

**OPEN BRIEF AAN VERGADERING PROVINCIALE STATEN EN DE LEDEN COMMISSIE MME
VAN PROVINCIE UTRECHT**

Van: Werkgroep Rijnbrug

Zeer binnenkort zult u een beslissing gaan nemen over het voortzetten van de voorbereidingen voor de wijzigingen op de N233 en met name over de verbreding van de Rijnbrug in Rhenen. Het voorstel van gedeputeerde staten noopt ons tot het maken van de volgende bemerkingen.

De rol van de N233

De N233 is een interprovinciale weg tussen de A12 en de A15 en uitgevoerd als een weg met 2x1 rijstrook. Het onderdeel Rijnbrug is daarin slechts een gelijkwaardig 2x1 baans element.

Omstreeks 2005 zijn het bedrijfsleven en de ondernemers begonnen om de doorstroming op deze weg als onvoldoende te signaleren. De Rijnbrug werd zonder degelijk onderzoek naar de oorzaak van de verminderde doorstroming als dé veroorzaker van de files aangemerkt. Tot op heden hebben de lokale politiek en de Provincie Utrecht deze mening ondersteund. En op basis van deze **aanname** werden vele studies en diverse oplossingen aangedragen. Zo liet de provincie bekijken of een tidal-flow mogelijk was, en ja, uiteraard was dit mogelijk. Dit idee werd verlaten wegens probleem meldingen uit de markt en werd er gekozen voor een 2x2 verbreding van de brug.

Steekhoudend onderzoek naar de **werkelijke** oorzaken van de filevorming op de N233 bij Rhenen is feitelijk nooit gedaan. Door de breed verbreide **aanname** dat de brug de files veroorzaakt is kennelijk een kokervisie ontstaan op het onderwerp "doorstroming op de N233". De plannen voor ontsluiting van "Food Valley" zijn door deze fixatie op de brug te veel gericht geweest op doorstroming op de N233. Het achterliggende probleem van de doorstroming op de kruising met de N225, met de op- en afritten en de door verkeerslichten geregelde kruisingen is nauwelijks ter sprake gekomen in de vele studies.

Voor de verbetering van de doorstroming op de N233 zijn diverse plannen bekend of zelfs al reeds gerealiseerd in de gemeenten Veenendaal, Rhenen en Neder-Betuwe;

- verdubbeling van de N233 (Rondweg oost) in Veenendaal;
- extra grote rotonde bij de Geertesteeg in Rhenen (gerealiseerd);
- ongelijkvloers kruispunt bij de spoorwegovergang Achterbergsestraatweg in Rhenen;
- vernieuwen en verbreden Rijnbrug in Rhenen;
- verplaatsing van de oprit in richting Rhenen bij Kesteren; (gerealiseerd)
- verdubbelen N233 wegvak Rijnbrug - N320 in Kesteren.

Wanneer deze lijst wordt overwogen is het nog maar een kleine stap om de N233 te veranderen in een autoweg, wellicht legitiem maar dan wel met grote verstrekkende en nog niet te voorziene gevolgen.

Het kruispunt N225/N233 als bottleneck

Gezien het voorstel om de Rijnbrug te verbreden naar 2x2 rijstroken ontkent de provincie nog steeds dat het niet de Rijnbrug is die de problemen veroorzaakt, maar eerder de complexe situatie ten noorden van de brug, inclusief de op- en afritten. Naar deze achterliggende oorzaken werd nooit een gedegen onderzoek gedaan.

(Behoudens het Rapport DIA-OVC van 2013. Dit rapport toonde aan dat na de voorgestelde ontvlechting N225/N233 voorlopig geen noodzaak zou bestaan voor verbreding van de brug. Het is ons niet bekend waarom dit rapport niet verder in behandeling werd genomen. Het rapport staat ook niet op de lijst van vergaderstukken voor de agenda van 5 februari.)

Verbreding van de Rijnbrug heeft geen enkele zin zonder dat eerst de verkeerskundige problemen op het kruispunt N225/N233 en de aansluiting van de N225 op de N233 zijn opgelost.

Diverse gebruikte begrippen zijn niet nader gedefinieerd, aangegeven en onderbouwd. Te noemen zijn o.a. doorstroming, leefbaarheid en bereikbaarheid, wat verstaat men hier onder? En wat te denken van

het milieu, wat zijn de huidige en toekomstige aangescherpte grenzen voor geluidhinder, Stikstofoxides en fijnstof? Verbreding van wegvlakken in de gemeente Rhenen zal de milieubelasting voor aanliggende woonwijken aanzienlijk doen toenemen. Zonder integraal onderzoek, duidelijke (meetbare) definities en uitgangspunten blijven de discussies over de verbetering van de verkeerssituatie vaag en zullen de genomen besluiten discutabel blijken te zijn door onvoldoende onderbouwing van de visie.

