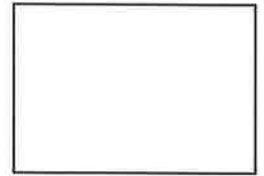




**Voorstel aan Gedeputeerde Staten van Utrecht  
B-stuk**

**GS-vergadering d.d.: 23 mei 2017**



**Onderwerp: Besluit tot aanleg van 2 fietstunnels in De Bilt en Zeist.**

**Essentie/ samenvatting:**

In het kader van VERDER worden in 2019 twee fietstunnels aangelegd voor het verbeteren van de fietsroutes tussen De Bilt, Zeist en Utrechts Science Park (USP). Eén komt er onder de Utrechtseweg bij het kruispunt De Dreef in Zeist en de ander vervangt het verouderde tunneltje onder de N237 in De Bilt.

**Voorgeschiedenis:**

In VERDER werken overheden uit de regio samen met het Rijk aan mobiliteitsoplossingen in Midden Nederland.

Deze fietstunnels zijn als deelmaatregel van project 270 in het VERDER-pakket opgenomen voor het comfortabel, snel, direct en verkeersveilig maken van het hoofd fietsnetwerk door het wegnemen van wachttijden van een verkeersregelinstallatie en het ongelijkvloers kruisen van drukke autoroutes. Op 26 januari 2017 heeft het UVVB (Utrechts verkeer- en Vervoer Beraad) ingestemd met het uitvoeringsvoorstel voor deze twee fietstunnels.

**Meetbaar/ beoogd beleidseffect:**

Geen wachttijden voor alle verkeer, minder verkeersslachtoffers en het comfortabel, snel, direct en verkeersveiliger maken van het hoofd fietsnetwerk.

**Gevolgen voor de middelen:**

De aanleg van deze twee fietstunnels kost € 5.340.450,- (€ 2.100.000 + € 3.240.450). Dit wordt gedekt uit de beschikbare middelen van het Mobiliteitsplan provincie Utrecht gelabeld aan het VERDER-pakket.

oorspronkelijk beschikbaar:	€ 10.000.000
reeds eerder aangewend:	€ 4.659.550
voorstel nu aan te wenden:	€ <u>5.340.450</u>
nog aan te wenden:	€ 0

**Begrotingswijziging**


Vervolg financiën op pagina 2:

**Nee  
Ja**

**Beslispunten:**

Gedeputeerde Staten besluiten:

1. Een investeringsbudget van € 2.100.000,- beschikbaar te stellen voor de aanleg van een fietstunnel onder de Utrechtseweg bij het kruispunt De Dreef in Zeist;
2. Een investeringsbudget van € 3.240.450,- beschikbaar te stellen voor de aanleg van een fietstunnel ter vervanging van het verouderde tunneltje onder de N237/ Utrechtseweg in De Bilt;
3. Bij de kadernota 2018 het exploitatiebudget vast en variabel onderhoud 1 januari 2020 jaarlijks op te hogen met € 5.800,-;
4. De Statenbrief vast te stellen en ter informatie toe te zenden aan Provinciale Staten.

Documentnummer	: 81AF78E2
Afdeling	: MEC
Team	: MOB
Behandelend ambtenaar	: Henk Strubbe
Toestel nr.	: 3323
Paraaf afdelingsmanager	: R. Brugs 
Uiterste beslissingsdatum :	
In DIR van	:
In GS van	:
In CIE. van	:
In PS van	:
Statenbrief	: <input checked="" type="checkbox"/> ja <input type="checkbox"/> nee
Statenvoorstel	: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nee
Startnotitie	: <input type="checkbox"/> ja <input checked="" type="checkbox"/> nee
Openbaar: Ja	
Persbericht:	
Naam portefeuillehouder: Verbeek-Nijhof	
Advies provinciesecretaris:	
	Acc Bespr.
	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
	Acc Bespr.
CvdK	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Verbeek-Nijhof	<input checked="" type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Van den Berg	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Krol	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Pennarts-Pouw	<input type="checkbox"/> <input type="checkbox"/>
Advies portefeuillehouder:	
Aldus besloten d.d.:	

