

Aan Provinciale Staten

ONDERWERP	Tijdslijn Kruising N233 Achterbergsestraatweg te Rhenen	TELEFOONNUMMER	5.1.2.e
DATUM	07-05-2024	E-MAILADRES	melvin.van.den.heiligenberg@ provincie-utrecht.nl
DOCUMENTNUMMER	UTSP-1670940636-932	DOMEIN/OPGAVE	MOB
VAN	5.1.2.e	TEAM	PPM
		PORTEFEUILLEHOUDER	Van Schie
BIJLAGEN	1. Bijlage 1: Haalbaarheidstoets ongelijkvloerse oplossing, november 2017 2. Bijlage 2: Verkeerskundig onderzoek kruispunt N233 & Achterbergsestraatweg te Rhenen, november 2022		

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

Op 3 april 2024 stond de Statenbrief N233 Achterbergsestraatweg op de agenda van de commissievergadering Milieu en Mobiliteit. Na het inspreken door de gemeenteraad van Rhenen en de wethouder van Rhenen is door u verzocht een tijdslijn op te stellen voor het project N233 Achterbergsestraatweg in Rhenen. Deze tijdslijn wordt middels deze brief met u gedeeld voor de verdere behandeling van dit agendapunt in de commissievergadering Milieu en Mobiliteit van 29 mei 2024.

Inleiding:

De besluiten met betrekking tot de kruising van de N233 Lijnweg - Achterbergsestraatweg waren geïntegreerd in de besluiten over de Rijnbrug ([PS2018MME04](#) en [PS2018MME24](#)). Onderzoek wijst uit dat het kruispunt tijdens de spitsperiodes de maximale capaciteit voor verkeersafhandeling overschrijdt. Aanpassingen aan het kruispunt zijn, zelfs zonder uitbreiding van de Rijnbrug, noodzakelijk om het verkeer op een veilige manier te kunnen afwikkelen.

Op 10 december 2018 namen Provinciale Staten het volgende besluit over de N233 Achterbergsestraatweg (PS2018MME24): "Krediet te verstrekken van 70% van €10 miljoen als totale investeringskosten (voorlopige bijdrage provincie geraamd op € 7 miljoen) ten behoeve van de realisatie van een fietstunnel ter hoogte van Achterberg, op voorwaarde dat de gemeente Rhenen de resterende 30% van de investeringskosten voor haar rekening neemt. Zonder de 30% cofinanciering wordt de (gelijkvloerse) basisvariant uitgevoerd op kosten van de provincie." Op 7 juli 2020 heeft de gemeenteraad van Rhenen besloten geen bijdrage te leveren aan de financiering van de fietstunnel. Conform het besluit is er teruggevallen op de basisvariant van een gelijkvloerse fietsoversteek.

Via deze brief willen wij u informeren over het proces van de afgelopen 11 jaar inzake deze kruising ten behoeve van de verdere behandeling van dit agendapunt in de commissievergadering Milieu en Mobiliteit van 29 mei.

Tijdslijn:

2013

Op 4 februari 2013 zijn de plannen voor de uitbreiding van het kruispunt voor het eerst voorgelegd aan [Provinciale Staten](#) met als doel budget beschikbaar te stellen om de problematiek rondom de Rijnbrug op te lossen. Dit kruispunt was onderdeel van dit voorstel.

2016

Op verzoek van de werkgroep Wij willen Veilig Oversteken Achterberg (hierna WWVO) is in opdracht van de provincie door Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (hierna SWOV) een [onderzoek](#) uitgevoerd naar de kruising. Eindconclusie van deze rapportage was: "Het huidige ongevalbeeld, de verkeerssituatie (inclusief conflicten) en het toekomstig verkeer (vooral de aantallen fietsers) op het kruispunt geven geen aanleiding om een ongelijkvloerse fiets- of voetgangersbrug of –tunnel te overwegen". In de rapportage zijn een aantal snelheidsverlagende maatregelen en flitspalen aan beide zijden (voor snelheid en rood lichtnegatie) geadviseerd om fietsers veilig de gelijkvloers te laten oversteken. Deze aanpassingen zijn overgenomen in het gelijkvloerse schetsontwerp.

