

Aan:

fietsbrug-nieuwer-ter-aa@stichtsevecht.nl

Cc:

leden van Provinciale Staten Utrecht via statengriffie@provincie-utrecht.nl



De Bilt, 16 mei 2025

Onderwerp: Reactie Fietsbrug Nieuwer Ter Aa

Geachte [REDACTED],

Op 28 april 2025 ontvingen wij uw email met de 4 varianten die op 24 april 2025 tijdens de inloopavond zijn gepresenteerd. Wij maken graag gebruik van de gelegenheid op de informatie te reageren.

Algemeen

De varianten liggen alle 4 direct naast buitenplaats Over-Holland. Dit is een beschermd Rijksmonument, dat in eigendom is van Utrechts Landschap. De buitenplaats wordt gekenmerkt door:

- Vele monumentale eiken en beuken, ook op locaties direct grenzend aan het Amsterdam-Rijnkanaal;
- De aanwezige landschappelijke parkaanleg met slingervijver en eiland dateert van 1750 en was de eerste in deze stijl in Nederland. Deze ligt dicht bij het Amsterdam-Rijnkanaal;
- Er is een historische zeventiende eeuwse zichtlijn vanaf het hoofdhuis richting en over het Amsterdam-Rijnkanaal die oorspronkelijk op het verdwenen kasteel Aastein was gericht;
- De buitenplaats kent enkele oude bosgroeiplaatsen;
- De gehele buitenplaats behoort tot het Natuur Netwerk Nederland (hierna: het NNN). O.a. ringslang, ree en vele vleermuissoorten zijn in het park aanwezig. Het deel van het park tegen het Amsterdam-Rijnkanaal aan is het rustigste deel van het park en kent de minste verstoring door menselijke activiteiten. Hier broedt o.a. de boomvalk. Hier vinden soorten rust, ruimte en relatief veel duisternis om te rusten, foerageren, broeden, zich voort te planten, etc.;
- Het overpark van de buitenplaats (gelegen tussen de Rijksweg en het Amsterdam-Rijnkanaal) is een van de weinige voor publiek opengestelde parken langs de Vecht. Utrechts Landschap heeft het park recent gerestaureerd waarbij o.a. historische paden nabij de slingervijver zijn hersteld.

Noodzaak brug

Hoewel wij terdege beseffen dat Rijksbudget ter beschikking is gesteld voor een brug, zijn wij van mening dat serieus over de noodzaak van een fietsbrug moet worden nagedacht. De brug kan noodzakelijk zijn voor utilitaire fietsers. Voor recreatieve fietsers is de brug echter geen noodzaak. De utilitaire fietsers bestaan grotendeels uit scholieren die van Nieuwer Ter Aa naar Breukelen fietsen en omgekeerd. Hun aantal is echter beperkt en een groot aandeel van hen zal (gezien de afstand van hun woning tot voorzieningen) elektrisch fietsen of anderszins gemotoriseerd rijden. Een iets langere route naar school vormt dan geen groot probleem.

De reistijdwinst bij een nieuwe brug is (afhankelijk van de variant) 6 tot 9 minuten voor fietsers tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen en 1 tot 5 minuten voor fietsers tussen Loenen aan de Vecht en Station Breukelen. Wij vinden het van groot belang te overwegen of de besteding van het budget in relatie tot de beperkte reistijdwinst en de grote aanslag op landschap, historisch erfgoed en natuur wel gerechtvaardigd is voor dit beperkte aantal fietsers.

Wij verzoeken u dan ook een grondige analyse te maken van maatschappelijke kosten en baten (MKBA) van een fietsbrug op deze locatie. Omdat wij dit zo'n fundamentele stap in het proces vinden, hebben wij een afschrift van deze brief naar Provinciale Staten gestuurd.

Bezoekadres
Landgoed Oostbroek
Bunnikseweg 39
3732 HV De Bilt

Postadres
Utrechts Landschap
Postbus 121
3730 AC De Bilt

Telefoon
030 - 22 05 555
IBAN [REDACTED]

Aangesloten bij LandschappenNL,
het samenwerkingsverband van de
12 provinciale Landschappen
www.utrechtslandschap.nl



Locatie brug

Zoals wij op 20 november 2024 hebben aangegeven bij Provinciale Staten vinden wij dat serieus gekeken moet worden naar de locatie van een eventuele brug. De locatie van alle 4 varianten grenst direct aan Over-Holland en ligt bij variant 1 en 3 ook naast het beschermde Rijksmonument Sterreschans. Wij zien nu dat de invloed van de fietsbrug op het cultuurhistorisch erfgoed, landschap en natuur onvoldoende aandacht en stem krijgt.