## **Inleiding**

Dit voorstel voor aanleg van twee fietstunnels maakt deel uit van het VERDER-project 270, zijnde aanleg vijf fietstunnels Utrechtseweg N237. Binnen dit project zijn al twee fietstunnels gerealiseerd (zie bijlage 1). Het totaalpakket van deze tunnels vormt de ruggengraat van het hoofdfietsnet tussen Utrecht, De Bilt, Zeist en het Utrechts Science Park.

Dit voorstel betreft de volgende twee fietstunnels:

- Fietstunnel 2 eerder gepland bij Vollenhoven, later bij het Herman Jordan college en nu bij De Dreef.
- Fietstunnel 5 is de vervanging van het oude bestaande "tunneltje De Bilt" tussen Kapelweg en Oude Bunnikseweg.

Op 26 januari 2017 heeft het UVVB (Utrechts verkeer- en Vervoer Beraad) ingestemd met het uitvoeringsvoorstel voor deze twee fietstunnels (zie bijlage 4).

## **Argumenten**

De aanleg van deze beide fietstunnels levert een bijdrage aan de volgende doelen:

- het comfortabel, snel, direct en verkeersveilig maken van het hoofdfietsnetwerk door het wegnemen van wachttijden van een verkeersregelininstallatie en het ongelijkvloers kruisen van drukke autoroutes;
- betere benutting van bestaande infra door wegnemen wachttijden door overstekende (brom)fietsers;
- en snellere OV-verbinding tussen De Bilt, Utrechts Science Park, Utrecht, Zeist en Amersfoort.

## **Kanttekeningen**

Bij aanvang van dit project in 2010 was gerekend op een gemiddeld bedrag per tunnel van circa 2,5 miljoen euro. Nu 7 jaar later blijkt dit een te lage schatting te zijn geweest. Belangrijke oorzaken hiervan zijn: de aanwezige ondergrondse infrastructuur (kabels en leidingen) die verlegd moesten worden om de tunnels mogelijk te maken en het voor de omgeving relevante wensen voor het aansluiten op de bestaande situatie. Het gevolg is dat de gemiddelde prijs van deze tunnels niet de eerder verwachte 2,5 maar nu 3,3 miljoen euro is geworden.

Positief is wel dat het aantal auto's en fietsers hoger is dan in 2010 was verwacht waardoor het nuttige effect van deze fietstunnels groter is dan verwacht.

## **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

*Fietstunnel 2 (zie kaartje in bijlage 1)*

Nadat de eerstgeplande locatie - kruispunt N237/ Vollenhoven - afviel omdat er te weinig fietsers van deze fietstunnel gebruik zouden maken, is eerst een locatie bij het Herman Jordan college onderzocht (Jordanlaan - Schorteldoeksesteeg). Tijdens dit onderzoek kwam ook het 450m zuidoostelijk gelegen kruispunt Utrechtseweg/ De Dreef/ Kromme-Rijnlaan in beeld. Beide locaties zijn uitvoerig onderzocht en met elkaar vergeleken. Daarbij bleek dat de locatie De Dreef/ Kromme-Rijnlaan de meest geschikte locatie is (voor deze afweging, zie bijlage 2).

Alternatief voor een fietstunnel is een fietsbrug. De twee belangrijkste redenen om niet te kiezen voor een fietsbrug zijn:

- de grotere ruimtelijke impact op de omgeving van een brug ten opzichte van een tunnel;
- langere hellingen omdat het te overwinnen hoogteverschil van een brug (minimaal 4,5m i.v.m. het kunnen onderdoorrijden van een vrachtauto) circa 2 m hoger is dan de hoogte van een fietstunnel (circa 2,5m).