2017

Op verzoek van WWVO hebben wij opdracht gegeven om een ongelijkvloerse oplossing verder uit te werken en te onderzoeken. Uit het onderzoek van bureau SWECO, bijlage 1, blijkt dat het voorstel van WWVO voor een ongelijkvloerse oversteek voor alle verkeer, met wat aanpassingen ook een realiseerbare oplossing is. Een belangrijke vereiste is dat er 2x2 rijstroken gerealiseerd worden omwille van de bouwfaserings, de verkeersveiligheid en de robuustheid. De investeringskosten waren toen geraamd op € 27.300.000,- exclusief btw en exclusief verleggen kabels en leidingen. Uitgaande van een bandbreedte van 70%, lagen de investeringskosten tussen €17.750.000,- en € 36.850.000,-.

2018

Tijdens het ontwerpproces van het schetsontwerp in 2018 heeft de projectgroep WWVO aan de provincie gevraagd om een extra rijstrook/opstelstrook te realiseren op de Achterbergsestraatweg aan de oostzijde van het kruispunt voor een goede ontsluiting. Dit verzoek is opgenomen in de plannen.

Uitwerking fietstunnel

In de uitwerking door ingenieursbureau Arcadis (hierna: Arcadis) zijn verschillende [ongelijkvloerse varianten](#) vergeleken, waarbij de oversteek met een fietstunnel aan de noordzijde van het kruispunt als meest voor de hand liggend wordt beschouwd. In de afweging is ook een verdiepte ligging van de provinciale weg afgewogen, maar het ontwerp bleek zeer moeilijk realiseerbaar te zijn en een investeringskosten met een bandbreedte tussen de €36.000.000,- en € 84.000.000,-

In het besluit van [PS2018MME04](#) wordt ten aanzien van de verkeersveiligheid besloten om een fietstunnel verder uit te werken. In het besluit van [PS2018MME24](#) wordt een krediet verstrekt van 70% van de totale investeringskosten ten behoeve van de realisatie van een fietstunnel ter hoogte van Achterberg, op voorwaarde dat de gemeente Rhenen de resterende 30% van de investeringskosten voor haar rekening neemt. Zonder de 30% cofinanciering wordt de (gelijkvloerse) basisvariant uitgevoerd op kosten van de provincie.

2019

In het najaar van 2019 is een uitgebreide [presentatie](#) aan de gemeenteraad gegeven over de overwegingen met betrekking tot de fietstunnel en de totstandkoming ervan, uitdaging om hoogteverschil te overbruggen inclusief de afwegingen die hierbij zijn gemaakt. Ook het alternatief is hierbij toegelicht. Tot slot is nadrukkelijk meegegeven:

- Bij beide varianten zijn er aanpassingen op het gemeentelijk wegennet noodzakelijk;
- Bij een positief besluit over de fietstunnel start het overleg met ProRail voor de realisatie;
- Bij een negatief besluit wordt de gelijkvloerse variant met plateau's gerealiseerd;
- Wanneer het besluit uitblijft vervalt op termijn de cofinanciering vanuit de provincie en wordt ook de gelijkvloerse variant gerealiseerd.

2020

Op 7 juli 2020 is het [raadsvoorstel](#) besproken in de gemeenteraad van Rhenen. Tijdens de raadsvergadering is [besloten](#) om geen financiële bijdrage te willen leveren aan de fietstunnel. Door de provincie is aangegeven, wat ook opgenomen is in het raadsvoorstel, dat bij een negatief besluit van de gemeenteraad omtrent haar bijdrage de gelijkvloerse variant met plateau's wordt gerealiseerd.

Op 24 september 2020 vond een overleg plaats met WWVO naar aanleiding van het raadsbesluit. Tijdens dit overleg is aangegeven dat het gelijkvloerse schetsontwerp uit 2018 verder zal worden uitgewerkt door een ingenieursbureau, waarbij specifiek de oversteekbaarheid van de fietsers opnieuw zal worden onderzocht.

