

College van Gedeputeerde Staten
statenvoorstel

| | | | |
|----------------|-----------------|--------------------|-----------------|
| DATUM | 6 november 2018 | NUMMER PS | PS2018MME24 |
| AFDELING | MEC | COMMISSIE | MME |
| STELLER | 5.1.2.e | DOORKIESNUMMER | 5.1.2.e |
| DOCUMENTNUMMER | 81E1084A | PORTEFEUILLEHOUDER | 5.1.2.e 5.1.2.e |

Titel : Rijnbrug

Inhoudsopgave

Besluit pag. 10

Toelichting pag. 11

Bijlage(n): 4

Aan Provinciale Staten,

Inleiding

In uw vergadering van 5 februari 2018 heeft u de volgende besluiten genomen ten opzichte van de Rijnbrug:

- In samenwerking met betrokken partijen en met het oog op de kaders van de afgesloten bestuursovereenkomst, de middellange termijn oplossing inclusief de knoop N225-N233 verder uit te werken;
- Bij die uitwerking
 - a. Naast de al onderzochte Tidal Flow variant, een bredere variant (van max 27,2 meter) te onderzoeken met verschillende opties voor het wegprofiel waaronder een 2x2 inrichting.
 - b. Tevens te onderzoeken welke kansen een extra verbreding creëert voor andere modaliteiten dan de auto.
- Een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de aansluiting N233-Achterbergsestraatweg verder uit te werken.
- In overleg met partijen een dekkingsvoorstel op te stellen voor de financiering van de bijkomende kosten die ontstaan als de wijziging binnen het project wordt doorgevoerd, en dit samen met een onderbouwing van het te investeren bedrag in relatie tot het oplossend vermogen ter besluitvorming voor te leggen aan Provinciale Staten.
- De uitgewerkte varianten en dekkingsvoorstellen, gelet op de inmiddels jarenlange discussie over dit knelpunt en de behoefte aan voortvarend doorpakken, uiterlijk in een Statenvergadering in het eerste kwartaal van 2019 aan Provinciale Staten ter besluitvorming voor te leggen.

Daarnaast heeft u een tweetal moties aangenomen waarin u het college opdraagt om:

- Verbetering OV en fiets op de Rijnbrug en omgeving (06)
 - a. In de uitwerking van de variant(en) voor de middellange termijn ook verbeteringen mee te nemen voor (snel)fietsroutes over de Rijnbrug naar werklocaties in de zuidelijke Food Valley, waaronder windbeschermende en veiligheidsbevorderende maatregelen voor de fietsers op de brug;
 - b. Hierbij tevens mogelijkheden voor verbeteringen in het OV-bereikbaarheid mee te nemen;
 - c. Een en andere af te stemmen met de provincie Gelderland
- N233 blijft ontsluitingsweg (05)
 - a. Bij verdere besluitvorming rond de N233 als uitgangspunt te hanteren dat de N233 een gebiedsontsluitingsweg moet blijven

Tot slot zijn u twee toezeggingen gedaan:

- dat ook de verkeersintensiteiten en de effectiviteit van de voorgestelde oplossing in het laag-groeiscenario zullen worden doorgerekend.

- Dat het scenario van 5.1.2.e ook als serieus alternatief meegewogen zou worden

In dit statenvoorstel geven wij invulling aan bovenstaande besluiten, moties en toezeggingen, met als doel het verbeteren van de doorstroming en leefbaarheid tussen rotonde Geertesteeg in Rhenen en de N320 in Kesteren.

Voorgeschiedenis

Dit project kent inmiddels een looptijd van 10 jaar. In december 2012 is een bestuursovereenkomst Rijnbrug gesloten tussen de provincies Utrecht, Gelderland, de gemeenten Rhenen, Veenendaal, Wageningen, Ede, Buren, Neder-Betuwe en de Staat (Rijkswaterstaat Oost-Nederland) om de huidige Rijnbrug bij Rhenen, kruispunt N233 – Geertesteeg en N233 – Achterbergsestraatweg aan te passen. De aanpassing aan de brug bestond uit de realisatie van een Tidal Flow (een extra rijstrook in de midden-ligging met een omkeerbare rijrichting). Na een marktconsultatie d.d. 22 maart 2016 is gebleken dat het brugdek vernieuwd moest worden om dit mogelijk te maken. Het extra onderzoek wat hierdoor nodig was heeft een aantal mogelijke oplossingsrichtingen opgeleverd die in dit voorstel worden toegelicht.

