

DATUM	21-12-2021	NUMMER PS	PS2022MM01
DOMEIN	Mobiliteit	COMMISSIE	M&M
STELLER	Koen van Rooijen	TELEFOONNUMMER	06-18300480
DOCUMENTNUMMER	82371F37	PORTEFEUILLEHOUDER	Schaddelee

---

**Onderwerp** : Rijnbrug Rhenen N233 aanvraag extra krediet

---

**Bijlage(n):** geen

---

Aan Provinciale Staten,

### **Gevraagd besluit**

Provinciale Staten besluiten:

1. Een aanvullend investeringskrediet ter grootte van € 29,6 miljoen beschikbaar te stellen voor het project Verbreding Rijnbrug Rhenen vanuit investeringen Provinciale Wegen en dit krediet minimaal 1,5 jaar beschikbaar te houden.
2. De hieruit voortvloeiende jaarlijkse kapitaallasten van € 1 miljoen voor een periode van 30 jaar te dekken uit het kapitaallastenbudget voor Wegen in beleidsdoel 5.1 'Het provinciale netwerk is sterk'.

### **Inleiding**

In onze Statenbrief van 1 juni 2021 "Toekomstige actualisatie krediet Rijnbrug Rhenen N233" (PS 2021MM76) hebben wij u geïnformeerd over de benodigde actualisatie van het krediet voor het project Rijnbrug Rhenen N233. We hebben aangegeven dat wij u voor het einde van het jaar op basis van onze bevindingen een voorstel voor vervolg van dit project zouden voorleggen, hierbij het voorstel.

### *Voorgeschiedenis*

In 2012 is door de provincies Gelderland, Utrecht, gemeenten Rhenen, Buren, Neder-Betuwe en de regio's Foodvalley en Rivierenland afgesproken om de bereikbaarheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen op en rond de Rijnbrug Rhenen (N233) aan te pakken door meer capaciteit op de brug te realiseren. De Rijnbrug ligt op de provinciegrens met Utrecht, is eigendom van het Rijk en de wegverharding op de brug is deels in beheer bij de provincie Utrecht en deels bij de provincie Gelderland. In eerste instantie is door partijen samen € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor een oplossing (waarvan €10 miljoen door de provincie Utrecht).

In december 2018 hebben uw Staten en de Gelderse Staten besloten de scope van het project te wijzigen en extra budget ter beschikking te stellen. De scope wijzigde van één extra rijstrook op de brug (een Tidal Flow oplossing) naar een brug met een nieuw brugdek met 2x2 rijstroken, aan beide zijden een fietspad van 3 meter breed en de doortrekking van de verbreding in zuidelijke richting tot aan de N320 in Kesteren. Totale kosten voor het project waren toen geraamd op €85,5 miljoen, waarvan €37 miljoen door uw Staten beschikbaar is gesteld (PS2018MME24-2). In 2018 was de verwachting dat de werkzaamheden aan de brug gereed zouden zijn voor 2025. Verkeerskundig onderzoek laat zien dat er na realisatie van deze 2x2 oplossing direct ten noorden van de brug na 2030 weer een verkeersknelpunt kan ontstaan. In 2018 is daarom afgesproken om in 2028 de verkeerssituatie op de N233 en de N225 nabij de Rijnbrug te evalueren en de (verwachte) knelpunten in beeld te brengen.

Vanaf 2019 is de planvoorbereiding voor de aanpak van de brug, onder leiding van de provincie Utrecht, van start gegaan. Onlangs is geconstateerd dat het project mogelijk vertraging op zal lopen doordat er sprake is van depositietoenames van stikstof op de 5 km grens wat mogelijk effect heeft op Natura 2000 gebieden. Wij hebben u hier in april 2021 over geïnformeerd (PS2021MM41).

Om het project te realiseren is er een Integraal Projectmanagement team (IPM-team) gevormd dat tegelijkertijd werkt aan de planologische procedure en de contractvoorbereiding. De planning van het planologisch spoor, de ruimtelijke procedure, is er momenteel op gericht om in 2022 het ontwerp inpassingsplan vast te stellen (Provinciaal Inpassingsplan (PIP)). Tegelijkertijd de contractvoorbereiding uitvoeren is nodig om het project voor aanbesteding gereed te maken zodat nadat de planologische procedure gereed is, de aanbesteding gelijk kan plaatsvinden om daarmee verdere vertraging en daarmee gemoeide kosten te voorkomen.