2021

In het tweede kwartaal van 2021 kreeg Arcadis de opdracht om het gelijkvloerse schetsontwerp uit 2018 te actualiseren. Als basis voor dit onderzoek werden de bevindingen van [SWOV](#), [Notitie Verkeersschouw Bergweg – Achterbergsestraatweg](#) en [RA Infra](#) gedeeld. Een cruciaal startpunt in deze opdracht was het verzamelen van de eisen en wensen van zowel de gemeente Rhenen als ProRail. In een periodiek overleg heeft Arcadis de gemeente Rhenen en de Provincie meegenomen in de voortgang van het project. Middels een [nieuws artikel](#) is de start en uitgangspunt van het onderzoek opnieuw gedeeld met de omgeving.

Arcadis is gestart met een verkeersschouw, uit tellingen blijkt dat het kruispunt nu al zijn maximale capaciteit heeft bereikt. Door de stagnatie op het huidige kruispunt blijkt dat dit nu al een hoog risico is voor de verkeersveiligheid, met name tijdens de spitsen. Er zijn maatregelen nodig voor een veilige verkeersafwikkeling vooral met het oog op de toekomstige verkeersintensiteiten. Om het kruispunt toekomstbestendig te ontwerpen zijn de verkeersintensiteiten gebruikt uit het verkeersmodel 2030 waarbij de Rijnburg is uitgebreid naar 2x2 rijstroken en de Rondweg-oost in Veenendaal uitgebreid is naar 2x2 rijstroken. In de toegepaste verkeersintensiteiten zijn ook de effecten van vastgestelde nieuwbouwwontwikkelingen meegenomen.

Het doorrekenen van intensiteiten 2030 is eerst uitgevoerd voor de huidige situatie als referentie. Hierna zijn in samenspraak met de gemeente en provincie 4 verschillende varianten doorgerekend. Waaruit het schetsontwerp met het niet opnemen van de Achterbergsestraatweg(west) in de verkeersregelinstantie (VRI) regeling, en de vereiste toevoeging van een extra opstelstrook op de oostelijke tak (vanuit Achterberg) wordt aanbevolen om verder uit te werken. Arcadis heeft voor deze configuratie het ruimtebeslag vastgesteld en als uitgangspunt genomen om het ontwerp verder te optimaliseren.

2022

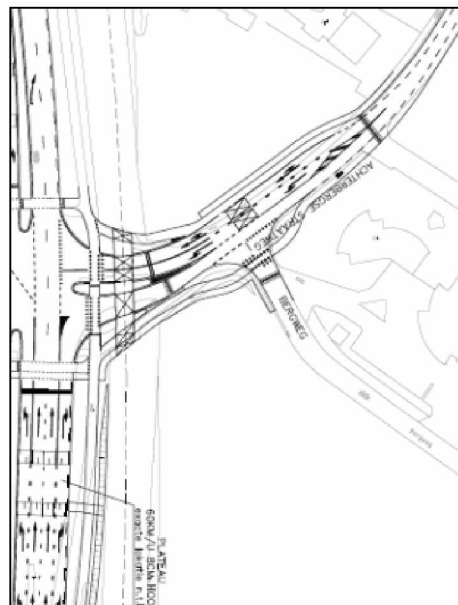
Optimalisatie van het ontwerp

Arcadis is begonnen met het onderzoeken van de gemeentelijke aansluitingen en het verkennen van opties om de fietsbereikbaarheid en veiligheid te verbeteren tussen Achterberg en Rhenen. Hierbij lag in het begin de focus op de oostelijke aansluiting, waar de huidige weg- en kruispuntinrichting leiden tot vier aandachtspunten, namelijk:

1. Korte afstand tussen de overweg en het kruispunt Bergweg (oost) /Achterbergsestraatweg (oost);
2. Realisatie van een extra rijstrook op de overweg;
3. Optimalisatie van de fietsoversteken op basis van de fietsstromen;
4. Smalle fietssuggestiestroken op de Achterbergsestraatweg (oost)

De complete uitwerking van deze aandachtspunten is te vinden in het bijgevoegde rapportage Verkeerskundig onderzoek kruispunt N233-Achterbergsestraatweg-Bergweg (hoofdstuk 4 "Optimalisatie oostzijde" - bladzijde 27).

