

Aan Provinciale Staten
Statencommissie Milieu, Mobiliteit en Economie

| | | | |
|------------|--------------------------------------|--------------------|-----------------------------------|
| DATUM | 23 mei 2017 | REFERENTIE | Henk Strubbe |
| ONS NUMMER | 81AFEB7E | DOORKIESNUMMER | 3323 |
| NUMMER PS | 2017MME85 | E-MAILADRES | henk.strubbe@provincie-utrecht.nl |
| BIJLAGE | 1 Vergelijking varianten tunnel 2 | PORTEFEUILLEHOUDER | Verbeek-Nijhof |

Onderwerp Statenvoorstel: Aanleg fietstunnels in De Bilt en Zeist

Voorgestelde behandeling: ter informatie

Geachte dames en heren,

Inleiding

Aanleiding

In het kader van VERDER¹ zijn er twee fietstunnels zodanig uitgewerkt dat hiervoor de voorbereiding van de uitvoering kan worden gestart. Het betreft de tunnels 2 en 5. Fietstunnel 2 komt onder Utrechtseweg in Zeist bij het kruispunt De Dreef/ Kromme-Rijnlaan en fietstunnel 5 vervangt het oude fietstunneltje De Bilt onder de N237/ Utrechtseweg tussen de Kapelweg en de Oude Bunnikseweg.

¹ In VERDER werken overheden uit de regio samen met het Rijk aan mobiliteitsoplossingen in Midden Nederland. Doel daarbij is om het verkeer in 2020 in de regio beter door te laten stromen.
Voor meer informatie over VERDER, zie: <http://www.ikgaverder.nl/>



Voorgeschiedenis

In 2011 is het VERDER-project 270 aanleg van vijf fietstunnels N237 gestart. Inmiddels zijn twee van de fietstunnels in gebruik, namelijk fietstunnel 4 onder de N412/Universiteitsweg door, (sinds het 2015) en tunnel 1 bij landgoed Vollenhoven onder de N237/Amersfoortseweg door (najaar 2016).

In 2015 hebben we in goed overleg met gemeente de Bilt besloten om fietstunnel 3 (onder de Soestdijkseweg-Zuid door, niet aan te leggen. Hierover hebben wij u eerder geïnformeerd (Statenbrief met nr. 81552602 van 14 juli 2015).

De belangrijkste oorzaak is de aanwezigheid van woningen in de smalle Dorpsstraat. Er is onvoldoende ruimte om hier een goede fietstunnel (niet te steile hellingen, voldoende breed en sociaal veilig) te maken. Het amoveren van deze woningen ten behoeve van een fietstunnel zou leiden tot te hoge kosten en impact voor dit deel van het dorp. Samen met gemeente wordt nu een plan uitgewerkt om de fietsroute op deze locatie te verbeteren en veiliger te maken. Daarom is het plan om hier een fietstunnel mogelijk te maken gestopt.

De plannen voor de nu te realiseren fietstunnels 2 en 5 zijn in goed overleg met de gemeente De Bilt en Zeist tot stand gekomen.

Op 25 januari 2017 is het UVVB akkoord gegaan met de aanleg van deze fietstunnels.

Essentie / samenvatting:

Fietstunnel 2

Bij de start van dit VERDER-project was het plan om deze fietstunnel aan te leggen bij het kruispunt N237/ Amersfoortseweg bij landgoed Vollenhoven (haaks op tunnel 1). Bij het uitwerken van dit plan werd echter geconstateerd dat te weinig fietsers van deze tunnel gebruik zouden maken maar dat iets zuidelijker deze fietstunnel wel rendabel zou zijn. Er kwamen toen twee locaties in beeld, namelijk bij het Herman Jordan college (Jordanlaan - Schorteldoekse-steeg) en het kruispunt Utrechtseweg/ De Dreef/ Kromme-Rijnlaan. Beide locaties zijn uitvoerig onderzocht en met elkaar vergeleken. Daarbij bleek dat de locatie De Dreef/ Kromme-Rijnlaan de meest geschikte locatie is. (voor de afweging zie bijlage 1) Afgesproken is dat deze fietstunnel door de gemeente Zeist wordt gerealiseerd.

Fietstunnel 5

Fietstunnel 5 vervanging van het bestaande "tunneltje De Bilt". De reden is dat deze tunnel te smal, De drukke (brom)fietsroute De Bilt – De Uithof kruist de N237-Utrechtseweg in De Bilt via een oud, smal tunneltje met te steile hellingen met als gevolg veel botsingen in de tunnel en veel klachten.