#### *Essentie / samenvatting*

Zoals aangegeven in onze Statenbrief van 1 juni 2021 hebben we de afgelopen tijd kritisch gekeken naar mogelijkheden om het project te versoberen, het Rijk nogmaals te vragen een bijdrage te leveren aan het aanpakken van de brug, de effecten van de P-85 waarde voor de overschrijdingskans (de kans dat het budget voldoet wordt vergroot tot 85 procent) goed in beeld te brengen en een second opinion op de actualisatie van de kostenramingen en de risico's uit laten voeren. De resultaten hiervan hebben geleid tot een aanscherping van de raming en daaruit blijkt dat er aanvullend krediet nodig is van totaal € 60 miljoen om het project Rijnbrug Rhenen N233 te kunnen aanbesteden. Waarvan € 29,6 miljoen ten laste komt voor de provincie Utrecht en € 30,4 miljoen voor de provincie Gelderland. Met dit Statenvoorstel wordt het benodigde aanvullende krediet van € 29,6 miljoen aangevraagd. Zonder voldoende beschikbaar krediet kan de aanbesteding niet starten en loopt het project direct vertraging op. Wanneer het PIP niet in procedure gebracht kan worden voor het in werking treden van de Omgevingswet leidt dit tot een aanvullende vertraging van een half tot heel jaar omdat een nieuwe procedure vereist is.

*Onderstaand de resultaten van de uitgevoerde acties:*

#### *Mogelijkheden voor versobering*

In het project zien wij geen mogelijkheden het ontwerp te versoberen. Uitgangspunt voor het ontwerp van het nieuwe brugdek en de infrastructuur op de brug was al sober en doelmatig. Een extra slag om het ontwerp te versoberen levert om die redenen weinig ruimte op voor het budget. Het voorontwerp wordt op basis van normen en richtlijnen ingepast in de omgeving. En we willen niet afwijken van onze richtlijnen voor veiligheid.

#### *Bijdrage van het Rijk*

In juli zijn in de Tweede Kamer vragen gesteld aan de toenmalige demissionair minister van Nieuwenhuizen (Ministerie van IenW) over de Rijnbrug en de inzet van het rijk voor dit project. Door de minister is toen aangegeven dat het Rijk alleen inzet levert door het beschikbaar stellen van technische kennis voor de aanpak van de brug maar dat er verder geen rijksbijdrage is voor dit project. In september is er rechtstreeks contact geweest tussen de gedeputeerde Van der Wal (Gelderland) met de huidige demissionair minister Visser over het project met de vraag om meer middelen vanuit het Rijk voor de brug. Het Rijk blijft bij haar standpunt en is niet bereid een bijdrage te leveren.

#### *Second opinion kostenramingen en risico's*

Een second opinion op de kostenramingen voor het Brugdeel heeft plaatsgevonden door de kostenpool van Rijkswaterstaat. De eindconclusie hiervan was: "Onder aan de streep zal het project goed te realiseren zijn binnen de geraamde investeringskosten". Opmerkingen over de raming zijn al verwerkt in onderhavige raming. Een second opinion op de risico's vindt op diverse manieren plaats. Een combinatie van ingenieursbureaus zijn in opdracht van de provincie bezig met het opstellen van het realisatiecontract en de benodigde onderzoeken voor

de Rijnbrug. De technisch manager en contractmanager in het IPM-team van de provincie zijn ter beschikking gesteld door Rijkswaterstaat. Tussen hen vindt regelmatig afstemming plaats over de risico's aan met name de Rijnbrug en hoe deze risico's beheerst kunnen worden. Dit heeft geresulteerd in extra onderzoeken op locatie en aanvullende berekeningen. Rapportages worden besproken met de brugbeheerder (Rijkswaterstaat) en voorstellen voor vervolgonderzoeken worden hier besproken.

Uiteindelijk belanden de uitgangspunten, de eisen en de randvoorwaarden voor realisatie van dit werk in het realisatiecontract. Voordat de contractstukken aan het IPM-team worden aangeboden, laat de combinatie van ingenieursbureaus een onafhankelijk team het contract toetsen.

In het gehele proces van contractvoorbereiding zijn veel specialisten uit diverse organisaties aangesloten die ertoe bijdragen dat het risicomanagement op dit project goed voorzien is. Het IPM-team wordt scherp gehouden door het team van de ingenieursbureaus, en door de specialisten van Rijkswaterstaat. In feite worden de risico's beheerst en bekeken vanuit '6-ogen'.