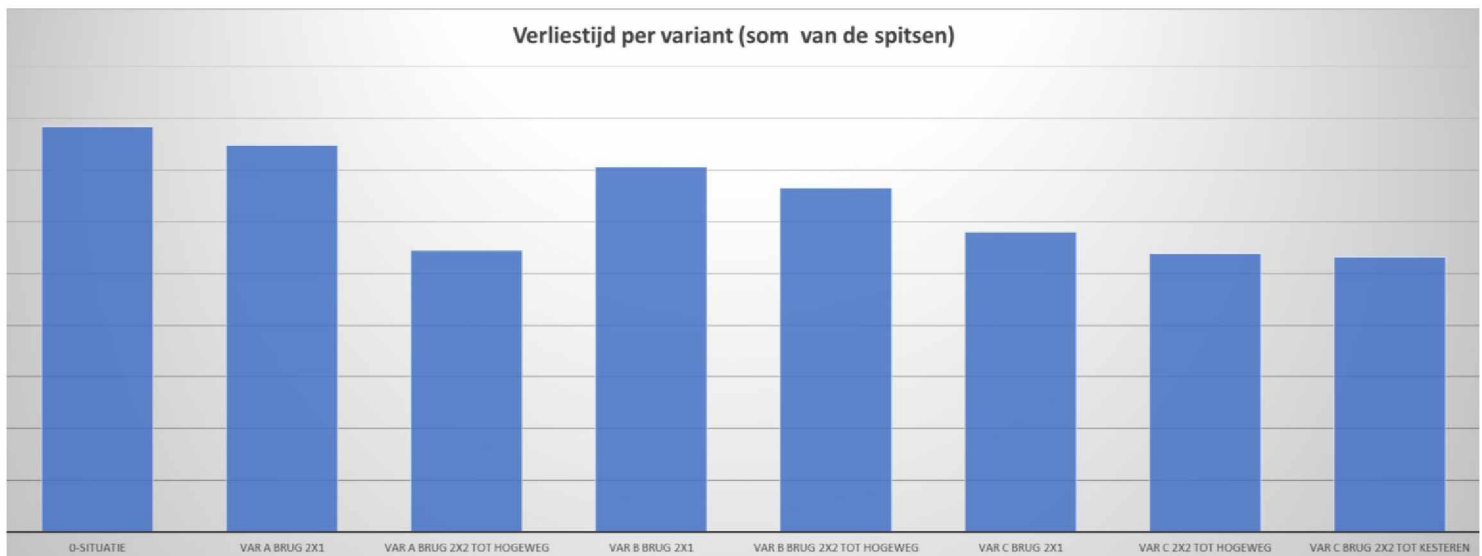
Essentie / samenvatting

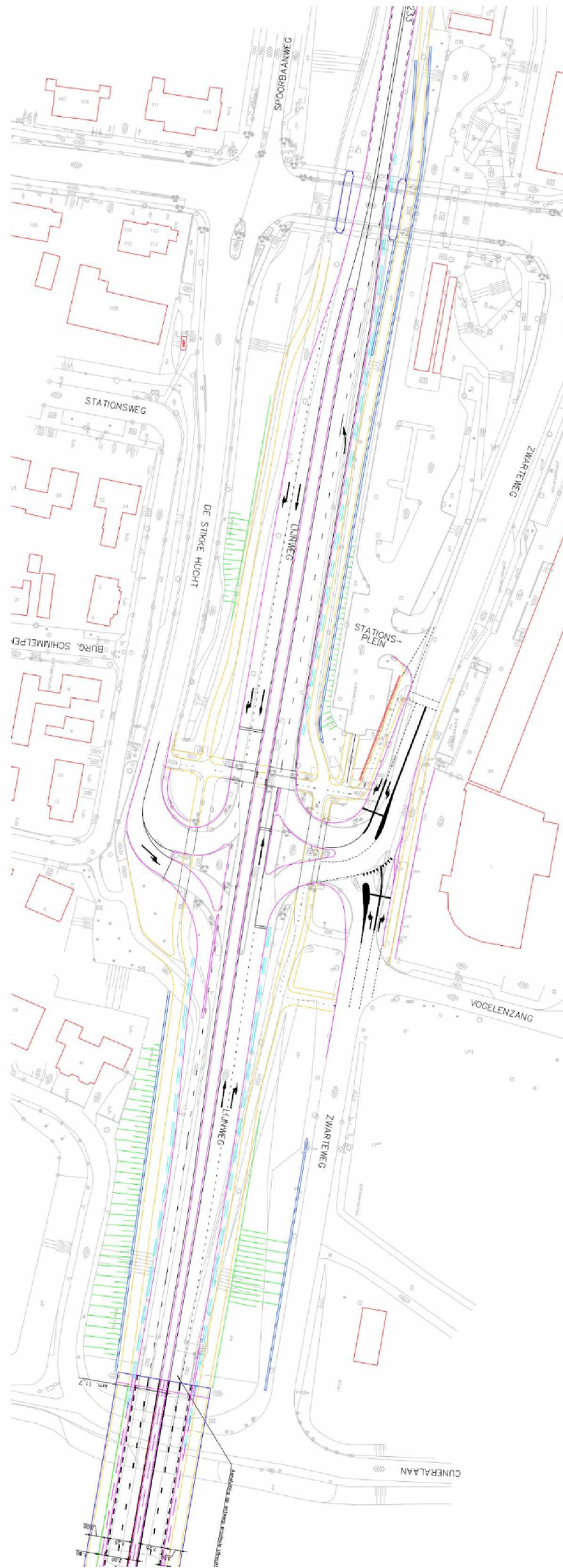
Voorkeursvariant Rijnbrug

Uit onderzoek is gebleken dat een wegprofiel op de brug met 2 rijstroken per richting in combinatie met in- en uitvoegers bij de aansluiting met de N225 (de knoop) de beste oplossing is voor een toekomstbestendige doorstroming. Deze aansluitvorm bevat een invoeger vanuit Rhenen naar het zuiden die over gaat in de rechterrijstrook naar het zuiden op de brug en waarbij de rechterrijstrook naar het noorden overgaat in de uitvoeger naar de Grebbeweg. Hierdoor wordt de afstroom van zowel de N233 en de N225 sterk verbeterd en blijft deze ook in de toekomst goed. De afbeelding op de volgende pagina geeft een beeld van deze oplossing.

Met een 2x2 brug worden vrijwel alle voertuigverliesuren op het knooppunt gereduceerd, deze oplossing voorkomt gemiddeld 2500 uur vertraging per werkdag. Op het oostelijke kruispunt van de Grebbeweg zal er richting 2030 weer vertraging ontstaan, overigens in alle varianten. In de 2x2 variant zijn de wachtrijlengtes die op termijn op de Grebbeweg ontstaan het kleinst. Een structurele oplossing voor dit punt zou betekenen dat er rigoureuze ruimtelijke maatregelen moeten worden getroffen en kan in het kader van de lange termijn verkend worden. De bestaande met verkeerslichten geregelde fietsoversteek direct onderaan de brug kan gehandhaafd blijven en is ook in de nieuwe situatie veilig. Deze is in de berekeningen meegenomen en heeft slechts een zeer marginaal effect (8 verliesuren) op de doorstroming. In onderstaande afbeelding zijn de verschillende varianten vergeleken op basis van het aantal verliesuren dat resteert. Links staat de huidige situatie en van links naar rechts daarnaast de turborotonde met 2x1 en 2x2, de DIA-oplossing met 2x1 en 2x2, en de variant met in- en uitvoegers in 2x1, 2x2 tot de Hogeweg en 2x2 tot Kesteren. Deze laatste variant scoort qua verliestijd en toekomstbestendigheid het best. Zie voor een uitgebreide toelichting van de varianten ook bijlage 1 Slotnotitie N233 en de daarbij behorende presentatie.