## **Bestuurlijke dilemma's/ politieke gevoeligheid**

*Fietstunnel 5 (onder de N237/ Utrechtseweg in De Bilt)*

Voor de aanleg van fietstunnel moeten er enkele parkeerplaatsen worden opgeheven. Dit zorgt voor parkeerproblemen in de omgeving van deze fietstunnel. Oorzaak is dat er dagelijks door forenzen geparkeerd wordt die daar op de bus naar Utrecht-Centrum stappen. Naar aanleiding daarvan gaat gemeente De Bilt, op verzoek van de buurt daar nu een parkeerzone (parkeren met parkeerschijf voor een beperkte duur) instellen. Het is nu nog niet bekend wat daarvan het effect is. De uitkomst hiervan kan mogelijk gevolgen hebben voor de definitieve inpassing van deze fietstunnel.

## **Effecten op duurzaamheid**

Zie bijlage 3.

## **Eerdere besluiten**

*VERDER*

Op 30 juni 2009 hebben GS ingestemd met het VERDER-pakket. In dit pakket is dit fietstunnelplan opgenomen als project 270 "Aanleg vijf fietstunnels op Utrechtseweg (N237)". In principe is € 10.000.000, - beschikbaar voor de aanleg van deze vijf fietstunnels (zie bijlage 3).

- Dit voorstel heeft betrekking op de tunnels 2 en 5 van dit fietstunnelproject.
- Op 26 januari 2017 heeft het UVVB ingestemd met het plan voor aanleg van deze twee fietstunnels.

*De stand van zaken van de overige 3 fietstunnels is beschreven in bijlage 1.*

- Verplichting vrijmaken middelen voor beheer en onderhoud conform het GS besluit van 25-05-1993 betreffende onvermijdbare verhoging/verlaging van de voorziening beheer en onderhoud wegen als gevolg van de uitvoering van wegenprojecten.
- Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2016 door PS in december 2016
- Verordening interne zaken, gewijzigd door PS in december 2016

## Financiën

### Algemeen

Het voorliggende besluit houdt rekening met de vernieuwde financieringsregels, zoals vastgelegd in de door PS gewijzigde Verordening interne zaken (dec 2016). Deze regels gelden vanaf 1 januari 2017 en zijn gericht op verplichte afschrijving van investeringen voor maatschappelijk nut (vervanging en nieuwbouw). Tevens zijn de berekeningen gebaseerd op de gelijktijdig door PS vastgestelde Nota infrastructurele kapitaalgoederen 2016.

### Afschrijving

Momenteel wordt een concern brede Nota investeringen opgesteld die in de loop van 2017 ter besluitvorming bij GS en PS wordt gelegd. In deze nota wordt de wijze van afschrijving, zoals deze tot dan toe is vastgelegd in de Verordening interne zaken, nader uitgewerkt. Mogelijk wordt dan voorgesteld de Verordening tevens aan te passen. Voorgesteld wordt om bij dit project niet vooruit te lopen dit traject.

Afschrijving van onderliggend project voor de investeringen in tunnel 5 vindt niet eerder plaats dan in 2020. De financieel technische uitwerking van de afschrijving zal op de vast te leggen Nota investeringen worden gebaseerd en gerapporteerd in de betreffende Planning en Control producten. Op basis van de huidige raming komt de nieuwbouwinvestering van € 3.240.450, - (totaal kosten tunnel 5) voor realisatie van tunnel 5 voor afschrijving in aanmerking.

### Kosten beheer en onderhoud

Jaarlijks wordt budget ter beschikking gesteld voor wijzigingen in het beheer en onderhoud, onderverdeeld in vast en variabel onderhoud (zie Nota kapitaalgoederen 2016). Bij dit project vinden wijzigingen plaats in het te beheren areaal van de kapitaalgoederen (assets) kunstwerken en openbare verlichting. Het jaarlijks extra benodigde budget voor vast en variabel onderhoud bedraagt respectievelijk €1.300, - en € 4.500, - vanaf het moment van in gebruik name.