Het aanbrengen van één extra rijstrook over de overweg voor het verkeer van oost naar west heeft invloed op de overwegveiligheid. Volgens het "nee tenzij principe" uit de Beleidsagenda Spoorveiligheid 2020-2025 van

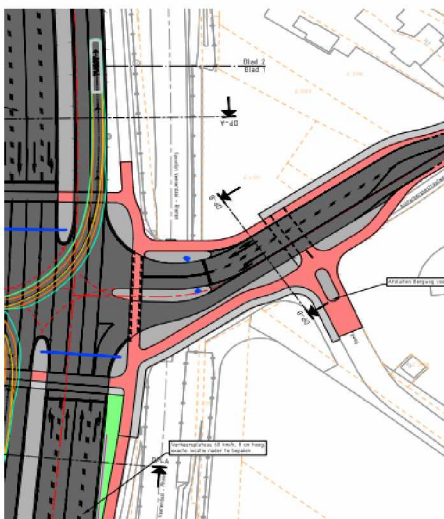


Schets uit ontwerp 2018, korte afstand tussen kruispunt Bergweg en de overweg.

het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat van februari 2020, mag het uitgevoerd worden mits de initiatiefnemer met een risicoanalyse aantoont dat de overwegveiligheid niet achteruitgaat middels een mitigerende maatregel.

Door Arcadis is gekeken welke mitigerende maatregelen genomen kunnen worden. Hierbij is gekeken naar meerdere spooroverwegen. Hieruit blijkt dat aanpassingen (zoals afsluiting) aan omliggende spoorovergangen een zeer grote impact hebben op het wegennet van de gemeente Rhenen. Uiteindelijk is er gekeken naar de spoorwegovergang met de Achterbergsestraatweg binnen het projectgebied. Deze spoorwegovergang is zeer veilig, op de situatie van de Bergweg na. ProRail ziet het afsluiten van de Bergweg dan ook als een proportionele mitigerende maatregel, omdat hiermee het risico op wachtrijvorming op de overweg wordt verkleind.

In het ontwerp is daarom gekozen om de Bergweg af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. Hiervoor moet een nieuwe verbindingsweg aangelegd worden tussen de Achterbergsestraatweg en de Boslandweg. In het onderzoek heeft Arcadis twee alternatieven uitgewerkt. Het eerste alternatief geprojecteerd over een stuk agrarische grond nabij de huidige Bergweg heeft het minste impact voor de omgeving en is geadviseerd om verder uit te werken.

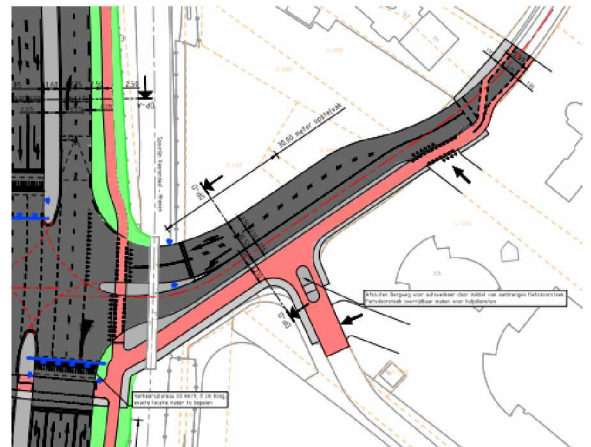


Optimalisatie 1: Afsluiting Bergweg-oost voor gemotoriseerd verkeer

Met het aanbrengen van een extra rijstrook op de Achterbergsestraatweg, moet de fietser 3 rijstroken (zonder midden eiland) oversteken om bij de juiste verkeerslichten te komen. De verwachting is dat fietsers om veiligheidsredenen niet deze wegen gaan oversteken en tegen het verkeer in gaan fietsen. Om vervolgens tegen het verkeer de spoorweg en de N233 aan de zuidzijde over te steken. In de optimalisatie (optimalisatie 2) van het ontwerp is daarom het tweerichtings fietspad (oost-west) aan de zuidzijde van het kruispunt gebracht. Dit zorgt voor een meer overzichtelijke en veiligere kruising voor fietsers.