Verliestijd per variant (som van de spitsen)

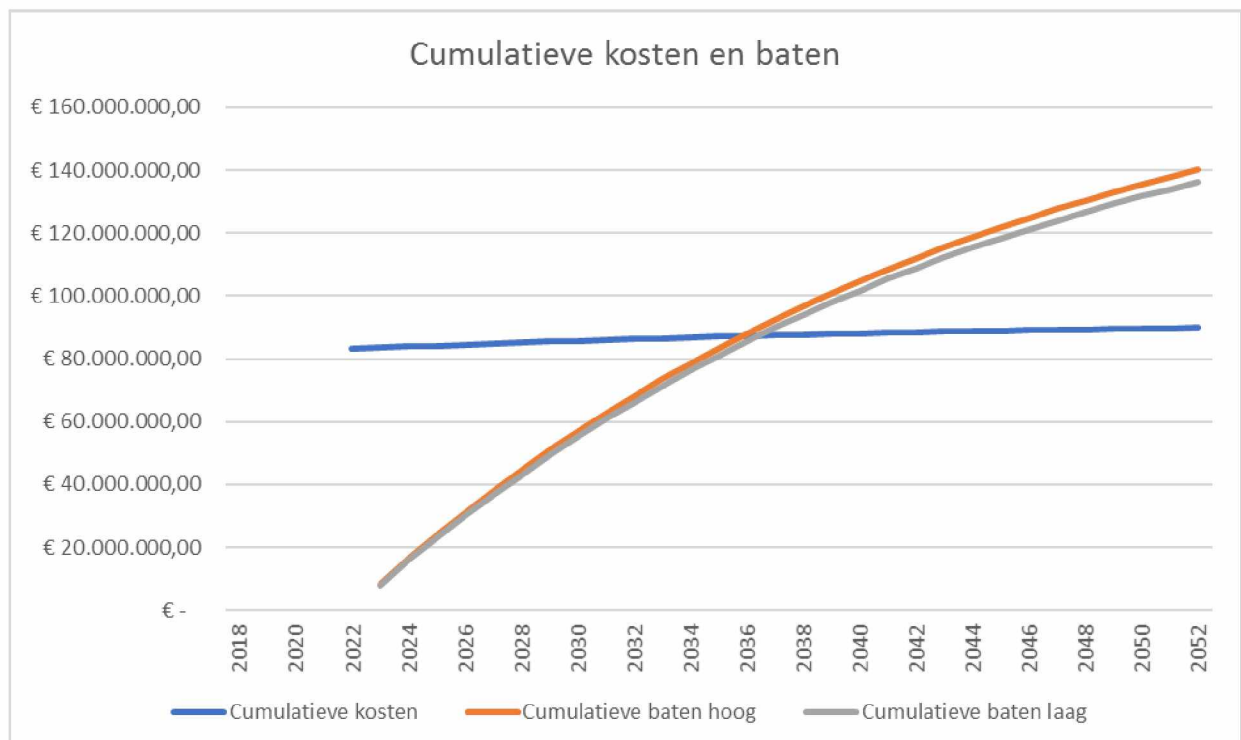




Kosten Baten Analyse

De keuze voor de variant met een 2x2 wegprofiel op de brug heeft een positieve kostenbatenanalyse. In 2036 bij een hoog groeiscenario en 2037 bij een laag groeiscenario zijn de maatschappelijke baten, uitgedrukt in bespaarde voertuigverliesuren, gelijk aan de kosten. De terugverdientijd bedraagt dus 14 tot 15 jaren (Baten-kosten verhouding 1,5 en 1,6).

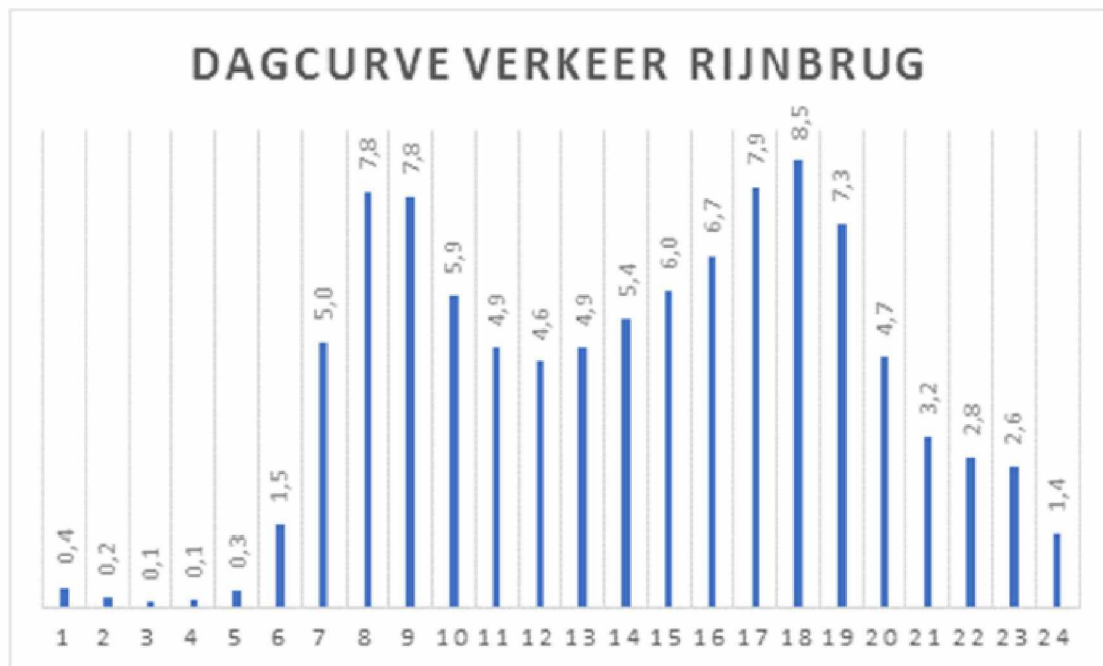
Geconcludeerd kan worden dat de investering die gemoeid is om de huidige Rijnbrug te verbreden naar een 2x2 wegprofiel een renderende investering is. Zie voor een overzicht van de kosten en de cumulatieve baten per groeiscenario onderstaande figuur (zie bijlage 2 voor de overzichtstabellen van de actuele KBA). In bijlage 1 is uitgegaan van een eerdere schatting van de investering die lager lag dan de huidige, daarom wordt daar nog gesproken over een kortere terugverdientijd en een baten-kosten verhouding van 3,1.



