het langzaam verkeer bij de oversteek Escherrotonde twee rijstroken oversteken, wat risico op afdekongevallen vergroot. Dit zijn ongevallen die ontstaan doordat verkeer elkaar niet ziet, omdat verkeer op de andere rijstrook het zicht belemmert. De oversteek voor kasteel Groeneveld is een solitaire oversteek voor langzaam verkeer. Doordat dit niet gecombineerd is met een kruispunt, is de attentiewaarde van automobilisten bij een dergelijke oversteek minder, waardoor een solitaire oversteek zoveel mogelijk voorkomen moet worden.



Figuur 1: Projectgebied

## Maatregelen:



Figuur 2: locaties maatregelen

Om de hierboven geschetste problematiek op te lossen, worden de volgende maatregelen in de komende jaren verder uitgewerkt en gerealiseerd:

1. Onder de bestaande rotonde Wakkerendijk wordt een fietstunnel gerealiseerd ter vervanging van de nabijgelegen gelijkvloerse fietsoversteek op de Wakkerendijk. De tunnel is ook voor voetgangers;
2. De Escherrotonde wordt omgebouwd tot een viertaks turborotonde. Het fietsverkeer wordt ongelijkvloers afgewikkeld. Deze ongelijkvloerse oplossing is vernoemd naar een soortgelijke oplossing in de gemeente Utrecht (de berekuil) en omvat een verdiepte kruising voor langzaam verkeer in het midden van de rotonde. Voet- en fietspaden uit verschillende richtingen sluiten hier met tunnels op aan, waardoor de berekuil een centraal uitwisselpunt wordt tussen de diverse langzaam verkeersverbindingen in de omgeving. De bogen in de vier fietstunnels worden deels ingericht met taluds om de tunnels zo overzichtelijk mogelijk te houden en om de veiligheid te vergroten;
3. De ontsluiting van Baarn en bedrijventerrein Noordschil vindt plaats via één enkelstrooksrotonde die in het verlengde van de Chopinlaan wordt gerealiseerd;
4. De bestaande solitaire fietsoversteek op de N221 tussen de Ravensteinselaan en de Escherrotonde wordt opgeheven. Op het kruispunt N221-Ravensteinselaan wordt een verbeterde fietsoversteek met middeneiland gerealiseerd.

Voor het project Poort van Baarn is een concept maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) opgesteld. De kosten-batenanalyse wijst uit dat de verhouding kosten en baten in een hoog en laag scenario tussen de 2,27 en 1,67 ligt. Het project is daarmee ruimschoots kosteneffectief.

#### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven:**

In 2020 is via een informatieavond aan de omgeving een conceptvoorstel gepresenteerd voor de Poort van Baarn. Vervolgens is dit voorstel op diverse punten aangepast om tegemoet te komen aan kritiekpunten en aanvullende wensen op het gebied van fiets en verkeersveiligheid vanuit de omgeving. Dit heeft echter geleid tot een ontwerp dat op vrijwel alle punten suboptimaal scoort en nog maar op weinig enthousiasme bij belanghebbenden en betrokkenen kon rekenen. Ondertussen was ook vastgesteld dat de doorfietsroute Amersfoort – Hilversum langs de Poort van Baarn gaat, wat het belang van een goede oplossing voor de fiets prominenter maakte. Als gevolg daarvan is er opnieuw gekeken naar het vraagstuk, wat heeft geleid tot een nadere verkenning met als resultaat negen schetsontwerpen. Het ging om de volgende alternatieven:

1. Berekuil;
2. Turborotonde met gelijkvloerse fietsoversteken;
3. VRI met gelijkvloerse fietsoversteken;
4. VRI met ongelijkvloerse fietsoversteken;
5. Turborotonde met zuidelijke fietstunnel;
6. Turborotonde met tunnel gemotoriseerd verkeer N221 in zuid-noordelijke richting;
7. Turborotonde met ongelijkvloerse fietsoversteken;
8. VRI met ongelijkvloerse fietsoversteken (zuid-west) en enkelstrooksrotonde;
9. Optimalisatie alternatief 8 met partiële eirotonde.

Om tot een voorkeursalternatief te komen, zijn de alternatieven integraal beoordeeld aan de hand van verschillende criteria met een multi-criteria-analyse (MCA).