### Realisatiekosten

De realisatiekosten voor deze twee fietstunnels zijn geraamd op € 2.100.000 (tunnel 2 in Zeist) en € 3.240.450 (tunnel 5 in De Bilt) samen € 5.340.450, - (inclusief alle kosten zoals: VAT-kosten, onderzoekskosten, algemene kosten, winst en risico, onvoorzien, enz.)

De kosten van deze maatregel worden gedekt uit de beschikbare middelen in het Mobiliteitsplan gelabeld aan het VERDER-pakket.

### Kasritme:

	2018	2019	2020	2021	Totaal
Projectbudget tunnel 2 Zeist	2.100.000	0	0		2.100.000
Projectbudget tunnel 5 De Bilt	500.000	1.000.000	1.740.450		3.240.450

### Fietstunnel 2

De aanleg van fietstunnel 2 onder de Utrechtseweg door bij het kruispunt De Dreef geschiedt door gemeente Zeist en wordt gecombineerd met de verbreding van diezelfde Utrechtseweg in Zeist (betreft VERDER-maatregel 89 als gevolg van de wordt gecombineerd met de uitvoering van de VERDER-maatregel 89; verhogen van de doorstromingsnelheid van het OV op de corridor Bilthoven - Zeist - Utrechtse Heuvelrug). Daarna zal deze tunnel ook beheerd worden door gemeente Zeist. Het investeringsbudget van € 2.100.000, - is een vast bedrag.

De reden voor aanleg van deze fietstunnel door gemeente Zeist is dat de aansluitende wegen en fietspaden geheel in beheer en eigendom zijn van Zeist.

Deze fietstunnel wordt aangelegd door de gemeente Zeist. Na dit GS-besluit zal het betreffende VERDER-budget zijnde een vast bedrag van € 2.100.000, - in de vorm van begrotingssubsidie aan gemeente Zeist ter beschikking worden gesteld.

### Fietstunnel 5

De aanleg van fietstunnel 5 ter vervanging van het bestaande fietstunneltje De Bilt geschiedt door provincie Utrecht. Na aanleg zal deze fietstunnel worden onderhouden door provincie Utrecht. De jaarlijkse exploitatiekosten voor vast en variabel onderhoud voor deze fietstunnel onder de N237 zijn geraamd op € 5.800, - (ex. BTW).

Daarom moet het jaarlijkse exploitatiebudget voor vast en variabel onderhoud Wegen per 1 januari 2020 worden verhoogd met dit bedrag.

Dit conform het GS besluit van 25-05-1993 betreffende onvermijdbare verhoging/verlaging van de voorziening beheer en onderhoud wegen als gevolg van de uitvoering van wegenprojecten. Deze kosten worden (geïndexeerd) betrokken bij het opstellen van de kadernota 2018 en na besluitvorming door PS verwerkt.

De kostenraming is gebaseerd op een voorlopig ontwerp en kent daarom een marge van plus of min 25%. Indien de kosten meer dan 25% hoger uitvallen zal een verzoek tot aanpassing van het uitvoeringsbudget en beheer- en onderhoud budgetten aan GS worden voorgelegd.

Eventuele kasritmeverschillen worden samen met andere mutaties meegenomen in de najaarsnota 2017.

## Juridisch

Voor deze fietstunnels worden de noodzakelijke vergunningprocedures (bouw, omgeving) gevolgd.

**Wettelijke grondslag**

Artikel 158 Provinciewet.  
Artikel 15 Wegenwet.  
Artikel 6:174 BW.

**Mandaat**

De directeur is op grond van artikel 1 van het mandaatbesluit secretaris en artikel 14 van het Organisatiebesluit bevoegd om de benodigde uitvoeringsovereenkomsten met de aannemer vast te stellen, aan te gaan en te ondertekenen.

**Europa**

Europese aanbesteding.

**ICT**

N.v.t.

**Advies Ondernemingsraad**

N.v.t.