Onderzoeken n.a.v. amendement en moties van Statenvergadering 5 februari 2018

Naar aanleiding van motie 5: 'Verbetering OV en fiets op de Rijnbrug en omgeving' zijn er onderzoeken uitgevoerd naar maatregelen zoals mobiliteitsmanagement, kansen voor OV en fiets, en naar effectiviteit van andere profielindeling zoals (snel)fietsroutes, windschermen en hoogwaardig ov. Zie voor een uitgebreide toelichting hierop de notitie in bijlage 3 Scopewijziging Rijnbrug Rhenen -onderzoeksresultaten n.a.v. amendement en twee moties. Geconcludeerd kan worden dat zelfs met een extreem effectief pakket aan maatregelen op vraagbeheersing niet mag worden verwacht dat een zodanige afname van het autoverkeer in de spitsen kan worden gerealiseerd dat kan worden volstaan met de huidige Rijnbrug. Een investering in capaciteitsvergroting op de Rijnbrug bij Rhenen blijft nodig om te voorzien in een goede zuidelijke ontsluiting van de Food Valley.

Voor een kansrijke aanpak via mobiliteitsmanagement is het van belang dat een verschuiving in de tijd (buiten de spits), modaliteit (fiets en OV) of ruimte (andere route) mogelijk is. Een andere route is lastig omdat het hier om een brug gaat. Spreiden in de tijd blijkt lastig omdat het knooppunt lange spitsen en een al stevig bezet dal kent, zoals te zien in de afbeelding op de volgende pagina.



De procentuele verdeling van het verkeer op de Rijnbrug over de dag (2016, gemiddelde werkdag, beide richtingen).

Wil de fiets een goed alternatief zijn dan is het van belang dat de afgelegde afstanden niet te lang zijn. Met de elektrische fiets is een afstand tot 15 km mogelijk maar slechts 15%-25% van de ritten over de Rijnbrug vallen in deze categorie. Vandaar dat ook hier de potentie beperkt is. Dit betekent echter niet dat we er de komende jaren niet mee aan de slag gaan. Via het programma fiets worden meerdere routes in het gebied aangepakt en met werkgevers en andere stakeholders blijven we werken aan het stimuleren van het fietsgebruik. Al het effect dat hiermee en met de andere niet infrastructurele maatregelen bereikt kan worden vergroot het rendement van de infrastructurele investering omdat deze dan langer optimaal kan blijven functioneren.

De beoogde verbreding van het brugdek tot 27,2 meter maakt een dwarsprofiel mogelijk met 2 rijstroken per richting, met een éénrichtings fietspad van 3 m aan beide zijden op de Rijnbrug. Deze breedte past bij het aantal fietsers dat nu en in de toekomst gebruik maakt van de brug, ongeveer 1400 per dag (bron: Provinciaal Fietsmodel Brutus). Het huidige volume is onvoldoende om deze route aan te wijzen als snelfietsroute, dit blijven we de komende jaren wel monitoren. De breedte alsmede de wachttijd bij VRI's zijn wanneer nodig passend binnen de eisen van een snelfietsroute. De mogelijkheden tot het plaatsen van windschermen of het anderszins aangenamer maken van het fietsen over de brug wordt onderdeel van de aanbesteding. Zo dagen wij de markt uit om tot een zo goed mogelijke oplossing te komen hiervoor. Nut en noodzaak voor verdere verbreding van het brugdek om vrij liggende busbanen mogelijk te maken zijn niet aantoonbaar. Hiervoor zijn onvoldoende (potentiele) reizigers en deze profiteren hiernaast al van de verbeterde doorstroming die de voorkeursvariant biedt. De potentie voor meer OV is beperkt doordat reizigers zeer diverse herkomst en bestemmingen in het gebied hebben terwijl openbaar vervoer het meest effectief en competitief is op dikkere stromen en met weinig haltes. Dit is ook de reden dat transferia hier niet snel succesvol zullen zijn, deze zijn vooral aantrekkelijk aan de rand van grote steden met hoge parkeertarieven en zeer hoogwaardig en frequent OV.

Ook ontstond de vraag na de informatiebijeenkomst voor de woordvoerders van de commissie MME op 2 juli 2018 naar de berekening van de verkeersintensiteiten in 2030 bij een laag groeiscenario. Uit het onderzoek is gebleken dat een 4 á 14% lagere verkeersprognose mag worden verwacht en dat dan ook noodzaak en nut van een verbreding van de Rijnbrug blijven bestaan. Dit resulteert wel in een jaar langere terugverdientijd in de KBA maar de investering is in beide scenario's zeer kosteneffectief. In de tabel op de volgende pagina een overzicht van de intensiteiten in de twee scenario's, in bijlage 4 een uitgebreide toelichting hierop.

| 2030 | Intensiteit richting Kesteren [mvt/uur] | Intensiteit richting Rhenen [mvt/uur] | Intensiteit richting Kesteren [mvt/uur] | Intensiteit richting Rhenen [mvt/uur] |
|-------------------------------|--|--|--|--|
| Variant | Ochtendspits | Ochtendspits | Avondspits | Avondspits |
| NRM Groeiscenario hoog | | | | |
| NRM 2 x 1 2030 | 1.250 | 1.300 | 1.500 | 1.400 |
| NRM 2+1 2030 | 1.250 | 1300 * | 2000 * | 1.450 |
| NRM 2 x 2 2030 | 1.350 | 1.400 | 2.050 | 1.550 |
| NRM Groeiscenario laag | | | | |
| NRM 2 x 1 2030 | 1.250 | 1.200 | 1.500 | 1.400 |
| NRM 2+1 2030 | 1.200 | 1200 * | 1900 * | 1.350 |
| NRM 2 x 2 2030 | 1.200 | 1.200 | 1.900 | 1.450 |
| Verhouding laag/hoog | | | | |
| NRM 2 x 1 2030 | 1,00 | 0,92 | 1,00 | 1,00 |
| NRM 2+1 2030 | 0,96 | 0,92 * | 0,95 * | 0,93 |
| NRM 2 x 2 2030 | 0,89 | 0,86 | 0,93 | 0,94 |

* Situatie waarin de Tidal Flow in werking is.