Op basis van de resultaten van de MCA zijn de alternatieven 1, 4 en 7 nader onderzocht. Daarbij scoorden variant 1 en 7 het beste, maar is variant 4 in het vervolgonderzoek gehandhaafd vanuit oogpunt van doorstroming, omdat een verkeersregelinstantie (VRI) daar beter op scoort. Op basis van het verdere onderzoek naar deze drie alternatieven gelden op de beoordelingscriteria de volgende conclusies:

1. Verkeersafwikkeling: Alle onderzochte alternatieven voor de Poort van Baarn resulteren in lagere voertuigverliesuren dan de referentiesituatie. Van de onderzochte alternatieven leiden de rotondealternatieven in de ochtendspits tot de grootste reductie in voertuigverliesuren. Op lokaal (kruispunt)niveau is er een duidelijk verschil zichtbaar en functioneert het alternatief VRI ongelijkvloers het best;
2. Fiets- en voetgangerskwaliteit: Het alternatief berekuil onderscheidt zich door een ongelijkvloers uitwisselpunt voor langzaam verkeer onder de Escherrotonde. Hierdoor ontstaat tussen alle herkomst- en bestemmingen een directe en snelle verbinding;
3. Verkeersveiligheid – gemotoriseerd verkeer: De alternatieven berekuil en turborotondes bestaan uit twee rotondes. Rotondes zorgen voor een verlaging van de snelheid waardoor de ernst van ongevallen lager is dan bij voorrangskruisingen of bij verkeerslichten. Rotondes hebben daarom op het gebied van verkeersveiligheid de voorkeur boven voorrangskruispunten of verkeerslichten;
4. Verkeersveiligheid – fiets/voetgangers: Onder de rotonde N221-Drakenburgerweg kan langzaam verkeer alle richtingen op. Hierdoor is het aantal fietsers dat gebruik maakt van de rotonde Chopinlaan lager, wat het aantal conflicten tussen gemotoriseerd verkeer en langzaam verkeer beperkt. Wel is er meer kans op conflicten van fietsers onderling, met name op het kruisingsvlak in de berekuil. Net als bij het gemotoriseerd verkeer geldt voor langzaam verkeer dat er sprake is van een groter risico op ongevallen met een ernstige afloop bij een kruising met verkeerslichten. Dit vanwege roodlichtnegatie van zowel gemotoriseerd verkeer als langzaam verkeer. Een rotonde scoort daarom beter dan een oplossing met verkeerslichten;
5. Sociale veiligheid: Er is nauwelijks sprake van onderscheid tussen de alternatieven. Het doorzicht in de fietstunnels kan op bepaalde delen van de fietstunnel wel iets beter zijn, maar is dan op een zijtak van datzelfde alternatief weer aanzienlijk minder, daarom scoren alle alternatieven gelijk;

6. Landschappelijke inpassing: Op criterium landschappelijke inpassing scoren de alternatieven met rotondes (1 en 7) hoger dan die met VRI's omdat de rotondes geen uitgesproken richting hebben, waardoor deze beter te combineren zijn met de landschappelijke oost-west lijnen in de vorm van bomenclusters/-rijen en sloten. Ook is er relatief minder verharding nodig;
7. Inpassing: Het alternatief VRI-ongelijkvloers scoort het slechts op dit criterium doordat dit alternatief het meeste verharde oppervlakte heeft van de drie alternatieven en hiermee het meeste impact heeft op de omgeving/inpassing;
8. Draagvlak omgeving/stakeholders: Het VRI-alternatief is vanwege zijn sterke eigenschappen op het gebied van verkeersafwikkeling onderdeel van de studie gebleven, maar als onwenselijk beoordeeld vanuit de omgeving. De berekuil is vooral vanwege zijn landschappelijke kwaliteiten en het aanzien als meerwaarde voor het gebied/de gemeente als meest wenselijk beoordeeld. Het ontwerp wordt betiteld als een 'landmark', ofwel herkenningspunt en kan gezien worden als een ontwerp dat Baarn op de kaart zet;
9. Kosten: Door de aanwezigheid van een uitgebreid netwerk van tunnels voor fietsers en voetgangers is de berekuil het meest kostbare alternatief. Voor het alternatief turborotonde zijn de investeringskosten ongeveer € 3 miljoen lager;
10. Ecologie: In het project zijn in voorgaande projectfasen de grotere uitdagingen op het gebied van ecologie uit de weg gegaan en zijn de beschouwde alternatieven zoveel mogelijk geoptimaliseerd. Echter blijft bij alternatieven 1, 4 en 7, na optimalisatie van de ontwerpen, een beperkte aantasting van het NNN-gebied over, die gecompenseerd dient te worden. Verstoring door geluid en licht is voor alle alternatieven gelijkwaardig vanwege de aanwezigheid van ongelijkvloerse kruisingen in de alternatieven;
11. Uitvoerbaarheid/fasering en uitvoeringstijd: De aanpassingen aan de bestaande situatie om te komen tot één van de drie alternatieven is in alle gevallen immens groot met als gevolg een lange uitvoeringstijd. Ook is de bouw van meerdere fietstunnels complex door de schuine aansluitingen, ronde vormen en gebogen tunneltoeritten. De berekuil scoort van alle drie onderzochte alternatieven het slechtst;
12. Wendbaarheid/adaptiviteit: De berekuil bestaat uit een viertaksfietstunnel met een open middeneiland onder de nieuwe turborotonde. Hierdoor kunnen in de toekomst geen grootschalige aanpassingen worden doorgevoerd aan de wegen en kruispunten in het berekuilalternatief zonder grote sloopwerkzaamheden en nieuwe investeringen te moeten doen.