Foto van het verouderde "tunneltje De Bilt". Links naast de witte streep

is de strook voor voetgangers en rechts voor fietsers in twee richtingen.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Fietstunnel (nr. 2) onder de Utrechtseweg in Zeist

- Geen wachttijden en minder verkeersslachtoffers voor circa 1.200 fietsers per (gemiddelde) werkdag tussen Zeist en USP bij het kruisen van de auto en OV-route Utrecht - Zeist vice versa.

Fietstunnel (nr. 5) onder N237 in De Bilt

- Het comfortabel, snel, direct en verkeersveiliger maken van het hoofdfietsnetwerk door de aanleg van een bredere, hogere, fietstunnel en minder steile hellingen.

Financiële consequenties

Het totale budget voor dit VERDER-project voor aanleg van de 5 fietstunnels bedraagt 10 miljoen euro. Voor de realisatie van deze twee fietstunnels is € 5.340.450 beschikbaar gesteld (inclusief alle kosten zoals: VAT-kosten, onderzoek kosten, algemene kosten, winst en risico, onvoorzien, enz.)

Vervolgprocedure/voortgang

De voorbereidende werkzaamheden voor deze twee tunnels zijn reeds gestart. Voor beide tunnels moet het bestemmingsplan worden aangepast. Hierdoor staat de aanleg van deze tunnels gepland in 2019.

Concreet voorliggende vraag aan statencommissie / Provinciale Staten

Kennis te nemen van deze brief.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

De voorzitter,
De secretaris,

Vergelijking fietstunnelvarianten voor fietstunnel 2

| Onderwerp | Fietstunnel tracé Jordanlaan – Schorteldoeksesteeg (bij Herman Jordan college) | Fietstunnel tracé De Dreef - Kromme-Rijnlaan |
|--|--|--|
| Doelstellingen | | |
| Doelstelling: 'De Utrechtseweg moet veiliger worden om te passeren voor fietsers en voetgangers' | Het aantal gewonde verkeersslachtoffers zal in geringe mate afnemen: afhankelijk van hoeveelheid fietsverkeer 0,33 a 0,5 slachtoffers /jaar. | Het aantal gewonde verkeersslachtoffers zal in geringe mate afnemen: 0,2 slachtoffers /jaar. |
| Doelstelling: ' De fietstunnel moet tijdswinst voor fietsers opleveren' | Gemiddelde berekende reistijdswinst: - zonder fietsdoorsteek naar USP: 1717 uur/jr. - met fietsdoorsteek naar USP: 1145 uur/jr. | Gemiddelde berekende reistijdswinst: - zonder fietsdoorsteek naar USP: 1580 uur/jr. - met fietsdoorsteek naar USP: 2370 uur/jr. |
| Doelstelling: 'De fietstunnel moet tijdswinst voor OV (busvervoer) en autoverkeer opleveren | Gemiddelde berekende tijdswinst: nihil. | Gemiddelde berekende tijdswinst: geen. |
| Doelstelling: Het comfortabel, snel en direct maken van het hoofdfietsnetwerk | De fietstunnel komt in een bestaande fietsroute van het hoofdfietsnetwerk. | De fietstunnel komt in een bestaande fietsroute van het hoofdfietsnetwerk. |
| Kostenraming | | |
| Kostenraming totale project | € 2.840.000,00 | € 2.100.000,00 |
| Inpassing | De benodigde gronden aan de noordzijde van de tunnel zijn in het bezit van: Stichting Utrechtse Lyceum en de Stichting bewaareenheid Grondvermogen (eigenaar kantoorvilla); deze gronden moeten worden aangekocht. Overige gronden zijn in het bezit van de gemeenten De Bilt en Zeist. Inpassing zal grote problemen geven omdat het parkeerterrein van de kantoorvilla veel kleiner wordt, de aantrekkelijkheid van de conciërge woning sterk wordt aangetast en de tunnel op de Schorteldoeksesteeg de toegankelijkheid van het klooster van de fraters beperkt. | Grond is eigendom van de gemeente Zeist. |
| Verplaatsen/ hinder aanwezige kabels en leidingen | Parallel aan de Utrechtseweg liggen veel kabels en leidingen. Deze moeten allen tijdens de werkzaamheden worden onderbroken. Langs de Schorteldoeksesteeg ligt een lagedruk gasleiding welke verplaatst moet worden. | Parallel aan de Utrechtseweg liggen veel kabels en leidingen. Deze moeten allen tijdens de werkzaamheden worden onderbroken. Langs het fietspad van De Dreef en de Kromme-Rijn moeten diverse (data) kabels worden verplaatst. |
| Flora en Fauna | | |
| Aantal kapvergunning plichtige bomen die gekapt moeten worden | 16 bomen. | 14 bomen. |
| Beschermde planten | Er zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. | Er zijn geen beschermde plantensoorten aangetroffen. |
| Mogelijke verstoring fauna | Verstoring van vliegroutes vleermuizen. Deze kan met de aanplant van nieuwe bomen worden hersteld. | Verstoring van vliegroutes vleermuizen. Deze kan met de aanplant van nieuwe bomen worden hersteld. |