N233 – Achterbergsestraatweg

Er is een basisvariant als oplossing voor de kruising Achterberg met een gelijkvloerse fietsoversteek, de kosten hiervan zijn geschat op €200.000. Deze basisoplossing wordt gezien als een veilige fietsoversteek en dit wordt ondersteund door de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid). Er is tussen provincie Utrecht en gemeente Rhenen in samenspraak met de werkgroep 'Wij Willen Veilig Oversteken' (WWVO) een keuze gemaakt voor de uitwerking van een ongelijkvloerse fietsoversteek op deze kruising. De partijen uit de omgeving zien een groot extra verkeersveiligheidseffect met name voor de schoolgaande jeugd. De ontwerpuitwerking laat zien dat een fietstunnel realiseerbaar en inpasbaar is. De raming van deze fietstunnel bedraagt € 10 mln. excl. BTW. Aan de gemeente Rhenen is het verzoek gedaan 50% van de investeringskosten bij te dragen. Mocht er niet worden bijgedragen door de gemeente Rhenen dan zullen wij terugvallen naar de basisvariant van de gelijkvloerse fietsoversteek.

Lange termijn oplossing

Een lange termijn oplossing in de vorm van een nieuwe oeververbinding is nu niet haalbaar. Er zijn een drietal varianten waarvan globale ramingen gemaakt zijn die liggen tussen de € 350 - € 900 miljoen. Dit is voor de regio een enorme investering die op dit moment niet realistisch en kosteneffectief is gezien het aantal voertuigbewegingen.

In de regio bestaat de vrees voor het doortrekken van de 2x2 oplossing over het gehele traject N233, en daarmee voor meer autoverkeer, gezien de plannen voor de Rijnbrug in relatie tot het project in Veenendaal, de rondweg Oost. Hier geldt dat de verkeersmodellen als ook het eerdere kentekenonderzoek aantonen dat het verkeer voor 95 % regionaal verkeer is en maar een kleine 5 procent doorgaand verkeer is. Met een 2x2 wegprofiel op de brug zal er een toename van het doorgaande verkeer zijn van 1% en ook de groei van het verkeer is minimaal ten opzichte van het nul scenario. De beide provincies en de gemeenten willen de status van gebiedsontsluitingsweg behouden.

We zetten in op smart mobility maatregelen en mogelijkheden voor gedragsbeïnvloeding via werkgevers, met als doel bestaande infrastructuur beter te benutten en langer te laten renderen. Wij stellen voor om hier in 2020 een verkenning naar te starten samen met de provincie Gelderland en de gemeenten binnen het projectgebied.

In het onderzoek naar slimme mobiliteitsmaatregelen wordt speciale aandacht besteed aan het verbeteren van een aantal fietsroutes zoals Utrecht – Rhenen (fietspad van de toekomst op de N225) en verder naar Wageningen, het fietspad Rhenen – Veenendaal wat in de trajectaanpak wordt meegenomen en wanneer mogelijk versneld.

Tevens blijven we kijken hoe we de OV ontsluiting van het gebied kunnen verbeteren, ook in relatie tot U Ned. Hierbij is er aandacht voor het behoud van station Veenendaal de Klomp als intercitystation en de verbinding Utrecht-Rhenen. De potentie van deze en andere openbaar vervoersverbindingen in het gebied willen we maximaal benutten.

Het maatregelenpakket wordt geëvalueerd in 2028, zodat voor 2030 gekeken kan worden of nieuwe knelpunten zich aandienen. De lange termijnoplossing wordt dan weer bekeken.

Meetbaar / beoogd beleidseffect

Met dit project leveren wij een substantiële bijdrage aan het doel; 'Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af' uit het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. Hierdoor vermindert het oponthoud gedurende de dag en het oponthoud gedurende de spits, tevens verbetert de voorspelbaarheid van de reistijd en de bereikbaarheid van belangrijke werklocaties.

Bijkomende effecten zijn een verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer wat een positief effect heeft op de waardering hiervan en de kosteneffectiviteit. De fietsverbinding wordt robuuster, veiliger en aangenamer doordat er meer ruimte wordt geboden. Tot slot wordt door het verminderen van de vertraging de uitstoot gereduceerd wat een positief effect heeft op de leefomgeving.

Wettelijke grondslag

Artikel 143 provinciewet.

Financiële consequenties

Hiernaast een overzicht van de totale kosten van het project Rijnbrug en het provinciale aandeel daarin. Bedragen * € 1 mln.

Het totaal benodigde projectkrediet voor de Rijnbrug is geraamd op € 85,6 mln. Hierin is een bedrag opgenomen van € 10,9 mln. voorlopig niet compensabele BTW bij het deel wat uitgevoerd wordt door Rijkswaterstaat. Tevens is binnen deze raming op advies van Rijkswaterstaat het percentage onvoorzien op 15% gesteld. Dit om eventuele onzekerheden ten aanzien van de mogelijkheden op de huidige constructie van de brug op te kunnen vangen. Hierdoor is de raming hoger dan de eerdergenoemde schatting van €66 mln.