**Integraliteit (betrokken afdelingen en evt. toelichting)**

Afdeling WEG: voor technische inhoud, ontwerp en raming.  
Afdeling FLO: voor ruimtelijke kwaliteit, natuur en landschappelijke inpassing.  
Afdeling MEC: voor de cultuurhistorie (historische buitenplaats zone) en financiën.  
Afdeling MAO: juridisch.  
Gemeente De Bilt en Zeist: voor aansluiting op de gemeentelijke infrastructuur.

**Realisatie**

De aanleg van fietstunnel 2 geschiedt door gemeente Zeist. Planning is aanleg in 2019.  
De aanleg van fietstunnel 5 doet provincie Utrecht zelf. Planning is aanleg in 2019.

**Procedure (inclusief behandeling Provinciale Staten)**

Na akkoord GS zal de Statenbrief ter kennisname worden verzonden naar Provinciale Staten.

*Fietstunnel 2*

Na akkoord GS wordt aan de gemeente Zeist een bijdrage van € 2.100.000 toegekend uit het programmabudget van VERDER.

*Fietstunnel 5*

Na akkoord GS zal in overleg met gemeente De Bilt het bestemmingsplan worden aangepast. Daaropvolgend zal de aanleg van deze tunnel worden aanbesteed.

De technische verwerking van de financiële besluiten wordt opgenomen in de Najaarsnota van 2017.

**Communicatie**

Er gaat een nieuwsbericht uit over de aanleg van deze fietstunnels. De tunnels zullen feestelijk geopend worden door de gedeputeerde.

Daarnaast vindt er voorafgaande en tijdens de uitvoering van het werk communicatie met de omgeving plaats; en worden belanghebbenden en weggebruikers geïnformeerd via o.a. persberichten en bewonersbrieven over de werkzaamheden. Bij deze bouwcommunicatie wordt ook achtergrondinformatie gegeven over de samenhang met het programma VERDER. Alle communicatie m.b.t. dit project wordt voorbereid en afgestemd met de gemeenten De Bilt en Zeist.

