

**College van Gedeputeerde Staten  
Statenvoorstel**

DATUM	12 december 2017	NUMMER PS	PS2018MME04
AFDELING	MEC	COMMISSIE	MME
STELLER	5.1.2.e	DOORKIESNUMMER	5.1.2.e
DOCUMENTNUMMER	81C2E186	PORTEFEUILLEHOUDER	Verbeek-Nijhof

---

**Titel** : Scopewijziging Rijnbrug

---

**Inhoudsopgave**

Ontwerpbesluit pag. 5

Toelichting pag. 6

Bijlage(n):

---

Aan Provinciale Staten,

**Inleiding**

De provincies Utrecht en Gelderland, Rijkswaterstaat Oost Nederland, regio's Food Valley, Rivierenland, gemeenten Ede, Wageningen, Veenendaal, Rhenen, Neder Betuwe en Buren werken inmiddels lange tijd samen om de doorstroming en leefbaarheid op de N233 Rijnbrug en de kruispunten Achterberg en Geertesteeg te verbeteren. Daartoe is in december 2012 een bestuursovereenkomst afgesloten tussen deze partijen voor de realisatie van een Tidal Flow (wegprofiel met 1+2 rijstroken, alternerend in spitsrichtingen) op de huidige Rijnbrug bij Rhenen en het aanpassen van de kruispunten N233 – Geertesteeg en N233 – Achterbergsestraatweg. Op 11 december 2012 heeft GS besloten tot het vaststellen en aangaan van deze bestuursovereenkomst en is de commissie daarover per statenbrief geïnformeerd. In PS besluit op 4 februari 2013 is ook de dekking van ons aandeel in deze overeenkomst vastgesteld.

Zoals de portefeuillehouder al mondeling in een aantal commissies en informatiebijeenkomsten heeft aangegeven is er een aantal ontwikkelingen die ervoor zorgen dat we de besluitvorming opnieuw tegen het licht moeten houden. Uit een marktconsultatie in 2016, bleek dat verbouw van de huidige Rijnbrug te risicovol zou zijn, in relatie tot de bepaalde levensduur van de huidige brug. Door de markt werd geadviseerd om de bestaande stalen bovenbouw van de brug volledig te vervangen. De Tidal Flow-oplossing was gebaseerd op een maximaal mogelijke uitbreiding van de bestaande brug met 1 extra rijstrook tot 3 rijstroken. Het advies voor een nieuwe bovenbouw riep de vraag op of het niet beter zou zijn de Rijnbrug te verbreden tot 2x2 rijstroken of te kiezen voor een profiel dat in principe ruimte biedt aan 2x2 rijstroken maar waarop (in eerste instantie) een Tidal Flow wordt gerealiseerd. Hierbij zullen dan ook nieuwe ideeën die zijn ingebracht vanuit de klankbordgroepen voor alternatieve oplossingen voor het kruispunt N225/N233 worden onderzocht. Omdat deze wijziging van het project gevolgen heeft voor de scope van de bestuursovereenkomst is dit statenvoorstel gemaakt. Uw besluit is richtinggevend voor de verdere uitwerking, een onderbouwing van de hoogte van de investering in relatie tot het oplossend vermogen en een opdracht voor het zoeken naar een dekkingsvoorstel.

### *Voorgeschiedenis*

Zoals aangegeven is in december 2012 een bestuursovereenkomst gesloten tussen alle samenwerkende partijen voor realisatie van een Tidal Flow of Wisselstrook (wegprofiel met 1+2 rijstroken, alternerend in spitsrichtingen) op de huidige Rijnbrug bij Rhenen en het aanpassen van de kruispunten N233 – Geertesteeg en N233 – Achterbergsestraatweg. Inmiddels is de aansluiting met de Geertesteeg in 2016 ingericht tot turbotonde. Diverse ontwikkelingen hebben ervoor gezorgd dat voor twee onderdelen, het kruispunt Achterbergsestraatweg en de Rijnbrug, nog geen definitieve uitvoeringsbesluiten zijn genomen. In dit voorstel wordt daarom voor deze onderdelen een richtinggevend besluit gevraagd voor deze onderdelen ten behoeve van de verdere uitwerking.