Het aanvullend benodigd krediet voor het project Rijnbrug is € 28,8 mln. en voor de Fietstunnel Achterberg €5 mln. wat het totale krediet op €33,8 mln. brengt. Deze kredieten worden opgenomen in het Meerjaring Investerings Plan Mobiliteit.

| | |
|--|--------------|
| <u>Projectbegroting gehele project Rijnbrug</u> | |
| Investeringskosten (verbreding tot N320) | 74,66 |
| BTW (niet compensabel) | 10,90 |
| Totaal investeringskosten | 85,56 |
| <u>Af. reeds toegekend krediet Rijnbrug</u> | |
| Weginfra NZ + ZZ + brug | -24,73 |
| Extra benodigd krediet project | 60,83 |
| <u>Af. deel voor eigen rekening provincies</u> | |
| Gelderland: N320 | -7,60 |
| Utrecht: Geertsesteeg/weginfra Achterberg | -4,10 |
| Utrecht: ontbrekende deel bijdrage Rivierenland | -0,28 |
| Extra investering te verdelen | 48,86 |
| <u>Investeringskosten PU</u> | |
| Project Rijnbrug (50% van € 48,86 mln.) | 24,43 |
| Geertsesteeg/weginfra Achterberg | 4,10 |
| Ontbrekende deel bijdrage Rivierenland | 0,28 |
| Aanvullend krediet Rijnbrug | 28,80 |
| <u>Projectbegroting Fietstunnel Achterberg</u> | |
| Investeringskosten | 10,00 |
| Af. Bijdrage gemeente Rhenen | -5,00 |
| Krediet fietstunnel | 5,00 |
| Totaal benodigd krediet | 33,80 |
| <u>Afschrijvingslasten</u> | |
| Kunstwerken/infra (30 jaar) | 1,13 |

Bestuurlijke dilemma's / politieke gevoeligheid

Over de verdeling van de financiering m.b.t. de fietstunnel bij kruispunt Achterberg zijn afspraken gemaakt tussen de provincie Utrecht en de gemeente Rhenen. De afspraken zijn dat de provincie 50 % van de investeringskosten betaalt onder de voorwaarde dat gemeente Rhenen ook 50 % bijdraagt in de financiering. Draagt gemeente Rhenen niet bij dan wordt er teruggevallen op het realiseren van een gelijkvloerse oversteek op kosten van de provincie.

Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven

Er zijn verschillende alternatieven in samenwerking met partijen uit de regio en de klankbordgroep Rijnbrug nader onderzocht. Ten aanzien van de brug zijn de volgende varianten onderzocht. Zie voor een uitgebreide toelichting op de alternatieven de eerste bijlage.

Turbo rotonde (Bosman)

Een rotonde blijkt lastig inpasbaar door de aanwezigheid van bebouwing en te korte afstand tot het landhoofd van de brug. Daardoor is ervan noord naar zuid maar één mogelijkheid van één rijstrook vanaf de rotonde naar de brug. Vanaf de brug (van zuid naar noord) zijn wel twee rijstroken te maken voor de rotonde maar over een zeer korte afstand waardoor het verkeer de rotonde niet effectief kan benutten.

Ook is de inpassing van een dergelijke rotonde bezien. Daarbij is gebleken dat de ruimtelijke consequenties groot zijn. Realisatie van een dergelijke rotonde zou betekenen dat een bedrijfslocatie en enkele woonhuizen geamoveerd zouden moeten worden, de in afbeelding hiernaast gearceerde gebouwen.

Bij een 2x1 brug biedt deze oplossing onvoldoende capaciteit. Bij een 2x2 brug met turborotonde ontstaan ook nog steeds vertragingen en een aantal knelpunten. Ten opzichte van de voorkeursvariant reduceert deze oplossing 60 voertuigverliesuren minder. Het verkeer Grebbeweg (N225) kan niet goed worden afgewikkeld (Grebbeweg – Zwarteweg). Tot slot is de oplossing niet robuust genoeg, de maximale capaciteit van de rotonde wordt te snel bereikt waardoor er in de toekomst weer vertraging ontstaat. De verkeersstroom op de rotonde is dusdanig groot dat verkeer op de zijtakken moeilijk kan oprijden.

DIA-oplossing

De DIA-oplossing (genoemd naar het adviesbureau dat dit heeft ingebracht) behelst het benaderen van de brug vanaf beide kanten van het viaduct over de



N233 met gelijktijdig groen om de brug op te gaan, zie de afbeelding hiernaast. De oplossing moet nu iets anders dan eerder is gesteld worden vormgegeven, omdat de aansluiting van de wijk Vogelenzang op de knoop ook moet worden opgenomen.

Bij een 2x1 brug biedt deze aanpassing onvoldoende capaciteit, er ontstaan lange wachtrijen met terugslag op de N225. Met een 2x2 brug blijven de knelpunten beperkt tot lokale wachtrijen maar ook deze oplossing is minder robuust dan de voorkeursvariant, en reduceert 1250 voertuigverliesuren minder. Er ontstaan eerder langere wachtrijen waarvoor onvoldoende opstelruimte is en andere stromen worden geblokkeerd.

Effecten op duurzaamheid

Door de sterke reductie van verliestijd wordt de uitstoot van het verkeer verminderd. Dit heeft zowel een positief effect op de luchtkwaliteit als op de CO₂ uitstoot. Hiernaast wordt de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd alsmede het fietsen aantrekkelijker gemaakt. Hierdoor wordt de keuze voor een duurzaam alternatief vergemakkelijkt.