De complexiteit van de verkeersstromen op en nabij het kruispunt N225/N233 rechtvaardigen een degelijk verkeerskundig onderzoek en een planologische en milieutechnische inpassing van mogelijke oplossingen. Hieronder is de complexiteit van de verkeersstromen direct ten noorden van de Rijnbrug geschetst ;

- twee verkeersstromen nl. Veenendaal-Kesteren vv en Wageningen-Kesteren vv;
- plaatselijk/doorgaand west-oostverkeer vv over de N225 zowel langzaam- als snelverkeer;
- op het viaduct veel wevend (vracht)verkeer met korte invoegstroken;
- afslagen op en naar viaduct zijn te krap voor zwaar vrachtverkeer;
- diverse verkeersregelinstallaties elk met beperkingen op de verkeersdoorstroming;
- de N233 ten noorden van viaduct ligt in een smalle coupure door de Heuvelrug;
- viaduct in N225 en over N233 is eigendom van Prorail;
- onderdoorgang viaduct zeer beperkt, slechts twee rijstroken mogelijk;
- aanwezigheid van station en spoorbaan, eigendom Prorail;
- Prorail heeft plannen voor een derde perron met extra rails ter hoogte van het huidige perron;
- N233 heeft bij op- en afritten naar de N225 gescheiden rijbanen met eenrichtingsverkeer;
- rijbaan capaciteit N233 1800 motor voertuigen (mvt)/h bij 80 km/h, 2000 mvt/h bij 60 km/h;
 - o capaciteit kruispunt N233/Stikke Hucht alle richtingen samen max 1000 mvt/h (geschat);
 - o capaciteit kruispunt N233/Zwarteweg alle richtingen samen max 1000mvt/h (geschat);
 - o vrachtverkeer rijdt op de N233 in het algemeen maximaal 60 km/h;

Ondanks de hierboven geschetste complexiteit en de diverse capaciteitsbeperkende elementen van de verkeersstromen nabij de Rijnbrug legt de Project Groep de nadruk op de noodzaak van een zeer kostbare en ingrijpende verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen als oplossing voor de doorstroming op de N233. Deze visie is zoals eerder aangegeven niet gebaseerd op studies die de verkeerssituatie nabij de Rijnbrug integraal hebben bestudeerd maar lijkt meer ingegeven door aannames verkregen uit summier onderzoekgegevens (tidal-flow en Quickscan).

Er zijn twee reële oplossingen beschikbaar om de capaciteit van de kruispunten N233/Stikke Hucht en N233/Zwarteweg te verbeteren. De ene oplossing is de ontvlechting zoals aanbevolen in het DIA-OVC rapport in 2013, en is relatief goedkoop. De andere oplossing, een (turbo)rotonde, werd in 2006 bekeken. Beide voorstellen werden zonder gedegen onderbouwing terzijde gelegd

Tijdens een keukentafelgesprek op 20 november 2017 in Rhenen (zie bijlage Beknopt verslag) werd ons evenwel door de provincie Utrecht een nieuwe tekening van een rotonde getoond.

In bijgaand verslag leest u de toezegging dat de provincie beide varianten (ontvlechting en rotonde) op haalbaarheid zal laten doorrekenen. Het resultaat hiervan is ons nog niet bekend.

Onvoldoende communicatie met burgers

Het ontwikkelingsproces zoals dat zich tot nu toe heeft voorgedaan is voor de geïnteresseerde burger ondoorzichtig en onbegrijpelijk. Over een reeks van jaren verschenen publicaties met tegenstrijdige plannen en tijdstippen.. Voor burgers en andere belanghebbenden heeft dit geleid tot verwarring. De regels voor deelname in de klankbordgroep (die o.a. de burgers moet vertegenwoordigen) zijn erg

inperkend. Alle externe communicatie is nl. voorbehouden aan de provincie (zie bijlage Regels klankbordgroep). Burgers werden niet breed uitgenodigd voor deelname, maar zijn wel de direct belanghebbenden. De klankbordgroep bestaat daardoor bijna geheel uit ondernemers/bedrijfsleven. Zo hadden burgers geen enkele zeggenschap in het project. Door de inperking van debatmogelijkheden worden de burgers van Rhenen onvoldoende gehoord en is het draagvlak van visies en beslissingen *de facto* beperkt tot bedrijfsleven, lokaal en provinciaal bestuur.

Rationele & effectieve oplossingen

Gezien het voorgaande betogen wij dat door geen enkel onderzoek is vastgesteld dat de Rijnbrug de oorzaak is van de filevorming op de N233 in Rhenen. (In tegendeel, het rapport DIA-OVC-2013 toont juist aan dat de brug *niet* de oorzaak is) Om op deze basis toch een beslissing te nemen voor een nieuwe, verbrede Rijnbrug met een geschatte kostprijs van meer dan 65 miljoen Euro lijkt ons prematuur.

Pas na vaststelling van de onderliggende factoren die de filevorming veroorzaken is het mogelijk gefundeerd een beslissing nemen over het treffen van maatregelen die de verkeerssituatie verbeteren. Dan kan ook een gefundeerd besluit genomen worden over al dan niet verbreding van de Rijnbrug.

Uw vergaderstuk voor 5 februari PS2018MME04-02,

onder kopje Inleiding - Essentie / samenvatting geeft aan:

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.

Daarom willen wij pleiten voor het volgende stappenplan;

- beschouw de Rijnbrug als een onderdeel van het gecompliceerde kruispunt N225/N233;
- verlang een breder georiënteerd onderzoek naar de onderliggende oorzaken van de filevorming op de Rijnbrug;
- Benadruk als 'sine qua non' de noodzaak van voorstellen om de onderliggende oorzaken van de filevorming op te lossen d.m.v. rotonde, ontvlechting of anderszins.
 - o vraag vooraf inzicht in de onderzoeksvraag en de briefings die aan de onderzoeksbureaus gegeven worden.
 - o geef vervolgens hoogste prioriteit aan de uitvoering van de meest effectieve oplossing(en), voorafgaand aan de al of niet verbreding van de brug.
- stel een tijdsbegrenzing in van bv. zes maanden waar binnen gerapporteerd moet worden;
- opschorting definitieve beslissing over verbreding Rijnbrug op tot de resultaten bekend zijn.

Namens de Werkgroep Rijnbrug,

J.F.Bosman

mob. 06 468 486 32

rijnbrugwerkgroep@kpnmail.nl