Daarom verzoeken wij u met klem andere alternatieven mee te nemen in uw onderzoek. Andere locaties hebben minder impact op cultuurhistorisch erfgoed, landschap en natuur. Verplaatsing van brug naar het zuiden heeft de volgende voordelen:

- Geen aantasting van de historische zichtlijn vanaf het hoofdhuis van Over-Holland richting en over het Amsterdam-Rijnkanaal;
- Het bouwwerk gaat meer op in de gebouwde omgeving, waardoor aantasting van het groene landschap beperkter is;
- Het zicht op de brug vanuit de buitenplaats is veel beperkter;
- Geen gebruik van percelen behorend bij het Rijksmonument;
- Geen oppervlakteverlies NNN;
- Geen noodzaak voor het kappen van de bomen langs het kanaal;
- Sociale veiligheid nabij bebouwing is groter dan achter een natuurgebied, waar zowel overdag als in de avond/nacht weinig toezicht is en het donkerder en meer verlaten is;
- De invloed van verlichting op en nabij de brug is in bebouwd gebied veel kleiner dan naast een natuurgebied, dus minder verstoring van natuurwaarden;
- Meer mogelijkheden voor realisatie van de brug op percelen die in eigendom van RWS en/of gemeente zijn;
- Een kans om fietsers te weren in het Laantje van Over-Holland en dit Laantje alleen als wandelpad open te stellen.

Verder willen wij het volgende opmerken met betrekking tot de locatie-uitgangspunten van een eventuele brug:

- De Richtlijnen Vaarwegen van Rijkswaterstaat voor de afstand van de aanlegplaatsen voor binnenvaartschepen tot een brug zijn in de 4 schetsen van de varianten gepresenteerd als belemmerend voor verplaatsing van de fietsbrug naar het zuiden. Het zijn echter richtlijnen. Het betreft geen strikte eis en een afwijking is mogelijk. Wij verzoeken u dan ook in uw onderzoek op een flexibeler manier om te gaan met deze afstandseis;
- Er is tijdens de informatie-avond van 24 april 2025 door de projectgroep aangegeven dat naar het zuiden verplaatsen van de fietsbrug zorgt voor een grotere overspanning van de brug en daarmee hogere kosten, waardoor er mogelijk een overschrijding van het budget plaatsvindt. Wij willen dit graag terugzien in een goede kostenbatenanalyse, bijvoorbeeld in een MKBA;
- De richtlijnen van de fietsersbond voor de hellingshoek zijn nu als uitgangspunt genomen. Echter, ook hiervan kan worden afgeweken, zodat er kortere/steilere hellingen ontstaan die ook in stedelijk gebied minder impact hebben;
- Ondanks dat meer dan 100 jaar geleden is afgesproken dat er altijd op de plek van het huidige pontje een verbinding moet blijven, zijn wij van mening dat deze afspraak moet worden gezien in het licht van die tijd, waarin de vervoersmogelijkheden veel beperkter waren. De vraag is of in de huidige tijd van elektrische fietsen deze afspraak niet flexibeler geïnterpreteerd kan en moet worden.

Kanttelingen en vragen bij de varianten

Wij hebben de volgende vragen en opmerkingen bij varianten:

- In alle varianten ligt de brug en/of de oostelijke hellingbaan direct naast Over-Holland, of waarbij de hellingbaan in de varianten 2A en 2B zelfs door de percelen van Over-Holland gaat. Wij vinden dit zeer onwenselijk;
- In de varianten 2A en 2B zijn de hellingbaan en pijlers bij de slingervijver van Over-Holland voorzien. Dit zal zichtbaar zijn vanuit het park. O.a. bij de slingervijver zijn recent de historische paden hersteld. De sfeer van dit fraaie parkdeel met een bestand aan veterane bomen, zal door de komst van brug met hellingbaan op zo'n korte afstand van dit rustige deel van het park jaarrond sterk worden aangetast. Wij vinden deze twee varianten de slechtste opties, omdat ze de grootste impact op het Rijksmonument Over-Holland veroorzaken;