### *Essentie / samenvatting*

Voor de problematiek op de N233 Rijnbrug en kruispunt Achterberg stellen wij u voor te kiezen voor een gewijzigde scope, namelijk:

- Een nieuw brugdek voor de Rijnbrug met daarop een profiel van 2 x 2 rijstroken
- een fietstunnel ter hoogte van de aansluiting N233-Achterbergsestraatweg.
- Onderzoek naar alternatieve oplossingen voor het kruispunt N225/N233, zoals ingebracht door de klankbordgroepen.

In de stuurgroep Rijnbrug d.d 18 december 2017 heeft de gedeputeerde Mobiliteit ingestemd met deze gewijzigde scope, onder voorbehoud van uw goedkeuring.

### *Meetbaar / beoogd beleidseffect*

Door het realiseren van de maatregelen wordt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's verbeterd.

### **Financiële consequenties**

De huidige totale beschikbare middelen bedragen € 31 miljoen:

- Volgens bestuursovereenkomst in totaal € 25 miljoen
  - o Ten laste van provincie Utrecht € 10 miljoen
  - o Ten laste van provincie Gelderland € 10 miljoen
  - o Ten laste van regio's Rivierenland en FoodValley € 5 miljoen, waarvan € 4,5 miljoen is gefinancierd en € 0,5 miljoen ten laste komt van beide provincies conform de bestuursovereenkomst.
- Toezegging Rijkswaterstaat € 6 miljoen

De uitwerking van de nieuwe variant voor de Rijnbrug heeft ook consequenties voor de totale projectkosten. Dit zal met de varianten worden uitgewerkt en zal met een dekkingsvoorstel terugkomen naar PS. Een eerste schatting gaat uit van een bedrag van € 66 miljoen, waarvan voor €35 miljoen nog geen dekking is. In het dekkingsvoorstel zal aangegeven worden wat het voorstel wordt voor de verdeling van deze kosten over de verschillende partners. Omdat het bedrag veel hoger uitvalt is het ook noodzakelijk deze investering in relatie tot het oplossend vermogen te brengen. Ook daar zal in het dekkingsvoorstel op worden ingegaan.

De BTW voor de werkzaamheden op het eigendom van het Rijk, zijnde ca. € 9 miljoen, is in beginsel niet compensabel via het BTW compensatiefonds. Hierover lopen gesprekken met de Belastingdienst. Binnenkort is hier meer duidelijkheid over, tot dat moment maakt dit BTW-bedrag onderdeel uit van de hierboven genoemde totale kosten.

Ook voor de uitwerking van de fietstunnel t.b.v. van de Achterbergsestraatweg zal een dekkingsvoorstel gemaakt worden. Een eerste schatting gaat uit van een extra bedrag van €10 miljoen. Bij de dekking van deze kosten zal een bijdrage van de gemeente Rhenen van 50% worden gevraagd.

Gezien de huidige beschikbare middelen bedraagt het tekort voor het totale project € 40 miljoen.

Om te starten met het oplossen van dit tekort is het van belang een principekeuze te maken om de scopewijziging uit te werken en financiële dekking te zoeken. Op welke manier wij dit financiële tekort kunnen oplossen en welke gevolgen dit heeft voor de bijdragen van de partijen moet worden onderzocht. In 2018 wordt een dekkingsvoorstel voorgelegd aan Provinciale Staten.

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

#### *Rondweg Oost*

De gemeenteraad van Veenendaal vreest voor een doorgetrokken 2x2 oplossing voor de gehele N233 en daarmee voor meer autoverkeer, gezien de plannen voor de Rijnbrug in relatie tot het project in Veenendaal, de verbreding van de rondweg Oost.

#### *Zuidkant Rijnbrug*

Provincie Gelderland overweegt om aan de zuidkant van de brug het 2x2 profiel door te trekken naar de aansluiting N320 omdat op dit stuk ook doorstromingsproblemen zijn. Ook deze wens kan voor het gebied een bedreiging betekenen in relatie tot het bovenstaande. Echter het blijft dat een verbreding op de genoemde punten vooral ten dienste is van het regionale verkeer.