#### *Belastingdienst en compensatie btw*

In het kader van Horizontaal Toezicht is destijds het project voorgelegd aan de Belastingdienst. De Belastingdienst heeft in haar brief van 11 april 2018 aangegeven dat de voorbelasting op de kosten welke toerekenbaar zijn aan de verbreding van de brug (kunstwerk) in principe niet voor compensatie btw in aanmerking komt omdat het kunstwerk in eigendom is van het Rijk. De provincie kan echter de voorbelasting welke drukt op het wegdek (inclusief het meubilair) wel voor compensatie btw in aanmerking nemen.

De werkzaamheden aan het kunstwerk leveren veruit de grootste kostenpost van het project op. Als de btw ten aanzien van het kunstwerk alsnog gecompenseerd kan worden, levert dat een besparing van circa € 15 miljoen op. Het project zal in het kader van Horizontaal Toezicht nogmaals aan de Belastingdienst worden voorgelegd. Een vooroverleg zal in het eerste kwartaal van 2022 plaatsvinden. Tevens wordt bekeken of er juridische mogelijkheden zijn om alsnog de btw te compenseren ten aanzien van het kunstwerk. Medio 2022 zal hier meer over bekend zijn.

#### *Kostenstijging benodigde krediet*

Bij de contractvoorbereiding is meer duidelijk geworden over de noodzakelijke werkzaamheden. Door het uitvoeren van milieukundige onderzoeken zijn de planologische randvoorwaarden op het gebied van geluid en natuur in kaart gebracht. Met de contractvoorbereiding is het voorontwerp van de weg uitgewerkt en is de haalbaarheid van het vervangen van het brugdek uitgewerkt. Hiervoor zijn constructieve analyses en berekeningen gedaan en zijn constructieve uitgangspunten gedefinieerd. Al deze werkzaamheden zijn in samenspraak met stakeholders gerealiseerd om de juiste kennis en draagvlak te borgen.

Concreet heeft dit geleid tot aanpassing van de verwachte benodigde versterking van de brugconstructie (meer staal benodigd), versterking van 3 pijlers, invulling van geluidsmaatregelen en diverse kleinere actualisaties. De uitgangspunten voor de algemene kosten van aannemer en opdrachtgever werden onvoldoende geacht en zijn zodoende aangepast. Verdere uitwerking in de voorbereiding van het project leidt tot het onderstaande overzicht en een kostenstijging van bijna €10 miljoen ten opzichte van het besluit in 2018.

Onderdeel	P50	P85	Toelichting
<b>Origineel krediet 2018</b>	<b>81</b>	n.v.t.	Toegekend middels PS-besluiten van provincies Utrecht en Gelderland, dit (deel)bedrag betreft de scope van het project Rijnbrug exclusief de aanpassingen op de N233 ten noorden van Rhenen (inclusief was dit € 85,5 miljoen).
Uitwerking constructie	+ 4		O.a. versterken fundering 3 pijlers, hoeveelheid staal brugdek, geluidbeperkende voorzieningen.
Indirecte bouwkosten	+ 4		Interne kosten aannemer zijn hoger ingeschat.
Engineeringkosten	+ 2		Engineeringkosten zijn hoger ingeschat.
<b>Geactualiseerde investeringskosten</b>	<b>90</b>		

*Bedragen zijn afgerond op hele miljoenen.*

Voor het project Rijnbrug is in 2018 ruim €81 miljoen vrijgemaakt door provincies Gelderland en Utrecht en de regio's Foodvalley en Rivierenland. Dit bedrag is gebaseerd op ramingen met verschillende prijspeilen (2014, 2016 en 2017). Met de nieuwe raming van 2021 zijn deze deelramingen samengevoegd tot één congruente raming voor de volledige projectscope.

Naast het samenvoegen van de deelramingen en het uitwerken van het inhoudelijke voortschrijdend inzicht opgedaan door het IPM-team, zijn diverse (aanvullende) uitgangspunten in de raming opgenomen. De scope van de geactualiseerde raming is naar het huidige prijspeil van 2021 gebracht – waarbij voor sommige delen van het project 7 jaar indexatie diende te worden overbrugd.

