

Statenbrief

Datum

6 november 2018

Zaaknummer

2012-005190

Inlichtingen

Anneke Henselmans
026 359 8621
post@gelderland.nl

Blad

1 van 7

Onderwerp

N233 Rijnbrug Rhenen

Portefeuillehouder

Conny Bieze

Kerntaak en plandoel

- Mobiliteit (Regionale Bereikbaarheid en Regionaal OV)
- in stand houden en verbeteren van de kwaliteit van het fysiek netwerk

Doel van deze brief

Gedeputeerde Staten verzoeken de leden van Provinciale Staten om:

- te besluiten conform het ontwerpbesluit

1 Inhoud voorstel (beoogd resultaat/doel)

Met deze Statenbrief doen wij u een voorstel voor de aanpak van de N233 Rijnbrug Rhenen. Naast de al door u beschikbaar gestelde € 10,275 miljoen kan met een aanvullende Gelderse investering van € 32,03 miljoen een nieuw bovendeck met 2 x 2 rijstroken en aan beide zijden een fietspad van 3 meter breed gerealiseerd worden op de brug. Evenals de doortrekking van de 2x2 weg in zuidelijke richting tot aan de N320 in Kesteren.

2 Aanleiding

Het verkeer op de N233 via Rijnbrug Rhenen tussen Gelderland en Utrecht loopt in de spitsen vast. De bereikbaarheid van de regio Foodvalley, de economische ontwikkeling van het kennishart Ede-Wageningen en de leefbaarheid in Rhenen en Kesteren staat hierdoor onder druk. In 2012 is door de provincies Gelderland, Utrecht, gemeenten Rhenen, Buren en de regio's Foodvalley en Rivierenland afgesproken om de verkeersproblemen op en rond de Rijnbrug Rhenen aan te pakken door meer capaciteit op de brug te genereren. De capaciteit van de Rijnbrug Rhenen in de provinciale weg N233 is nu beperkt hetgeen vertraging op de N233 en op de aansluitende wegen veroorzaakt.

3 Bestaand beleid c.q. kader

Ongeveer 95 % van het verkeer over de Rijnbrug Rhenen is verkeer met een herkomst of bestemming in het gebied globaal tussen de A15 en de A12.

De Rijnbrug ligt op onze provinciegrens met Utrecht, is eigendom van het Rijk en de wegverharding op de brug is deels in beheer bij provincie de Utrecht en deels bij de provincie Gelderland.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

 provincie
Gelderland

Datum

6 november 2018

Zaaknummer

2012-005190

Blad

2 van 7

In de vorige coalitieperiode is al een bedrag van € 10,275 miljoen beschikbaar gesteld om de wegcapaciteit van deze provinciale weg te verruimen. In 2012 is door de provincies Utrecht en Gelderland, de regio's Foodvalley en Rivierenland en de aangrenzende gemeenten afgesproken om als middellange termijnoplossing de capaciteit van de brug te vergroten met de realisatie van een Tidal Flow (een extra rijbaan). In 2016 is echter geconstateerd dat het realiseren van een Tidal Flow op de huidige brug zeer grote technische en financiële risico's met zich mee brengt. Dit maakt de bouw van een nieuw bovendek op de brug (op de bestaande pijlers) noodzakelijk. Een nieuw bovendek kan meer toekomstwaarde krijgen door deze direct geschikt te maken voor 2x2 rijstroken (PS2016-691).

In 2012 is ook afgesproken om eerst de middellange termijn oplossing te realiseren en daarna de lange termijn oplossingen te onderzoeken. De mogelijke lange termijn oplossingen zijn in 2012 globaal in beeld gebracht (PS2013-184) en deze studie is in 2017 geactualiseerd.

De provincie Utrecht is trekker voor de middellange termijn oplossing en daarna is Gelderland trekker voor de verkenning naar de lange termijn oplossingen.

In januari van dit jaar hebben wij met u de voorliggende oplossingen voor de middellange termijn (nieuw brugdek met 2x2 weg of Tidal flow) en de lange termijn oplossingen besproken (PS2017-768). U heeft toen uw voorkeur uitgesproken voor het realiseren van een nieuw brugdek met een 2x2 weg.