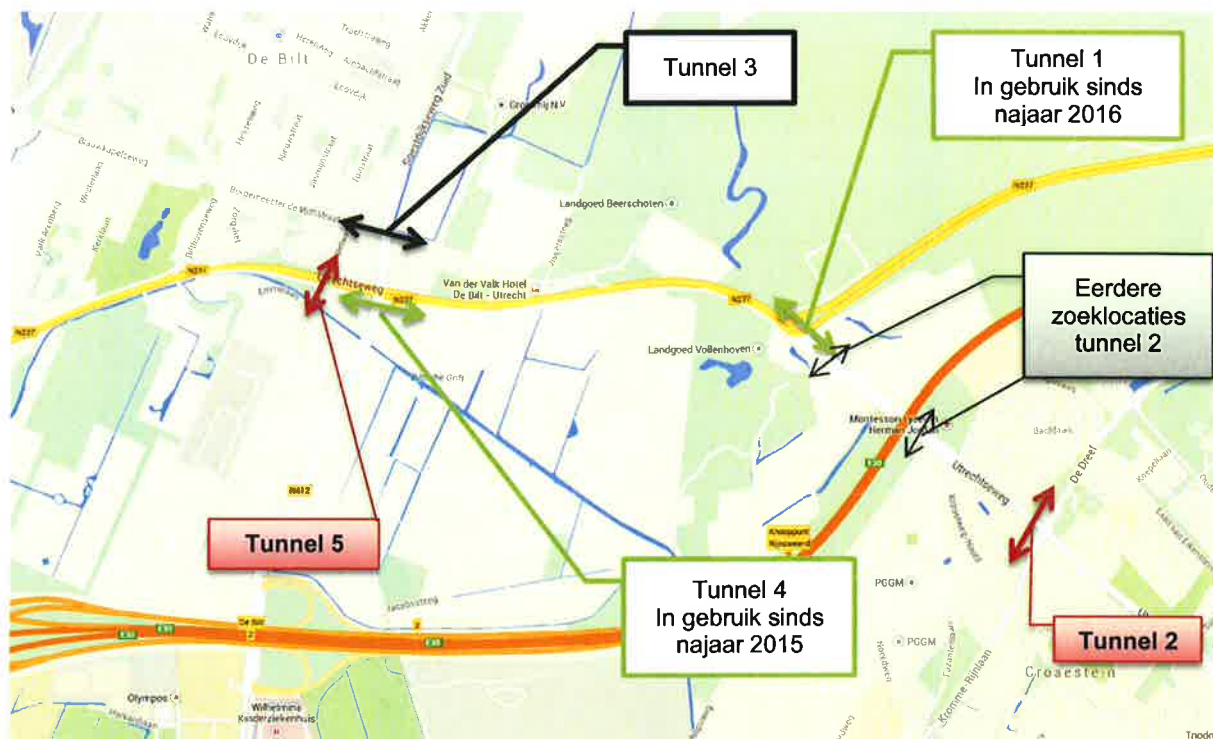
**Bijlagen**

Bijlage 1 De stand van zaken van alle vijf fietstunnelplannen.  
Bijlage 2 Vergelijking fietstunnelvarianten voor fietstunnel 2.  
Bijlage 3 Duurzaamheidscheck van dit fietstunnel voorstel.  
Bijlage 4 UVVB-akkoord van 26 januari 2017 over deze twee fietstunnels (brief in voorbereiding).

---

**Besluit Gedeputeerde Staten d.d.:**

## De stand van zaken van alle vijf de fietstunnelplannen



Locaties fietstunnels VERDER-project 270. Aanleg vijf fietstunnels Utrechtseweg N237.

### Fietstunnel 1

Is door UVVB geaccordeerd op 8 oktober 2014. Deze fietstunnel onder de N237 door in De Bilt bij landgoed Vollenhoven is in het najaar van 2016 in gebruik genomen.

### Fietstunnel 2

Bij aanvang van dit VERDER-project leek de meest nuttige locatie voor fietstunnel 2 het kruispunt Vollenhoven. Echter tijdens het verder uitwerken bleek dat het aantal fietsers wat deze fietstunnel zou gaan gebruiken laag zou zijn. Op basis van fietstellingen en onderzoek zijn toen twee alternatieve locaties onderzocht (bij het Herman Jordan college en bij het kruispunt Utrechtseweg/ De Dreef). Op basis van dat onderzoek wordt nu voorgesteld om fietstunnel 2 aan te leggen ten westen van het kruispunt Utrechtseweg/ De Dreef/ Kromme-Rijnlaan in Zeist. In bijlage 2 staat de afweging tussen deze beide locaties weergegeven.

Op 26 januari 2017 is het UVVB-akkoord gegaan met de aanleg van deze fietstunnel op deze locatie.

### Fietstunnel 3

Fietstunnel 3 was gepland in De Bilt tussen de Dorpsstraat en de Holle Bilt onder de Soestdijkseweg-Zuid door. Naar aanleiding van een haalbaarheidsonderzoek is met De Bilt is afgesproken het plan niet verder uit te werken omdat een tunnel op/bij deze locatie niet in te passen is door de aanwezige bebouwing.

### Fietstunnel 4

Is door UVVB geaccordeerd op 27 maart 2013. Deze fietstunnel is in het najaar van 2015 in gebruik genomen en ligt in de zuidelijke fietsroute van de N237 tussen Utrecht en Zeist bij het kruispunt N237/ N412 onder de N412 door in De Bilt.

### Fietstunnel 5

Is de geplande vervanging van de sinds 1955 aanwezige fietsonderdoorgang "tunneltje De Bilt" tussen het station De Bilthoven en het Utrechts Science Park (Kapelweg - Oude Bunnikseweg). Daarvoor was het een wateronderdoorgang van het riviertje de Biltse Grift. Sinds 1994 wordt er geroepen en geschreven dat dit tunneltje vervangen moet worden voor een echte, goede fietstunnel.