Op basis van bovenstaande heeft Arcadis een ontwerp (zie optimalisatie 1) aangeleverd waarbij de Bergweg-oost afgesloten is voor gemotoriseerd verkeer. Met het opleveren van dit ontwerp is door de gemeente op ambtelijk niveau aangegeven dat er plannen zijn voor nieuwbouw ontwikkeling in Achterberg. De gemeente Rhenen heeft er belang bij dat de nieuwe woonwijk een goede ontsluiting krijgt richting de N233 waarmee optimalisatie 1: Afsluiting Bergweg-oost bijdraagt aan deze goede ontsluiting van de nieuwbouw ontwikkeling.

In het gelijkvloerse schetsontwerp uit 2018 (zie Gelijkvloers schetsontwerp uit 2018) was er beperkte aandacht voor het optimaliseren van de fietsoversteken op basis van de fietsstromen. Arcadis heeft in haar onderzoek onderzocht op welke manier de fietsverbinding verbeterd en veilig ingericht kan worden, waarbij ook expertise van een adviseur veiligheid en een beleidsmedewerker fietsmobiliteit is ingeschakeld om mee te denken over varianten voor een betere en veiligere inrichting van de fietsoversteek.



Optimalisatie 2: Centrale fietsoversteek zuidzijde

5 van 8

Na de optimalisaties aan het oostelijke deel van het kruispunt, lagen er ook nog aandachtspunten op het westelijke deel, namelijk:

1. De positie van de fiets op de Bergweg (west), aandachtspunt verkeersveiligheid;
2. De uitrit van zowel huisnummer 72 als de fruitteiler in relatie tot het wegontwerp, aandachtspunt verkeersveiligheid en doorstroming;
3. Een zogenaamde 'vijfde tak' van het kruispunt welke opgenomen is in het verkeerslicht, aandachtspunt doorstroming.

De complete uitwerking van deze aandachtspunten is te vinden in het bijgevoegde rapportage Verkeerskundig onderzoek kruispunt N233-Achterbergsestraatweg-Bergweg (Hoofdstuk 5 "Optimalisatie westzijde" - bladzijde 39).

Dankzij de optimalisaties is het aandachtspunt met betrekking tot de fietsers vrijwel opgelost, aangezien er nu een volledig veilige fietsverbinding is gecreëerd tussen Rhenen en Achterberg.

Met het plan is aandacht besteed met een nieuwe inrit van de fruitstal waarbij deze ook veilig te bereiken is voor fietsers. Met het geplande tweezijdig fietspad en om de veiligheid te waarborgen is de inrit vanuit huisnummer 72 verplaatst naar de westzijde van het perceel en sluit aan op 'De Helling'. Het aanwezige parkeervak daar zal elders moeten worden gecompenseerd, dit zal in een later stadium worden uitgewerkt. De optie om de Achterbergsestraatweg (west) middels een voorrangskruispunt in stand te houden, heeft niet de voorkeur vanuit veiligheid en doorstroming voor de gemeente Rhenen en de provincie. Verlenging van de opstelvakken op de Bergweg maakt het mogelijk dat twee voertuigen naast elkaar kunnen staan. Beide voertuigen moeten in dit geval rekening houden met verkeer afkomstig uit de Achterbergsestraatweg (west) wat het overzicht bemoeilijkt en de situatie minder duidelijk maakt. Bovendien moet het kruisend verkeer vanuit de Achterbergsestraatweg (west) het tweerichtingsfietspad oversteken, waarbij fietsers voorrang hebben en mogelijk over het hoofd gezien worden door het invoegende verkeer naar de Bergweg (west). De veiligheidsregio Utrecht (VRU) en Openbaar vervoeder (Syntus) zijn geraadpleegd voor dit project. Beide partijen geven aan dat volledige afsluiting van de Achterbergsestraatweg geen optie is, aangezien dit problemen zou veroorzaken voor busverkeer en de bereikbaarheid van de brandweerpost.