| | | |
|--|---|---|
| Cultuurhistorie | | |
| Cultuurhistorie | De Utrechtseweg is onderdeel van 'de Stichtte Lustwarande'. Als de bomenrij wordt hersteld levert dit geen problemen op. | De Utrechtseweg is onderdeel van 'de Stichtse Lustwarande'. Als de bomenrij wordt hersteld levert dit geen problemen op. |
| Vergunningen | | |
| Bestemmingsplan | Het bouwen van een tunnel voor fietsverkeer past niet binnen het bestemmingsplan. Gezien de grootte van het hele project is een bestemmingsplanherziening het advies. Het oppervlak is te groot voor een kruimel geval vrijstelling, projectbesluit is niet handig i.v.m. bezwaar. Tijdsduur: totaal ongeveer 1 jaar. (Leges)kosten totaal: € 27.500, -. | Een deel van het parallelle fietspad langs de fietstunnel ligt in bestemming 'groen'. Dit is minder dan 50m ² en kan dus met een kruimel regeling worden gewijzigd. Tijdsduur: ongeveer 3 maanden. |
| Omgevingsvergunning | Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde. | Omgevingsvergunning voor het uitvoeren van een werk, geen gebouw zijnde. |
| Vinden er activiteiten plaats in een grondwaterbeschermingsgebied, waterwingebied, intrekgebied of een hiermee samenhangende boring vrije zone | Ja, Provinciale milieuverordening Utrecht. (melding). | Ja, Provinciale milieuverordening Utrecht. (melding). |
| Wordt de geluidssituatie anders? (door wijziging verhardingstype, aanleg van nieuwe weg, etc.) | Nee, technisch op te lossen door bijvoorbeeld geluidsabsorberende wanden en plafond. | Nee, technisch op te lossen door bijvoorbeeld geluidsabsorberende wanden en plafond. |
| Hinder tijdens de realisatie | | |
| Verkeershinder | Tijdens de realisatie zal er 'veel' verkeershinder zijn gedurende het overgrote deel van de realisatie periode. De meeste verkeershinder zal tijdens het ingraven van de tunnel zijn. | Tijdens de realisatie zal er veel verkeershinder zijn gedurende het overgrote deel van de realisatie periode. Dit komt door dat de tunnel dicht bij de kruising ligt. De meeste verkeershinder zal tijdens het ingraven van de tunnel zijn. De extra hinder is te beperken door de uitvoering te combineren met de reconstructie van dit kruispunt (VERDER 89b). De hinder is hier minder omdat op de Utrechtseweg-Oost veel minder autoverkeer en bussen rijden dan op de Utrechtseweg-West. |
| Hinder voor (direct) omwonende | Tijdens de realisatie zal er 'zeer veel' hinder zijn voor de Fraters, de kantoorvilla Berkenhove (Utrechtseweg) en de school Herman Jordan en conciërgewoning. De hinder bestaat vooral uit verminderde <u>bereikbaarheid en geluidsoverlast</u> . Voor de bewoners Utrechtseweg 13 t/m 21 zal er voornamelijk geluidshinder zijn. Verwacht uitvoeringstijd: 5 maanden. | Tijdens de realisatie zal er 'beperkte' hinder zijn voor het kantoorpand De Dreef 2, kantoorpand Utrechtseweg 33. De hinder bestaat vooral uit geluidsoverlast. Voor de bewoners Utrechtseweg 20 en 22 zal er <u>voornamelijk geluidshinder</u> zijn. Verwacht uitvoeringstijd: 5 maanden. |