Voor de PS-besluiten van 2018 is gekozen om het krediet te baseren op ramingen op basis van zekerheid 'P50'. Dit betekent dat er een kans van 50 procent is dat het budget (in de uitvoering) niet voldoet. Alle genoemde ramingen zijn middels de standaardssystematiek voor kostenramingen (SSK) tot stand gekomen. SSK maakt het mogelijk de overschrijdingskans te kwantificeren. Hierbij kan gekozen worden voor een zekerheid 'P85', waarbij de kans dat het budget niet voldoet wordt gereduceerd tot 15 procent.

Totaal is, gebaseerd op de huidige langetermijnplanning tot en met oplevering, het prijspeil voor 2025 voor zowel P50 als P85 inzichtelijk gemaakt. Hiervoor is een gewogen gemiddelde toegepast over de periode tot aan oplevering, waarbij moet worden aangetekend dat het leeuwendeel van de kosten pas aan het einde van de uitvoeringsperiode in 2025 valt. De genoemde uitgangspunten leiden tot onderstaand overzicht.

Onderdeel	P50	P85	Toelichting
Indexatie tot 2021		+ 20	Actualisatie van de prijspeilen (2014, 2016, 2017) van de verschillende deelramingen ten grondslag aan het krediet van 2018.
Reductie overschrijdingskans		+ 20	O.b.v. de SSK-raming kan de overschrijdingskans worden gekwantificeerd.
<b>Totaal raming 2021</b>	<b>110</b>	<b>131</b>	
Prognose toekomstige indexatie	+ 9	+ 11	Indexatie van 2021 tot en met eind 2025. Ingeschat op 2,5% per jaar.
<b>Totaal raming 2025</b>	<b>119</b>	<b>141</b>	

*Bedragen zijn afgerond op hele miljoenen.*

### *Benodigd aanvullend krediet*

Hieruit blijkt dat er een aanvullend krediet nodig is van totaal €60,0 miljoen. Hiervan is €50 miljoen voor de indexatie (prijspeil 2025) én zekerheid P85 en €10 miljoen voor de kostenstijging ten gevolge van de verdere uitwerking van het project in de voorbereidingsfase.

Van de €60 miljoen komt €29,6 miljoen ten laste voor de provincie Utrecht en €30,4 miljoen voor de provincie Gelderland. De initiële en aanvullende bijdrage van Gelderland is groter omdat de aanpassing en verbreding van de N233 op de zuidelijke oever een langer traject betreft.

### *Toelichting indexatie en verlaging overschrijdingskans*

In 2012 en 2018 zijn er bij de besluitvorming over dit project geen afspraken gemaakt over indexatie en de gewenste overschrijdingskans, en zodoende zijn er geen middelen voor gereserveerd. Dit was in die tijd de gebruikelijke werkwijze, in de Nota Investeren Waarderen en Exploiteren van 2017 waren hierin geen keuzes gemaakt of voorschriften over opgenomen. Wat betreft de overschrijdingskans van het budget is bij kostenramingen voor onze provinciale infrastructurele projecten ons uitgangspunt om de P50-waarde toe te passen. Voor grote projecten kan gekozen worden om de P85-waarde toe te passen. De afgelopen jaren is bekeken hoe we binnen de provincie omgaan met indexatie van investeringen en de overschrijdingskans van het budget en wat daarvan de gevolgen zijn. Hierover zal begin volgend jaar via de nieuwe Nota Investeren, Waarderen en Exploiteren door u een besluit worden genomen. Met dit voorstel lopen we vooruit op deze besluitvorming omdat dit voor de voortgang van het project noodzakelijk is.

### **Juridische en andere relevante kaders**

Wettelijke grondslag

- Artikel 158 Provinciewet
- Artikel 15 Wegenwet
- Wegenverkeerswet 1994

De reguliere beroepsmogelijkheden tijdens de nog door te lopen procedures zijn van toepassing. Wanneer van toepassing, zullen er met de betrokken overheidsorganen en instanties overeenkomsten worden gesloten.

### **Argumentatie**

#### *Argumenten*

Met de verbreding van de Rijnbrug wordt een grote impuls gegeven aan de duurzame bereikbaarheid, leefbaarheid en economische ontwikkeling van de regio's Foodvalley en Rivierenland.