4 Argumenten/afwegingen/risico's

Middellange termijn oplossing

Voor de middellange termijn oplossing stellen wij voor om een nieuwe brugdek op de brug te bouwen met een 2x2 weg waarbij ook de provinciale weg aan beide zijden van de brug wordt aangepast. Aan de zuidzijde op Gelders grondgebied betekent dat doortrekking van de 2x2 weg tot aan de N320 in Kesteren en aan de noordzijde op Utrechts grondgebied het aanpakken van de kruisingen N233/N225, N233/Achterbergsestraatweg en de N233/Geertesteeg (reeds gerealiseerd). Extra optie voor de provincie Utrecht en de gemeente Rhenen is het aanleggen van een fietstunnel bij de kruising van de N233 met de Achterbergsestraatweg. De brug blijft eigendom van Rijkswaterstaat.

Start van de realisatie van de middellange termijn oplossing is voorzien in 2022 en de bouwperiode zal ca. 2 jaar duren.

Evaluatie middellange termijn oplossing

Verkeerskundig onderzoek laat zien dat er na realisatie van de middellange termijn oplossing direct ten noorden van de brug na 2030 weer een verkeersknelpunt kan ontstaan. Wij stellen daarom voor om in 2028 de verkeerssituatie op de N233 en de N225 nabij de Rijnbrug te evalueren en de (verwachte) knelpunten in beeld te brengen. Op basis van de bevindingen van deze evaluatie kan, indien er nieuwe verkeersknelpunten verwacht worden op de N233, een verkenning gestart worden naar passende oplossingen.

Lange termijn oplossing

Voor de lange termijn oplossing stellen we geen grote infrastructurele oplossingen voor in de vorm van een nieuwe oeververbinding of het opwaarderen van de hele N233 tot een stroomweg. In plaats daarvan willen we

Datum

6 november 2018

Zaaknummer

2012-005190

Blad

3 van 7

inzetten op nieuwe technieken, data, diensten, kennis en mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding, met als doel bestaande infrastructuur beter te benutten (PS2018-478).

Wij stellen voor om hier in 2020 een verkenning naar te starten samen met de provincie Utrecht en de gemeenten binnen het projectgebied. Dit is drie jaar eerder dan het in 2012 afgesproken moment om te starten met de lange termijn oplossing. Wij willen eerder met deze verkenning starten om tegemoet te komen aan de wens vanuit de regio's en gemeenten om de middellange termijn oplossing zo maximaal mogelijk te laten renderen en eventueel terugkerende knelpunten te voorkomen.

5 Financiële consequenties

De kosten voor de middellange termijn oplossing, een nieuw bovendek voor de brug met een wegprofiel van 2x2 rijbanen en de aanpak van de weg aan beide zijden van de brug, bedragen € 85,56 miljoen. Dit is inclusief € 10,90 miljoen BTW voor de werkzaamheden aan de brug. Deze kosten zijn namelijk niet compensabel via het BTW compensatiefonds omdat de brug in eigendom is van het Rijk. De totale kosten liggen hoger dan waar wij eerder vanuit zijn gegaan (ca. € 76 miljoen) en waar wij uw Staten over geïnformeerd hebben begin dit jaar (PS2017-768) en in de zomer (PS2018-478). Rijkswaterstaat heeft, als deskundige en eigenaar van de brug, de kostenraming voor de aanpak van de brug op ons verzoek getoetst. Op advies van Rijkswaterstaat hebben wij nu het percentage onvoorzien op 15% gesteld. Dit om eventuele onzekerheden ten aanzien van het realiseren van een nieuw bovendek op de huidige constructie van de brug op te kunnen vangen.