### **Overwogen oplossingsrichtingen en alternatieven**

Na de marktconsultatie zijn de verschillende alternatieven voor een nieuw brugdek ter vervanging van het huidige brugdek onderzocht. Hierbij is uitgegaan van de meest actuele verkeerscijfers. Uit de verkeerskundige vergelijking blijkt dat een nieuw brugdek met 2x2 rijstroken 3 % meer verkeer genereert dan een Tidal Flow op een nieuw brugdek (hetzij smal, hetzij met ruimte voor 2x2 rijstroken). De oplossingen voor de aansluitingen met de Achterbergsestraatweg en Geerstesteeg blijven voldoen.

Voor de fietsoversteek over de N233 – Achterbergsestraatweg zijn onderzoeken en quickscans uitgevoerd naar:

- een gelijkvloerse oversteek voor fietsers;
- een fietsbrug;
- een fietstunnel;
- een ongelijkvloerse oversteek voor al het kruisende verkeer;

Het advies van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (S.W.O.V) voor de aansluiting met de Achterbergsestraatweg is dat gelijkvloers oversteken van fietsers met enige aanpassingen aan het kruispunt verkeersveilig kan gebeuren. Hiervoor is de bestaande kruispuntsnelheid teruggebracht van 80 naar 60 km/uur en is er door het Openbaar Ministerie een extra flitspaal voor snelheid en rood lichtnegatie geplaatst.

Uit de quickscan naar de fietsbrug blijkt dat er grote omrijdafstanden zijn en de hellingen fietsonvriendelijk zijn, waardoor de veiligheid niet verbetert omdat fietsers het huidige kruispunt zullen blijven gebruiken.

Uit de quickscan naar de fietstunnel blijkt dat de omrijdafstanden beperkt kunnen blijven en daarom beter voldoet.

Uit het onderzoek van bureau SWECO blijkt dat het voorstel van Wij Willen Veilig Oversteken (hierna: WWVO) voor een ongelijkvloerse oversteek voor alle verkeer, met wat aanpassingen ook een goede oplossing is.

De kosten voor de verschillende varianten zijn volgens een globale raming:

Gelijkvloerse oversteek: € 200.000,-

Fietsbrug: € 5 miljoen

Fietstunnel: €10 miljoen

Ongelijkvloerse oversteek voor al het kruisende verkeer: € 27 miljoen

Op grond van het oplossend vermogen ten aanzien van de verkeersveiligheid en de te verwachten kosten stellen wij voor om de fietstunnel verder uit te werken.

### **Effecten op duurzaamheid**

Het project Rijnbrug zorgt voor een betere doorstroming op de N233, maar niet tot heel veel extra verkeer.

Derhalve leiden deze maatregelen tot minder uitstoot waardoor de leefbaarheid verbetert.

Ook zal door een betere doorstroming op de hoofdroute de hoeveelheid sluipverkeer in Rhenen zelf afnemen (vooral in spijstijden).

Voorgesteld wordt:

1. In te stemmen met het aanpassen van de afgesloten bestuursovereenkomst en daarvoor een profiel van 2x2 rijstroken op de Rijnbrug en een fietstunnel ter hoogte van de aansluiting N233-Achterbergsestraatweg verder uit te werken. Daarbij ook bezien of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn op het kruispunt N233-N225.
2. In overleg met partijen een dekkingsvoorstel op te stellen voor de financiering van de bijkomende kosten die zijn ontstaan door de wijziging binnen het project 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.

Gedeputeerde Staten,

Voorzitter,

Secretaris,

## **Ontwerp-besluit**

Provinciale Staten van Utrecht;

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 12 december 2017, afdeling MEC , nummer 81C2E186;

Gelet op ons voornemen om met het project Rijnbrug de doorstroming en leefbaarheid op de N233 te verbeteren;

Overwegende alle voorgaande besluiten en voorkeuren van de betrokken partijen;

Besluiten:

1. In te stemmen met het aanpassen van de afgesloten bestuursovereenkomst en daarvoor een profiel 2x2 rijstroken op de Rijnbrug en een fietstunnel ter hoogte van de aansluiting N233-Achterbergsestraatweg verder uit te werken. Daarbij ook bezien of er aanvullende maatregelen mogelijk zijn op het kruispunt N233-N225.
2. In overleg met partijen een dekkingsvoorstel op te stellen voor de financiering van de bijkomende kosten die zijn ontstaan door de wijziging binnen het project 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.