#### *Participatie/draagvlak onder stakeholders*

De provincie heeft vanaf het begin van dit project wensen en eisen van stakeholders in kaart gebracht. Deze wensen en eisen waren in belangrijke mate ook sturend voor het verloop van de verkenning. Input van stakeholders is meegenomen tijdens vier interactieve sessies in kasteel Groeneveld, waarbij de volgende stakeholders zijn geconsulteerd:

1. Staatsbosbeheer (eigenaar van kasteel Groeneveld);
2. Fietsersbond Baarn en Utrechts Fiets Overleg;
3. Veilig Verkeer Nederland;
4. Bewonersvereniging Drakenburgerweg;
5. Ondernemersvereniging Noordschil.

In het proces is constant het draagvlak en de mening van de stakeholders als een essentieel onderdeel van het onderzoek beschouwd. De berekuiloplossing is vooral vanwege de landschappelijke kwaliteiten en het aanzien als meerwaarde voor het gebied als meest wenselijk beoordeeld. Het ontwerp wordt betiteld als een 'landmark' en kan gezien worden als een ontwerp dat Baarn op de kaart zet. Wat betreft de stakeholders is de berekuiloplossing met voorsprong het voorkeursalternatief.

Bij navraag en toetsing tijdens verschillende contactmomenten is nadrukkelijke afkeuring geuit ten opzichte van een alternatief met verkeerslichten. Dit alternatief is vanwege zijn sterke eigenschappen op het gebied van verkeersafwikkeling in het proces gehouden, maar als zeer onwenselijk beoordeeld vanuit de omgeving.

De berekuiloplossing heeft het meeste draagvlak bij de betrokken stakeholders. Mede om deze reden heeft Baarn begin 2023 de voorkeur uitgesproken voor deze oplossing. In navolging hiervan is op donderdag 11 januari 2024 een intentieovereenkomst tussen Baarn en de provincie getekend voor het nader uitwerken en uitvoeren van de berekuil. Op 23 januari 2024 is een goed bezochte inloopbijeenkomst georganiseerd om bewoners en ondernemers te informeren over het voorgenomen projectbesluit voor de Poort van Baarn.

De inhoudelijke argumenten om het alternatief bereikbaar en omliggende maatregelen verder uit te werken en te realiseren zijn:

1. (a) De provincie ontvangt van tijd tot tijd klachten over de solitaire fietsoversteek over de Wakkerendijk tussen de rotonde Zandheuvelweg en het viaduct van de A1. De ligging en vormgeving van deze fietsoversteek is allerm minst ideaal. De oversteek bevindt zich op enige afstand van de rotonde Zandheuvelweg waardoor het verkeer dat vanaf de rotonde Zandheuvelweg in noordelijke richting rijdt snelheid aan het ontwikkelen is op het moment dat de fietsoversteek wordt gepasseerd. Daarnaast moeten de fietsers twee keer twee rijstroken oversteken met het risico op afdekongevallen (autoverkeer op de rechterrajstrook blokkeert het zicht op naderend verkeer op de linkerrijstrook). Met de aanleg van de tunnel wordt dit risico voorkomen.  
(b) In de afgelopen jaren zijn maatregelen getroffen die vooral gericht waren op het verbeteren van de zichtbaarheid van de fietsoversteek en die bestonden uit:
  - het verplaatsen of weghalen van overbodige en/of zichtbelemmerende bebording;
  - het plaatsen van extra waarschuwborden voor de fietsoversteek;
  - het plaatsen van extra bebakening (witte horizontale plankjes) bij de oversteek;
  - het wit maken van de "koppen" of randen van de trottoirbanden bij de oversteek;
  - het checken en zo nodig oprispen van de markering.Deze maatregelen hebben onvoldoende bijgedragen om de verkeersveiligheid te verbeteren.
2. (a) De Escherrotonde vormt het onderlinge uitwisselpunt van meerdere regionale fietsroutes, waaronder de te realiseren doorfietsroute Amersfoort – Hilversum. Met de toename van het autoverkeer op de N221 nemen de wachttijden voor overstekende fietsers bij de Escherrotonde toe. Daarnaast is de fiets- en voetgangersoversteek aan de zuidzijde van de Escherrotonde aangemerkt als 'groot risico', dat wil zeggen een situatie waarbij er kans is dat er ernstige slachtoffers vallen wanneer zich een ongeval voordoet. Dit heeft met name te maken met de kans op 'afdekongevallen' als gevolg van de mogelijkheid dat opgestelde vrachtwagens op de ene opstelstrook het zicht op naderend autoverkeer op de andere opstelstrook belemmeren. Door het fietsverkeer ongelijkvloers af te wikkelen, wordt dit conflict voorkomen.  
(b) Van de twee nader onderzochte rotondevormen bereikbaar en turborotonde met ongelijkvloerse fietsoversteken (zie paragraaf 'Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven'), presteert de bereikbaar het best. Op alle onderzochte indicatoren leidt de bereikbaar tot betere resultaten dan de turborotonde met ongelijkvloerse fietsoversteken. Voornamelijk de kortere wachtrijen bij de Escherrotonde zorgen hiervoor. In de maatgevende avondspits blijft de gemiddelde wachtrijlengte in het drukste kwartier bij de bereikbaar beperkt tot maximaal (bij incidentele spitsen) circa 596 meter, terwijl deze bij de turborotonde met ongelijkvloerse fietsoversteken meer dan verdubbeld tot circa 1434 meter. In de referentiesituatie 2040 zullen de wachtrijen oplopen tot circa 2200 meter. In de huidige situatie wordt het bedrijventerrein Noordschil via de vijfde tak op de Escherrotonde ontsloten. Om de situatie te vereenvoudigen ter verbetering van de doorstroming wordt de ontsluiting van de Noordschil verplaatst naar de nieuw te realiseren rotonde in het verlengde van de Chopinlaan. Hierdoor wordt de verkeerssituatie op de Escherrotonde overzichtelijk en kan het verkeer in de toekomst beter doorstromen;
3. Nabij kasteel Groeneveld is op de N221 een solitaire fietsoversteek aanwezig. Solitaire oversteekvoorzieningen op wegvakken van provinciale wegen zijn conform de principes van duurzaam veilig niet gewenst vanuit oogpunt van verkeersveiligheid. De provincie zet zich in op het verminderen van deze oversteekbewegingen. Om de bereikbaarheid van kasteel Groeneveld te waarborgen, wordt de fietsoversteek nabij het kruispunt met de Ravensteinselaan verbeterd. Langzaam verkeer heeft daarmee de mogelijkheid om kasteel Groeneveld te bereiken via deze fietsoversteek of de bereikbaar en daarmee is het kasteel goed bereikbaar voor fietsers en voetgangers.

#### **Financiën:**

Het investeringskrediet van de maatregelen is geraamd op € 33.1 miljoen exclusief BTW en prijspeil 2024. Dit bedrag is deterministisch geraamd. Dit is exclusief de kosten voor het verkrijgen van de benodigde gronden. Hiervoor zorgt Baarn. De investeringsbeslissing is opgesteld op basis van de afspraken opgenomen in de Nota Investeren, waarden en exploiteren voor grote projecten (conform bijlage 4 van deze nota, De Utrechtse Ramingsmethode voor infrastructurele investeringen). Via de intentieovereenkomst met Baarn is afgesproken dat de gemeente € 1 miljoen bijdraagt. Dit is nog niet verrekend in de kostenraming.

**Vervolgprocedure / voortgang:**

Het is nog niet zeker dat na promotie naar de voorbereidingsfase via het komende MIPM deze fase ook direct start. Helaas heeft de provinciale organisatie te kampen met een tekort aan medewerkers. Hierdoor zijn niet alle projecten te voorzien van voldoende bemensing om deze verder voor te bereiden en uit te voeren. Begin februari 2024 is er daarom geprioriteerd in het projectenportfolio. We stellen wel voor de studiefase formeel af te ronden. Op het moment dat er capaciteit beschikbaar komt, kan dan de volgende fase van dit project direct worden opgestart. Vooralnog zetten we in op realisatie in 2028.

Het uiteindelijke voorstel wordt verwerkt in het MIPM, welke met de kadernota in juni aan u ter besluitvorming wordt voorgelegd.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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