Maatschappelijke kostenbatenanalyse

Voor de middellange termijn oplossing is een eenvoudige maatschappelijke kostenbatenanalyse (MKBA) uitgevoerd. Een MKBA probeert de (positieve en negatieve) effecten van een project in te schatten. Het gaat hier niet alleen om financiële kosten en baten, maar ook om maatschappelijke effecten. Voor de Rijnbrug Rhenen is een eenvoudige MKBA uitgevoerd waar voor de maatschappelijke effecten alleen naar de besparing van voertuigverliesuren is gekeken. Met voertuigverliesuren wordt het totaal aantal uren reistijdverlies (in vergelijking met ongestoorde afwikkeling) als gevolg van het capaciteitsknelpunt op de Rijnbrug aangegeven. De MKBA voor de Rijnbrug geeft aan dat in 2036 bij een hoog groeiscenario de kosten van de oplossing zijn terugverdiend aan reistijdwinst t.o.v. de huidige situatie en in 2037 bij een laag groeiscenario.

Kosten van het project voor de middellange termijn waren in 2012 geraamd op € 25 miljoen, Uw Staten hebben daarvoor een bedrag van € 10,275 miljoen beschikbaar gesteld. Provincie Utrecht draagt hetzelfde bedrag bij en de regio's Foodvalley en Rivierenland samen € 4,450 miljoen. Totale budget is daarmee € 25 miljoen. Dat betekent dat de totale 'meerkosten' voor de nu voorgestelde oplossing € 60,56 miljoen bedragen.

Een eventuele bijdrage van Rijkswaterstaat aan de aanpak van de Rijnbrug Rhenen is onzeker. Het beschikbare budget van Rijkswaterstaat voor de Rijnbrug Rhenen wordt de komende periode namelijk ingezet voor onderhoudswerkzaamheden aan de huidige brug die niet kunnen wachten op de nieuwbouw van de brug. Restant van dit budget komt mogelijk vrij voor de vernieuwing van het brugdek (ca €2 tot €3 miljoen). Vanwege de onzekerheid hierbij wordt vanuit een voorzichtigheidsprincipe vooralsnog geen rekening gehouden met een financiële bijdrage vanuit Rijkswaterstaat.

Datum

6 november 2018

Zaaknummer

2012-005190

Blad

4 van 7

Voor de verdeling van de meerkosten is het project in 3 delen opgeknipt:

1. de aanpak van de brug en de infrastructuur direct aan weerszijden van de brug
2. de verlenging van het 2x2 wegprofiel ten zuiden van de brug tot aan de N320
3. de aanpak van de kruisingen ten noorden van de brug N233/Achterbergsestraatweg en de N233/Geertesteeg

Voor de provincie Utrecht en de gemeente Rhenen is er een extra optie om een fietstunnel te realiseren bij de kruising N233/Achterbergsestraatweg.

(Bedragen x € 1 miljoen)	Provincie Gelderland	Provincie Utrecht	Regio Food valley	Regio Rivieren- land	Gemeente Rhenen	Totaal
Kosten oorspronkelijke oplossing (Tidal Flow)	€ 10,275	€ 10,275	€ 3,0	€ 1,45		€ 25,0
Aanvullende kosten voorgestelde oplossing (2x2 weg); 3 delen						
1) de aanpak van de brug en de infrastructuur direct aan weerszijden van de brug (2x2 rijbanen)	€ 24,43	€ 24,43				€ 48,86
2) de verlenging van de 2x2 weg ten zuiden van de brug tot aan de N320	€ 7,6					€ 7,6
3) de aanpak van de kruisingen ten noorden van de brug N233/Achterbergsestraatweg en de N233/Geertesteeg		€ 4,1				€ 4,1
Extra optie: fietstunnel bij de kruising N233/Achterbergsestraatweg		€ 5,0			€ 5,0	€ 10
Totaal aanvullende kosten voorgestelde oplossing (2x2 weg)						
Zonder fietstunnel	€ 32,03	€ 28,53	€ 0,00	€ 0,00	€ 0,00	€ 60,56
Met fietstunnel	€ 32,03	€ 33,53	€ 0,00	€ 0,00	€ 5,00	€ 70,56
Totaal kosten voorgestelde oplossing (2x2 weg)						
Zonder fietstunnel	€ 42,30	€ 38,80	€ 3,0	€ 1,45	€ 0,00	€ 85,56
Met fietstunnel	€ 42,30	€ 43,80	€ 3,0	€ 1,45	€ 5,00	€ 95,56

Datum

6 november 2018

Zaaknummer

2012-005190

Blad

5 van 7

Totale meerkosten voor Gelderland voor een nieuw brugdek met een 2x2 weg en een verlenging van de 2x2 weg tot aan de N320 € 32,03 miljoen. Wij stellen voor om deze meerkosten als volgt van dekking voorzien.