De voorgestelde oplossing om de Achterbergsestraatweg (west) om te bouwen tot een busbaan tussen de brandweerkazerne en de aansluiting met de Bergweg (west) wordt als een haalbare optie beschouwd. Hierdoor wordt voorkomen dat regulier verkeer gebruik kan maken van de Achterbergsestraatweg, wat zowel de veiligheid als doorstroming bij het kruispunt N233 ten goede komt. Daarnaast blijft de route voor het busverkeer ongewijzigd, terwijl de brandweerauto's van de busbaan gebruik kunnen blijven maken. Wanneer blijkt dat deze optie niet mogelijk is of dat er bezwaren zijn vanuit de omgeving kan de gemeente Rhenen terugvallen op het in standhouden van de huidige situatie.

Bestuurlijk overleg

Op basis van het bovengenoemde ontwerp vond op 1 juni 2022 een bestuurlijk overleg plaats over de kruising N233 Achterbergsestraatweg. Bij de wethouder is het belang benadrukt om de gemeenteraad goed te informeren over de planvorming. Tijdens het overleg is een toezegging gedaan door de provincie om de aanleg van de nieuwe verbindingsweg te financieren zodat gezamenlijk de veiligheid rondom het kruispunt verbeterd wordt.

Werksessie Gemeenteraad

Op 24 augustus 2022 vond er een werksessie plaats met de gemeenteraad, waarbij de projectleiding en de wethouder aanwezig waren om de gemeenteraad bij te praten over de totstandkoming van de voorkeursvariant. Tijdens deze sessie was de terugkoppeling dat men kritisch was over het afsluiten dan wel niet inrichten van de busbaan op de Achterbergsestraatweg (west). Uit de terugkoppeling kwam niet naar voren dat andere alternatieven nog onderzocht moesten worden.

Op ambtelijk niveau heeft de gemeente Rhenen aangegeven na de werksessie, dat er vanuit de projectleiding onvoldoende capaciteit beschikbaar is om het project verder uit te werken. Omwille van de politieke gevoeligheid van het project is besloten om het project on-hold te zetten totdat er capaciteit vanuit de gemeente beschikbaar is. Op 14 oktober 2022 heeft er een overleg met WWVO plaatsgevonden samen met de gemeente waarbij de totstandkoming van het ontwerp is besproken en toegelicht. Hoewel de wens nog altijd aanwezig was voor een verdiepte ligging, was er begrip voor de uitwerking van dit plan.

Aanvullend zijn er eerste gesprekken gevoerd met aanwonenden van de provinciale weg N233. Dit zijn de bomenkweker en de woning Bergweg 72 om de plannen rondom het kruispunt te bespreken.

2023

Begin januari 2023 is een nieuwe projectleider bij de gemeente Rhenen gestart voor de herinrichting van het kruispunt N233 Achterbergsestraatweg. Nadat de projectleider ingelezen was, vond er in mei 2023 een overleg plaats met WWVO, waarbij een duidelijk verzoek werd geuit om de verdiepte ligging van de provinciale weg (nogmaals) af te wegen tegen het eerder gepresenteerde gelijkvloerse variant. Dit benadrukte het belang van zorgvuldige afwegingen tussen beide varianten.

In juli zijn verschillende sessies georganiseerd, onder leiding van de gemeentelijke en provinciale projectleiders. Op de beoordeelde thema's is objectief door een breed expertiseteam vanuit ProRail, de provincie Utrecht en gemeente Rhenen input geleverd om deze verdere verdieping te maken. De thema's die aan bod komen in de notitie zijn afgestemd met de werkgroep WWVO. In het expertiseteam zaten onder andere verkeerskundigen van de gemeente Rhenen, specialisten van ProRail op het gebied van overwegen, en adviseurs op het gebied van veiligheid en verkeersontwerp van de provincie.

Tijdens deze sessies werden diverse aspecten besproken, waaronder:

- Fietsveiligheid;
- Verkeersveiligheid;
- Spoorwegovergang;
- Doorstroming;
- Inpassing;
- Leefbaarheid;
- Uitvoerbaarheid / Fasering en uitvoeringstijd;
- Investeringskosten;

Uit het afwegingskader in de [rapportage](#) blijkt dat de verdiepte ligging van de provinciale weg N233 minder goed scoort dan de voorgestelde gelijkvloerse variant. Op basis hiervan kan objectief geconcludeerd worden dat de gelijkvloerse kruising het hoogste scoort en het meest geschikt is voor de kruising op verschillende vlakken. De volledige rapportage is toegevoegd als bijlage bij deze Statenbrief.