Deze bestaande fietstunnel is (te) smal, de hellingen zijn te stijl met als gevolg regelmatig conflicten tussen fietsers, bromfietser en voetgangers en fietsers die in de smalle tunnel afstappen om de steile helling op te lopen. Op 26 januari 2017 is het UVVB akkoord gegaan met de aanleg van deze fietstunnel op deze locatie.

## Vergelijking fietstunnelvarianten voor fietstunnel 2

Onderwerp	Fietstunnel tracé Jordanlaan – Schorteldoeksesteeg (bij Herman Jordan college)	Fietstunnel tracé De Dreef - Kromme-Rijnlaan
<b>Doelstellingen</b>		
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 tijds winst voor fietsers opleveren'	Gemiddelde berekende reistijdwinst: - zonder fietsdoorsteek naar USP: 1717 uur/jr. - met fietsdoorsteek naar USP: 1145 uur/jr.	Gemiddelde berekende reistijdwinst: - zonder fietsdoorsteek naar USP: 1580 uur/jr. - met fietsdoorsteek naar USP: 2370 uur/jr.
Doelstelling: 'De fietstunnel moet tijds winst voor OV (busvervoer) en autoverkeer opleveren'	Gemiddelde berekende tijds winst: nihil.	Gemiddelde berekende tijds winst: 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.
<b>Kostenraming</b>		
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.
<b>Flora en Fauna</b>		
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.
<b>Cultuurhistorie</b>		
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.
<b>Vergunningen</b>		
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 <sup>2</sup> 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.
<b>Hinder tijdens de realisatie</b>		
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.

### Duurzaamheidscheck van dit fietstunnel voorstel.

Als basis voor deze duurzaamheidscheck zijn de uitgangspunten en thema's van het "Ambitiweb" van Duurzaam GWW genomen. Het Ambitiweb helpt om verschillende facetten van duurzaamheid te beschouwen in relatie tot projecten in de Grond- Weg- en Waterbouwsector. De duurzaamheidscheck voor deze twee fietstunnels geeft het volgende resultaat: Voor meer informatie zie; <https://www.omgevingswijzer.org/vragenlijst/>

#### Energie & Klimaat

- a. Energiebesparing (en CO2-reductie);
- b. Duurzame energiebronnen.

Door:

- Voor en in de tunnels toepassen van ledverlichting met een dim scenario.

#### Materialen & Grondstoffen

Duurzaam Bouwen

- a. Duurzaam materiaalgebruik (hoogwaardig hergebruik, afbreekbaarheid, onderhoud, afval, kringloop sluiten);
- b. Duurzame productie en aanleg (CO2).

Door:

- De tunnels in het ontwerp gunstig positioneren ten opzichte van kabels en leidingen, zodat aanpassing hieraan verminderd wordt;
- Verontreinigde grond uit de keten halen;
- Zoveel mogelijk hergebruik van grond binnen de werkgrens.

#### Duurzame Bereikbaarheid

- a. Toekomst vaste bereikbaarheid/ mobiliteit;
- b. Doorstroming/ hinder;
- c. Beschikbaarheid/functionaliiteit infra.

Door:

- Ontwerpkeuze tunnels ten opzichte van nu oversteken via 2 verkeersregelininstallaties zorgt voor verbeterde doorstroming voor alle modaliteiten en maximale beschikbaarheid en robuustheid;
- De tunnels zorgen er mede voor dat de aanwezige wegcapaciteit langer mee gaat;
- Omleidingsroutes tijdens het weekeinde en/of de vakantieperiode, en zo kort mogelijk instellen zodat de omrijd bewegingen tot een minimum beperkt worden.

#### Natuur & Ruimte

- a. Ecologie en landschap (biodiversiteit, ontsnippering);
- b. Ruimtebeslag;
- c. Inpassing omgeving;
- d. Klimaatadaptatie.