In de Meerjaren Investeringsagenda Mobiliteit (MIAM) is een bedrag van € 17,5 miljoen geoormerkt om in te zetten voor de A1/A30 en Rijnbrug Rhenen. Hiervan willen we nu € 10 miljoen inzetten voor de Rijnbrug Rhenen. Ook stellen we voor om de extra reservering van € 2,225 miljoen in het MIAM nu voor de Rijnbrug in te zetten. Daarnaast stellen wij voor om € 19,805 miljoen in te zetten vanuit de voor Mobiliteit toegewezen middelen in de incidentele ruimte van de Meerjaren Investerings Agenda (MIA).

In het Eindvoorstel Midterm review 2017 (PS2017-272) hebben uw Staten tevens voor de periode 2020 - 2029 € 200 miljoen toegewezen voor mobiliteitsprojecten in de MIA. Dat is voor projecten die doorwerken in toekomstige bestuursperiodes zoals de Rijnbrug Rhenen. Van deze € 200 miljoen is € 60 miljoen gereserveerd als garantstelling voor de tolopbrengst op de A15. Daarnaast hebben we € 25 tot € 30 miljoen gemarkeerd voor het investeringspakket 2020 en verder voor de kwaliteitsverbetering spoor Arnhem-Winterswijk (PS2017-272). Voor de Rondweg Lochem/Schakel Achterhoek-A1 is € 23,2 miljoen gereserveerd en € 8 miljoen voor de Goederencorridors Oost en Zuidoost (PS2018-308). Met deze extra reservering voor de Rijnbrug Rhenen ten laste van het MIA van € 19,805 miljoen blijft er nog € 59 miljoen over om in te zetten voor andere projecten.

6 Proces en evaluatie

Met een nieuwe bestuursovereenkomst willen we de afspraken vastleggen over de invulling van de middellange termijn oplossing en de financiering en de invulling van de lange termijn oplossing.

Voorliggend voorstel over de middellange termijn oplossing en de lange termijn oplossing voor de problematiek op en rond de Rijnbrug Rhenen is afgestemd met de provincie Utrecht. Het proces voor besluitvorming loopt gelijk op. Op 10 december 2018 bespreken Provinciale Staten van Utrecht in hun vergadering het voorstel voor de aanpak van de Rijnbrug Rhenen.

In februari 2018 hebben de Provinciale Staten van Utrecht gesproken over de Rijnbrug Rhenen en de wijziging van de scope van het project van een Tidal Flow op de bestaande brug naar een nieuw brugdek met een 2x2 weg. Tijdens deze vergadering zijn een tweetal moties en een amendement aangenomen over de mogelijkheden voor inzet van openbaar vervoer en mobiliteitsmanagement om het verkeersprobleem op en rond de brug op te lossen en verschillende varianten voor het inrichten van de rijstroken en fietspaden op de brug. Naar aanleiding van de moties en het amendement heeft de provincie Utrecht aanvullend onderzoek laten uitvoeren. Resultaten van dit onderzoek zijn in bijlage 2 bij deze Statenbrief opgenomen. Dit onderzoek geeft geen aanleiding om het voorliggende voorstel voor een nieuw brugdek met een 2x2 weg aan te passen.

Datum

6 november 2018

Zaaknummer

2012-005190

Blad

6 van 7

Gedeputeerde Staten van Gelderland

Clemens Cornielje
Commissaris van de Koning

Pieter Hilhorst
Secretaris

Bijlagen:

- 1 Ontwerpbesluit
- 2 Onderzoeksresultaten n.a.v. amendement en twee moties Provinciale Staten Utrecht (notitie van Sweco in opdracht van de provincie Utrecht, juli 2018)

Datum
6 november 2018

Zaaknummer
2012-005190

Blad
7 van 7



Overzichtskaart project aanpak N233 Rijnbrug Rhenen