- Bij alle varianten wordt de impact op het NNN op 0 meter gesteld. Dit is niet correct. Allereerst zal er bij de varianten 2A en 2B grond van Utrechts Landschap nodig zijn en deze grond behoort tot het NNN. Daarnaast wordt bij alle varianten de vitaliteit van de bomen van Utrechts Landschap aangetast, wat ook invloed heeft op (de kosten van) het beheer door Utrechts Landschap. De boomkronen groeien op dezelfde plek als de beoogde hellingbaan, waardoor waarschijnlijk regelmatig gesnoeid zal moeten worden. Het realiseren van de fundering van de hellingbaan zal een aantasting zijn van het wortelstelsel van de bomen, waardoor deze in vitaliteit achteruit gaan. Daarbij komt dat boomveiligheidscontroles met de aanwezigheid van een hellingbaan, vaker uitgevoerd moeten worden en vaker zullen leiden tot het preventief reduceren van de boomkroon, hetgeen de vitaliteit van de bomen nog verder verzwakt;
- De ruimte tussen het Amsterdam-Rijnkanaal en de buitenplaats Over-Holland is beperkt. De strook tussen de oever van het kanaal en de sloot direct naast Over-Holland is ongeveer 17 meter breed. De beschikbare ruimte tussen de sloot en de bomenrij direct naast het fietspad is nog beperkter (ongeveer 5,5 meter). Daarbij zijn er mogelijke beperkingen die gelden voor het realiseren van bouwwerken in het dijklichaam/zone direct naast de oeverbeschoeiing van het kanaal. Toch wil men bij alle varianten de bomenrij naast het fietspad behouden. Is dat wel realistisch? Wij kunnen ons niet voorstellen dat de bomenrij gespaard kan blijven bij de aanleg van de brug;
- Wij vragen ons af of de boomkronen van zowel bomen op grond van Rijkswaterstaat als ook Utrechts Landschap gespaard kunnen blijven;
- Ook wanneer de bomenrij en boomkronen naast het fietspad wel behouden kunnen blijven, zal er schade optreden aan dit groen omdat de (fundamenten van de) pijlers van de hellingbaan in de wortelzone van de bomen gerealiseerd zullen worden. Een boomeffectanalyse (BEA) moet hier meer duidelijkheid over geven. Vanuit onze ervaring kunnen wij nu al zeggen dat dit negatieve invloed zal hebben;
- De hellingbaan zal sowieso invloed hebben op zijn omgeving door schaduwwerking op het water/sloot en de begroeiing. Dit heeft ook invloed op natuurbeheer(skosten);
- In de ontwerpen hebben de verschillende hellingbanen een bepaald hellingspercentage dat vanuit fietscomfort is gehanteerd. De ruimtelijke en landschappelijke impact van het bouwwerk kan verkleind worden door het hellingspercentage te verhogen. Voor een groot deel van de utilitaire fietsers zal dit geen probleem vormen, omdat zij vaak elektrisch fietsen. De gebruikers van de brug zal, naast recreanten, een relatief beperkt aantal scholieren (tussen Nieuwer Ter Aa en Breukelen) zijn. In beide groepen fietsers worden steeds meer elektrische fietsen gebruikt. Daarom kan een iets steilere hellingbaan ook een goede optie zijn. Wij verzoeken u dit mee te nemen in het verdere proces;
- Een brug waarbij je als fietser moet afstappen en met een luie trap met de fiets aan de hand over de brug gaat, leidt tot een kleiner ruimtebeslag en zal nog steeds sneller zijn dan de huidige pontverbinding. Wij verzoeken u dit mee te nemen in het verdere proces;
- Onduidelijk is hoe de reistijdwinst is bepaald. Wij verzoeken u om meer inzicht daarin;
- Het aantal fietsers dat gemiddeld genomen de huidige pont gebruikt, is onbekend. Wij verzoeken u zo snel mogelijk tellingen uit te voeren (waarbij een onderscheid gemaakt moet worden in utilitaire fietsers (met name scholieren) en recreatieve fietsers), en deze data te gebruiken bij een brede maatschappelijke afweging en/of onderbouwing van de noodzaak van de brug. Indien mogelijk is het verstandig ook een onderscheid te maken in elektrische fietsers en niet-elektrische fietsers.

Conclusie

Wij verzoeken u een grondige analyse te maken van maatschappelijke kosten en baten van een fietsbrug, vanwege de beperkte reistijdwinst en de grote aanslag op landschap, historisch erfgoed en natuur, en het beperkte aantal utilitaire fietsers (grotendeels elektrisch) waarvoor de brug noodzakelijk zou zijn. Het uitvoeren van een telling van het aantal fietsers dat van de pont gebruikt maakt is daarbij essentieel.

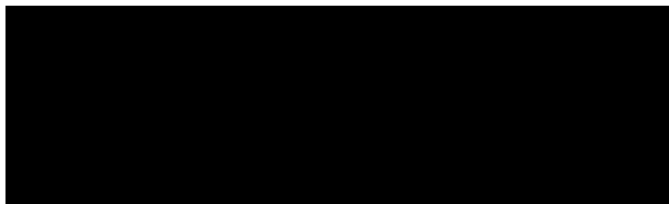
De locatie is in grote mate bepalend voor de aantasting van het Rijksmonument, het landschap en de natuur. Wij verzoeken u een zuidelijker locatie serieus te onderzoeken.

Wij maken ons grote zorgen over een aantasting van de cultuurhistorische, landschappelijke en natuurwaarden van Over-Holland, niet alleen vanwege een mogelijke oppervlakteaantasting van Over-Holland, maar ook vanwege de versturende en uitstralende effecten van een brug en hellingbaan op dit Rijksmonument en natuur.

Wij vinden daarbij de varianten 2A en 2B het meest onwenselijk, maar ook de varianten 1 en 3 zijn een pijnlijke aantasting van de beleving van de buitenplaats, de zichtlijnen, de vitaliteit van de bomen en de relatieve rust en duisternis is het rustigste deel van het park. Wij verzoeken u daarom serieus naar alternatieven op andere locaties te kijken en daarbij de ontwerp-eisen flexibel te hanteren zodat de ruimtelijke impact beperkter kan zijn.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met [REDACTED], [REDACTED]

Met vriendelijke groeten,



Drs. S.G. van Dockum
Directeur-bestuurder Utrechts Landschap