Voorgesteld wordt;

in te stemmen met het aanvullende kredietvoorstel van € 28,8 mln. ten behoeve van de realisatie van een nieuw brugdek met een 2x2 wegprofiel inclusief fietspaden aan beide zijden in de wetenschap dat de Provincie Gelderland ten zuiden van de brug tot aan N320 (Kesteren) het wegprofiel uitbreidt naar 2x2;

in te stemmen met het kredietvoorstel 50% van de totale investeringskosten (voorlopig geraamd op 5 miljoen) voor de aanpassing van het kruispunt Achterberg met een fietstunnel, op voorwaarde dat de gemeente Rhenen ook 50% van de investeringskosten voor haar rekening neemt. Zonder 50% cofinanciering wordt de (gelijkvloerse) basisvariant uitgevoerd op kosten van de provincie;

de extra kapitaallasten behorende bij deze investeringen van € 1,13 mln. per jaar voor 30 jaar te dekken uit de beschikbare investeringsruimte Wegen opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023;

om te bekrachtigen dat de N233 een gebiedsontsluitingsweg blijft;

en het voorgestelde maatregelenpakket in 2028 te evalueren waarbij de noodzaak voor een lange termijn oplossing opnieuw wordt bekeken.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

Besluit

Provinciale Staten van Utrecht in vergadering bijeen op 10 december 2018;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van, 6 november 2018, domein Mobiliteit, nummer 81E1084A;

Gelet op ons voornemen om met het project Rijnbrug de doorstroming en leefbaarheid in het gebied te verbeteren;

Overwegende alle voorgaanden besluiten en voorkeuren van de betrokken partijen;

Besluiten:

1. Aanvullend krediet te verstrekken van € 28,8 mln. ten behoeve van de realisatie van een nieuw brugdek met een 2x2 wegprofiel inclusief fietspaden aan beide zijden in de wetenschap dat de Provincie Gelderland ten zuiden van de brug tot aan N320 (Kesteren) het wegprofiel uitbreidt naar 2x2.
2. Krediet te verstrekken van 70% van de totale investeringskosten (voorlopig geraamd op 7 miljoen euro) t.b.v. 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.
3. De extra kapitaallasten behorende bij deze investeringen van € 1,196 mln. per jaar voor 30 jaar te dekken uit de beschikbare investeringsruimte Wegen opgenomen in het Mobiliteitsprogramma 2019-2023.
4. Dat de N233 een gebiedsontsluitingsweg blijft.
5. Het voorgestelde maatregelenpakken in 2028 te evalueren waarbij de noodzaak voor een lange termijn oplossing opnieuw wordt bekeken.

w.g.

Voorzitter,

Griffier,

1. Wettelijke grondslag

Artikel 143 Provinciewet

2. Beoogd effect

Met dit project leveren wij een substantiële bijdrage van 2500 voertuigverliesuren per dag aan het doel; 'Het totaal aantal voertuigverliesuren op het provinciale wegennet neemt af' uit het Mobiliteitsprogramma 2019-2023. Hierdoor vermindert het oponthoud gedurende de dag en het oponthoud gedurende de spits, tevens verbetert de voorspelbaarheid van de reistijd en de bereikbaarheid van belangrijke woon en werklocaties.

Bijkomende effecten zijn een verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer wat een positief effect heeft op de waardering hiervan en de kosteneffectiviteit. De fietsverbinding wordt robuuster, veiliger en aangenamer doordat er meer ruimte wordt geboden. Tot slot wordt door het verminderen van de vertraging de uitstoot gereduceerd wat een positief effect heeft op de leefomgeving.

3. Effecten op duurzaamheid

Door de sterke reductie van verliestijd wordt de uitstoot van het verkeer verminderd. Dit heeft zowel een positief effect op de luchtkwaliteit als op de CO₂ uitstoot. Hiernaast wordt de doorstroming van het openbaar vervoer verbeterd alsmede het fietsen aantrekkelijker gemaakt. Hierdoor wordt de keuze voor een duurzaam alternatief vergemakkelijkt.

4. Argumenten

Het verbreden van het wegprofiel naar 2x2 beantwoordt aan de doelstelling zoals is beschreven in de bestuursovereenkomst van 2012.

Een dergelijk profiel is duidelijker voor de weggebruiker en is daarmee verkeersveiliger dan een Tidal Flow en geeft een betere verkeersafwikkeling dan een Tidal flow en de andere bekeken varianten. Het betreft de meest robuuste oplossing en is onderhoudsvriendelijker dan een Tidal flow.

5. Kanttekeningen

De investeringskosten van een 2x2 oplossing zijn hoger dan van een Tidal flow maar deze oplossing is nog steeds zeer kosteneffectief en toekomstbestendiger dan de andere onderzochte varianten.

6. Financiën

Het benodigde projectkrediet voor de Rijnbrug is geraamd op €85,6 mln.. Hierin is een bedrag opgenomen van €10,9 mln. voor voorlopig niet compensabele BTW. Tevens is binnen deze raming op advies van Rijkswaterstaat het percentage onvoorzien op 15% gesteld. Dit om eventuele onzekerheden ten aanzien van de mogelijkheden op de huidige constructie van de brug op te kunnen vangen. Hierdoor is de raming hoger dan de eerdergenoemde schatting van €66 mln. De post onvoorzien wordt behandeld als 'onvoorzien, onvoorzien', dit betreft een budgetpost die beheerd wordt door de bestuurlijk opdrachtgever. Met dit bedrag worden ontwikkelingen en/of tegenvallers buiten de invloedssfeer van het project opgevangen. Bij een complexe constructie als een brug op bestaande pijlers kunnen er vanuit diverse invalshoeken effecten op het project optreden waar het project zelf niet op kan sturen. Om gedurende de uitvoering hier wel gesteld voor te staan is deze post toegevoegd aan het budget.

Met de bijdragen volgens de bestuursovereenkomst Rijnbrug d.d. december 2012 is reeds € 25,0 mln. voor het gehele project beschikbaar gesteld (met het besluit van PS, nummer 80D73FDD d.d. 4 februari 2013, is al € 10,0 mln. door Provincie Utrecht hiervoor beschikbaar gesteld). Door beide provincies is € 10 mln. gereserveerd en € 5 mln. zou door partijen uit de regio worden ingebracht. Food Valley en Regio Rivierenland hebben echter met elkaar

€ 4,45 mln. toegezegd. Afgesproken is het ontbrekende deel van € 0,55 mln. tussen de beide provincies te verdelen. Provincie Gelderland heeft dit al eerder middels een besluit gereserveerd. Provincie Utrecht komt deze afspraak nu na.