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

Gedeputeerde Staten van Gelderland hebben onlangs aangegeven aan hun Staten (12 oktober 2021) dat zij geen investeringsruimte meer beschikbaar hebben in hun huidige coalitieperiode. Dit kan leiden tot verschillende besluiten. Gelderland heeft echter wel het voornemen om hun in 2018 reeds gereserveerde bedrag van € 42 miljoen beschikbaar te houden voor aanpak van de bereikbaarheidsknelpunten op en bij de Rijnbrug. De behandeling van een voorstel over de Rijnbrug in Provinciale Staten van Gelderland is ook in februari 2022 voorzien. We hopen dat er zich in het traject van het Statenvoorstel van Gelderland nog een opening voor doet om de verbreding mogelijk te maken. Mede in combinatie met de verstedelijkingsstrategie die in de omliggende regio's gaat spelen.

Wij willen niet afwachten of voorsorteren op de uitkomsten hiervan vanwege de noodzaak en tijdige realisatie van dit project. Mocht de provincie Gelderland geen aanvullend krediet ter beschikking stellen dan kan het project niet gerealiseerd worden volgens de huidige planning. Wij stellen derhalve voor om het aanvullende krediet minimaal 1,5 jaar beschikbaar te houden om Gelderland de kans te bieden hun deel ook ter beschikking te stellen.

### *Alternatieven of andere oplossingen*

Als dit project vertraagd in de tijd dan betekent elk jaar uitstel een toename van de kosten met ca. €5-10 miljoen vanwege de indexatie. Daarnaast zijn er de stijgende maatschappelijke kosten van de steeds slechter wordende leefbaarheid en bereikbaarheid van de regio's Foodvalley en Rivierenland.

Andere oplossingen en/of alternatieven zijn ter voorbereiding van de besluiten in 2018 uitgebreid onderzocht en weloverwogen afgefallen. De meest duurzame en kosteneffectieve oplossing blijft de verbreding van de Rijnbrug.

### *Kanttekening*

Na 2030 kan er mogelijk een knelpunt ontstaan ten noorden van de Rijnbrug bij de kruising met de N225 in Rhenen. Dit is ook zo vermeld ten tijde van het besluit in 2018. Toen was berekend, en dat geldt nog steeds, dat met een 2x2 brug het grootste aandeel voertuigverliesuren gereduceerd wordt, deze oplossing voorkomt gemiddeld 2500 uur vertraging per werkdag. Op het oostelijke kruispunt van de Grebbeweg (N225) kan er richting 2030 weer vertraging ontstaan. In de 2x2 variant zijn de wachtrijlengtes die op termijn op de Grebbeweg ontstaan het kleinst. Een structurele oplossing voor dit punt betekent dat er rigoureuze ruimtelijke maatregelen moeten worden getroffen in het centrum van Rhenen. Daarom is afgesproken te bezien hoe de situatie zich ontwikkelt en in 2028 te bekijken of, en zo ja welke, maatregelen nodig zijn.

### **Doelen en indicatoren en effecten op brede welvaart**

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 en aan het beleidsdoel 5.1 Het provinciale netwerk is sterk. 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. Hiermee neemt de brede welvaart in beide regio's toe omdat de bereikbaarheid van en daarmee de toegang tot werk, opleidingen, voorzieningen en wonen verbeterd. Bijkomende effecten zijn een verbetering van de doorstroming voor het openbaar vervoer wat een positief effect heeft op de waardering hiervan en de kosteneffectiviteit. Hiermee draagt het project bij aan beleidsdoel 6.1 OV-reizigers zijn tevreden en het openbaar vervoer is efficiënt ingericht en daarbinnen het meerjarendoel 6.1.3 Er zijn minder knelpunten in de doorstroming van het OV. De fietsverbinding wordt robuuster, veiliger en aangenamer doordat er meer ruimte wordt geboden. Hiermee draagt het project bij aan beleidsdoel 5.3. Alle belangrijke werklocaties, middelbare scholen en knooppunten zijn veilig, comfortabel en snel bereikbaar per fiets, waarbij de rol van de fiets in modal shift toeneemt en daarbinnen het meerjarendoel 5.3.1 Het regionaal fietsnetwerk is vlotter, veiliger en comfortabeler. Tot slot wordt door het verminderen van de vertraging de uitstoot gereduceerd wat een positief effect heeft op de leefomgeving. Hiermee draagt het project bij aan beleidsdoel 5.6 Negatieve effecten van mobiliteit op de kwaliteit van de leefomgeving zijn laag en daarbinnen het meerjarendoel 5.6.3. De mobiliteit is duurzamer met o.a. minder uitstoot van broeikasgassen.