Totale afwegingstabel

Aspect	Huidige variant	Gelijkvloerse variant	Ongelijkvloerse variant
Fietsveiligheid	-	+	0
Veiligheid gemotoriseerd verkeer	0	+	0
Spoorwegveiligheid	-	+	+
Toekomstige doorstroming	-	+	+
Inpassing	+	0	-
Leefbaarheid	-	0	0
Uitvoerbaarheid / fasering en uitvoeringstijd	0 maanden	3-6 maanden	15 – 21 maanden
Investeringskosten ⁷	€ 0	€ 7.500.000-8.500.000	€ 25.000.000 – 28.000.000

2024

Op 16 januari 2024 vond een werksessie plaats van de gemeenteraad van Rhenen. Tijdens deze bijeenkomst is een toelichting gegeven op het ontwerp, het afwegingsdocument en de voorkeur voor de gelijkvloerse variant en de voorgenomen processtappen voor de gelijkvloerse variant. De terugkoppeling uit deze werksessie was vooral de vraag om de fietstunnel toe te voegen aan de varianten. De wethouder heeft dit verzoek afgewezen omdat er in 2020 een bestuurlijk [besluit](#) is genomen over deze fietstunnel. Bovendien was het opnemen van de fietstunnel ook niet in overeenstemming met de wensen van WWVO.

In februari 2024 heeft het college van burgemeester en wethouders (hierna B&W) een besluit genomen, waarin zij akkoord zijn gegaan met een principebesluit om de voorgestelde gelijkvloerse variant verder uit te werken.

Na het besluit van het college van B&W is op 4 maart 2024 een [nieuwsartikel](#) in de Rijnpost gepubliceerd waarin de wethouder positief stond tegenover het voorgelegde gelijkvloerse ontwerp en hij onderschrijft dat de variant veilig is voor fietsverkeer.

Op 5 maart 2024 waren twee informatiesessie georganiseerd vanuit de gemeente om de aansluitende plannen van de gelijkvloerse variant te [presenteren](#). Dit bood de bewoners de kans om meer inzicht te krijgen in de plannen en om eventuele zorgen of vragen te uiten.

Ten slotte vond op 14 maart 2024 een commissievergadering bij de gemeente Rhenen plaats. Op 26 maart 2024 is er vervolg gegeven aan de commissievergadering waarbij verduidelijking is gegeven op de plannen en de totstandkoming van de plannen.

Vervolgprocedure / voortgang:

Hoewel er tijdens eerdere werksessies met de gemeenteraad weinig bezwaren tegen de plannen zijn geuit, zijn er sinds de publicatie van de gemeentelijke aansluitingen op het kruispunt aan de omgeving, een aantal bezwaren ontstaan met betrekking tot de voorgestelde gelijkvloerse variant en de gemeentelijke aansluitingen. Ons zijn geen nadere feiten of onderbouwingen bekend, anders dan de hierboven beschreven rapportages, die nog altijd actueel en toekomstbestendig zijn. Hierdoor zien wij ook geen mogelijkheden om in dit dossier tot een andere keuze te komen voor het provinciale deel van deze kruising.

De eerste vervolgstap die genomen is, was een bestuurlijk overleg waarbij we het belang van de samenwerking in dit plan wederzijds hebben onderstreept. Een besluit van de gemeenteraad over hoe ze verder willen met de aansluitende wegen is noodzakelijk. Dit kan ertoe leiden dat wij geen andere keuze hebben dan om het ontwerp te versoberen waarbij de gemeentelijke wegen niet worden aangepast en we de provinciale weg solitair verbeteren. Dit heeft zeker niet onze voorkeur omdat ook juist op het gemeentelijk wegennet veel winst qua verkeersveiligheid te halen is. Gelijktijdig met verzending naar u is deze brief ook aan het college van de gemeente Rhenen toegestuurd.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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