Het resterende bedrag van € 60,83 mln. wordt als volgt verdeeld (zie ook de tabel onder het kopje Financiële consequenties):

- De investering van de weginfrastructuur vanaf Hogeweg tot de N320 (Kesteren) komt voor rekening van de provincie Gelderland ad € 7,6 mln.
- De investering voor de aanleg Geertesteeg en weginfrastructuur kruising Achterberg komen voor rekening van de provincie Utrecht ad € 4,1 mln. Ook voor rekening van de provincie Utrecht is het ontbrekende deel van € 0,275 mln..
- De investering van weginfrastructuur ten noorden en ten zuiden van de brug plus de brug zelf komt voor 50% voor rekening van de provincie Utrecht. ad € 24,43 mln.. De andere 50 % komt voor rekening van de provincie Gelderland.

Het aanvullend benodigd krediet voor het project Rijnbrug komt daarmee op € 28,8 mln..

Reeds uitgegeven aan onderzoeken / reconstructie Geertesteeg (afgerond)/ grondaankoop: € 2.200.000

De totaal te verwachten uitgaven zijn in 2019/ 2020/ 2021/ 2022 € 200.000,- per jaar, 2023 € 40.800.000,- en 2024 € 40.800.000,-.

Het benodigd projectkrediet voor de aanleg van een fietstunnel is €10,0 mln. De gemeente Rhenen draagt € 5,0 mln. bij aan het project. Het door de Provincie Utrecht te investeren bedrag komt hiermee op € 5,0 mln..

De verwachten uitgaven zijn in 2019 en 2020 € 125.000,- / 2021 € 250.000,- / 2022 € 5 mln. en 2023 € 4,5 mln..

De fietstunnel komt voor het grootste deel in eigendom bij de Provincie Utrecht met uitzondering van het spoor kruisend deel, waarover ProRail de verantwoordelijkheid zal willen houden

De provincie heeft de mogelijkheid om te investeren in een actief van een derde. Deze worden na goedkeuring van Gedeputeerde Staten geactiveerd mits voldaan wordt aan de BBV-criteria. In onderhavige investering van de Rijnbrug (eigenaar Rijkswaterstaat) wordt aan de gestelde criteria voldaan.

Het totaal door de Provincie Utrecht extra te investeren krediet van € 33,8 mln. wordt conform de Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren geactiveerd en afgeschreven in een periode van 30 jaar. De extra kapitaallasten bedragen vanaf 2024 totaal € 1,13 mln. per jaar. Deze kredieten worden opgenomen in het Meerjaring Investerings Plan Mobiliteit. Mocht de provincie Utrecht voor het geheel als aanbestedende dienst gaan fungeren dan zal het totale krediet voor het project hierin worden opgenomen.

Dekking

In het hoofdstuk financiën van het Mobiliteitsprogramma is opgenomen dat het totaal beschikbaar budget voor kapitaallasten investeringen Wegen € 10 mln. bedraagt. Het Mobiliteitsprogramma vormt het kader voor de Programmabegroting. De reeds besloten kapitaallasten van investeringen Wegen bedraagt € 2,6 mln.. De beschikbare ruimte voor toekomstige Wegen investeringen bedraagt derhalve op dit moment € 7,4 mln..

Voorgesteld wordt de extra kapitaallasten ad € 1,13 mln. voor het benodigd krediet te dekken uit de beschikbare investeringsruimte voor kapitaallasten Wegen van € 7,4 mln.. De ruimte voor toekomstige investeringen Wegen wordt hierdoor € 6,27 mln.

Beheer en Onderhoud

Het beheer en onderhoud van weginfra wordt uitgevoerd binnen het kader van de Nota Kapitaalgoederen Mobiliteit 2018 en opgenomen in de financiën van het Mobiliteitsprogramma. In de eerstvolgende Nota Kapitaalgoederen wordt de extra budgetbehoefte voor beheer en onderhoud weginfra opgenomen. Tot die tijd moet rekening gehouden worden met jaarlijkse extra beheer en onderhoudslasten ter hoogte van 1% van de netto-investering. In het jaar voor de onderhoudswerkzaamheden komt het budget beschikbaar via de begroting.

Het beheer en onderhoud van de staalconstructie van de brug wordt uitgevoerd door de eigenaar van de brug, Rijkswaterstaat Oost Nederland.

7. Realisatie

De voorbereidingstijd en ruimtelijke procedures vergen ca. drie jaar. Daarna zal de aanleg een periode van twee jaar in beslag nemen, ervan uitgaande dat er geen gerechtelijke procedures gestart worden. Het project zal medio 2022 beginnen en is klaar vóór 2025.

8. Juridisch

Het BTW deel van €10,9 mln. kan voorlopig niet worden gecompenseerd via het BTW-compensatiefonds omdat het BTW betreft over de aanpassing de brug. De brug is eigendom van Rijkswaterstaat Oost Nederland. Overwogen wordt om een juridische procedure te starten om zo af te dwingen dat het BTW deel alsnog gecompenseerd kan worden.

De nieuwe afspraken betreffende financiën, middellange termijn en lange termijn zullen worden vastgelegd in een nieuwe overeenkomst. Daarvoor zal de bestaande bestuursovereenkomst, waarin uitgegaan werd van een Tidal Flow, moeten worden beëindigd. Dit zal door Gedeputeerde Staten nader worden uitgewerkt.

9. Europa

Voor de uitvoering van het werk zal een of meerdere Europese aanbesteding(en) worden uitgeschreven.

10. Communicatie

Beide gedeputeerde Staten van zowel Utrecht als Gelderland hebben op 6 november 2018 een besluit genomen behoudens goedkeuring provinciale staten. Na de vergadering van GS op 6 november is een persbericht uitgegaan. Dit persbericht is verzorgd door de provincie Utrecht in afstemming met betrokken partijen.

11. Bijlagen

1. Slotnotitie N233 en de daarbij behorende presentatie
2. Overzichtstabellen KBA
3. Scopewijziging Rijnbrug Rhenen -onderzoeksresultaten n.a.v. amendement en twee moties
4. Verkeerskundige effecten Rijnbrug Rhenen (Laag groeiscenario)