Door:

- De structuur van de aangrenzende landgoederen worden door de tunnels niet aangetast;
- Toe leidende fietspaden naar de tunnels zijn ingepast in de landgoedstructuur;
- Bomenstructuur wordt verbeterd, zodat de zichtlijnen verbeteren;
- Bomen worden zo mogelijk verplant of herplant;
- Ecologische kwaliteiten blijven intact en worden gecompenseerd ter plaatse van één deel fietspad bij tunnel 1.

#### Leefomgeving - Gezondheid:

- a. Voorkomen luchtverontreiniging/ geluidoverlast;
- b. Hinder, beperken van: geluid, licht, trillingen;
- c. Visuele, landschappelijke en cultuurhistorische waarden;
- d. Veiligheid.

Door:

- De tunnels worden in hoog tempo gerealiseerd ter voorkoming van verkeersongevallen;
- De tunnels worden conform de nieuwste eisen voor veilige fietstunnels ontworpen;
- Deze tunnels komen in de plaats van twee - in potentie - onveilige fietsoversteken op maaiveld;
- Extra zorg bij het ontwerp voor de sociale veiligheid;
- Bij het ontwerp rekening te houden met groene en cultuurbepaalde omgeving (landgoederen Beerschoten en Vollenhoven).

#### Welzijn

- a. Doorgroeimodel voor sociale aspecten als mensenrechten sociale betrokkenheid, Werkgelegenheid, Werkomstandigheden.

Door:

- De tunnels worden robuust uitgevoerd, zodat er in de toekomst minimaal onderhoud nodig is;
- De tunnelaanleg wordt gecombineerd met reconstructie van het kruispunt waar tunnel onder komt;
- Fietstunnel zijn 100% verkeersveiliger dan de huidige oversteekplaatsen.



Akkoord UVVB 26 januari 2017



Provincie Utrecht  
t.a.v mevrouw R. Horbach  
Postbus 80300  
3608 TH Utrecht

Datum UVVB: 25 januari 2017  
Registratienummer: 81AE75E7  
Verzend datum: 26 april 2017

Referentie: Marcel Blokland  
E-mailadres: marcel.blokland@provincie-utrecht.nl  
Telefoonnummer: (030) 258 2355  
Onderwerp: Instemming met Uitvoeringsvoorstel VERDER maatregel: a270 aanleg vijf fietstunnels op Utrechtseweg (N237) tunnel 2 en 5

Geachte VERDER partner,

Het UVVB heeft ingestemd met het uitvoeringsvoorstel voor de hierboven genoemde VERDER maatregel. Met dit besluit zijn de kosten voor uitvoering van deze VERDER maatregel tot een maximum van € 2.100.450,- gedekt vanuit het gezamenlijke VERDER budget.

Al eerder is € 7.800.550,- voorbereidings- en uitvoeringsbudget vrijgegeven. Dit komt op een totaal van € 10.000.000,-. Hiervan is al eerder voor een bedrag van € 2.530.936,- aan BRU verzocht om de dekking voor deze maatregel op zich te nemen.

De kosten voor deze maatregel worden voor een bedrag van € 2.100.450,- gedekt door uw organisatie. In totaal is de bijdrage van uw organisatie aan maatregel a270 € 7.469.064,-. Deze projectkosten worden aangemerkt als onderdeel van de door uw organisatie toegezegde bijdrage aan VERDER.

De werkelijke totale kosten voor de maatregel worden door het programmabureau VERDER achteraf vastgesteld op basis van uw verantwoording. Voor de wijze van verantwoording verwijs ik u naar de in VERDER verband gemaakte werkafspraken.

Ik hoop u hiermee voldoende te hebben geïnformeerd.  
Met vriendelijke groet,

A handwritten signature in black ink, appearing to read "M. Blokland".

M. Blokland  
Programmacoördinator VERDER