Voorzitter,

Griffier,

## **Toelichting**

### **1. Wettelijke grondslag**

Artikel 158 Provinciewet

### **2. Beoogd effect**

Door het realiseren van de maatregelen wordt de bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's verbeterd.

### **3. Effecten op duurzaamheid**

Het project Rijnbrug zorgt voor een betere doorstroming op de N233, maar niet tot heel veel extra verkeer. Derhalve leiden deze maatregelen tot minder uitstoot waardoor de leefbaarheid verbetert.

Ook zal door een betere doorstroming op de hoofdroute de hoeveelheid sluisverkeer in Rhenen zelf afnemen (vooral in spijstijden)..

### **4. Argumenten**

Een profiel van 2 x 2 rijstroken beantwoordt aan de doelstelling uit de bestuursovereenkomst van 2012: het verbeteren van de zuidelijke ontsluiting van de regio Foodvalley met de regio Rivierenland en vice versa, gericht op verbetering van de regionale bereikbaarheid en leefbaarheid van de regio's.

Een dergelijk profiel is duidelijker voor de weggebruiker en is daarmee verkeersveiliger dan een Tidal Flow en geeft minder verkeersoverlast bij de uitvoering dan een Tidal Flow. Het betreft een robuustere oplossing. Een Tidal Flow vereist elektronische maatregelen (signalering e.d.) om een goed gebruik te waarborgen. Dit maakt deze oplossing kwetsbaarder voor storingen dan een oplossing met 2 x 2 rijstroken.

Een fietstunnel biedt de mogelijkheid om de N233 conflictvrij over te steken.

### **5. Kanttekeningen**

N.v.t.

### **6. Financiën**

De huidige totale beschikbare middelen bedragen € 31 miljoen:

- Volgens bestuursovereenkomst in totaal € 25 miljoen
  - o Ten laste van provincie Utrecht € 10 miljoen
  - o Ten laste van provincie Gelderland € 10 miljoen
  - o Ten laste van regio's Rivierenland en FoodValley € 5 miljoen, waarvan € 4,5 miljoen is gefinancierd en € 0,5 miljoen ten laste komt van beide provincies volgens bestuurlijke afspraak.
- Toezegging Rijkswaterstaat € 6 miljoen

De uitwerking van de nieuwe variant voor de Rijnbrug heeft ook consequenties voor de totale projectkosten. Dit zal met de varianten worden uitgewerkt en zal met een dekkingsvoorstel terugkomen naar PS. Een eerste schatting gaat uit van een bedrag van € 66 miljoen, te verdelen tussen de verschillende partners conform de afspraken in de bestuursovereenkomst Rijnbrug 2012.

In het dekkingsvoorstel zal aangegeven worden wat het voorstel wordt voor de verdeling van deze kosten over de verschillende partners. Omdat het bedrag veel hoger uitvalt is het ook noodzakelijk deze investering in relatie tot het oplossend vermogen te brengen. Ook daar zal in het dekkingsvoorstel op worden ingegaan.

Ook voor de uitwerking van de nieuwe variant voor de inrichting van de Achterbergsestraatweg zal een dekkingsvoorstel gemaakt worden. Een eerste schatting gaat uit voor een extra bedrag van €10 miljoen. Bij de dekking van deze kosten zal een bijdrage van de gemeente Rhenen van 50% worden gevraagd.

**7. Realisatie**

De voorbereidingstijd en ruimtelijke procedures vergen ca. 3 jaar. Daarna zal de aanleg een periode van 2 jaar in beslag nemen. Er van uitgaande dat er geen gerechtelijke procedures gestart worden. Is dit wel het geval dan kan er een extra periode van 2- 3 jaar bij geteld worden.

**8. Juridisch**

De bestaande bestuursovereenkomst Rijnbrug uit 2012 zal geheel of gedeeltelijk moeten worden aangepast. Dit is onder meer afhankelijk van de wijze van dekking die zal worden voorgesteld.

**9. Europa**

N.v.t

**10. Communicatie**

Na het nemen van het principebesluit door de stuurgroep Rijnbrug op 18 december 2017 is er een persbericht uitgegaan om te laten zien dat een belangrijke stap wordt gezet in een langlopend dossier. Dit persbericht is verzorgd door de Provincie Utrecht in afstemming met betrokken partijen.

**11. Bijlagen**

**Artikelsgewijze toelichting**