### **Participatie**

Ten behoeve van de besluiten van 2018 is de omgeving van de Rijnbrug geraadpleegd en betrokken door middel van een klankbordgroep van bewoners en ondernemers(verenigingen) uit de gemeenten Rhenen, Buren en Neder-Betuwe. Daarbij waren ook aangesloten VNO-NCW Midden en TLN Gelderland.

Op 31 oktober 2019 heeft er een informatieavond (inloopavond) plaatsgevonden in het gemeentehuis van Rhenen waarbij de omwonenden waren uitgenodigd door beide provincies en de betrokken gemeenten door middel van advertenties in diverse huis aan huisbladen en een regionale krant. Daar is het toenmalig ontwerp van de 2x2 verbreding getoond en een toelichting gegeven op de ruimtelijke procedure die gevolgd dient te worden. Hierbij kwamen aan de orde het Provinciaal Inpassingsplan (PIP), de benodigde Milieueffectrapportage (MER) en de effecten op de Natura 2000-gebieden (stikstofproblematiek). Opvallende reactie van de meeste aanwezigen, ca. 100 personen, was dat ze graag zouden zien dat verbreding van de Rijnbrug zo spoedig als mogelijk wordt

uitgevoerd zodat de ingestie van het verkeer rondom de brug sterk wordt verminderd en de leefbaarheid verbeterd. Bij de start van de PIP-procedure wordt de MER tevens ter inzage gelegd.

### **Financiële consequenties**

De verruiming van het krediet met €29,6 miljoen betekent een toename van de jaarlijkse kapitaalslasten met ca. €1 mln. vanaf 2026 voor een periode van 30 jaar na realisatie van het project. Op basis van de projecten in de realisatiefase van het MIPM 2022 komen de kapitaallasten hiermee uit op ongeveer €9,5 mln. (dit is dus exclusief de projecten in de studiefase). Dit valt net binnen het door u vastgestelde kapitaallastenplafond van €10 miljoen. Zonder structurele verhoging van het kapitaallastenplafond is, er na het beschikbaar stellen van het aanvullend investeringskrediet, nog maar zeer beperkt ruimte voor promotie van projecten vanuit de studiefase, waaronder ook vervangingsinvesteringen. Bij de Kadernota 2023 komen we eventueel met een voorstel voor het toekomstig verloop van het kapitaallastenplafond voor investeringen voor de beide programma's mobiliteit vanaf 2026. Deze mogelijk verhoogde investeringsruimte zal eveneens onderdeel uitmaken van de plannen rondom de Groeisprong 2040.

### **Vervolg**

Na besluitvorming over het aanvullende benodigde krediet is het noodzakelijk dat de provincie Gelderland ook hun gedeelte beschikbaar zal stellen anders kan de verdere voorbereiding van de uitvoering van de verbreding geen doorgang vinden. Indien provincie Gelderland besluit om hun gedeelte niet beschikbaar te stellen dan eindigt het project. Heroverweging is geen optie aangezien dat een herhaling wordt van de stappen die we in 2018 en de jaren daarvoor reeds gedaan hebben.

De ruimtelijke procedure, het laten vaststellen van een Provinciaal InpassingsPlan (PIP) dient nog gestart te worden. Zoals aangegeven in onze brief aan u van 6 april 2021 met als onderwerp "Vertraging projecten verbredingen Rijnbrug en Rondweg-Oost door stikstofproblematiek" (nr. 8222BF76) is een oplossing voor de stikstofproblematiek (vergunbaarheid van de vergunning Wet natuurbescherming) nodig.

In januari 2022 is het realisatiecontract voor het ontwerpen en uitvoeren van de Rijnbrug in de N233 inclusief reconstructie van de aansluitende wegvakken gereed. Er kan echter niet gestart worden met de aanbesteding van dit contract tenzij:

- het benodigde budget beschikbaar is
- er zicht is op een oplossing voor de stikstofproblematiek, daarmee samenhangend
- de procedure voor het Provinciaal Inpassingsplan inclusief MER is gestart

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

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

Besluit op 9 februari 2022 tot vaststelling van de aanvraag voor extra krediet voor het project Verbreding Rijnbrug Rhenen N233.

Provinciale Staten van Utrecht; In vergadering bijeen op 9 februari 2022.

Op het voorstel van Gedeputeerde Staten van 21 december 2021, domein Mobiliteit, nummer 82371359.

Overwegende dat:

- Gelet op ons voornemen om met het project Rijnbrug de bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied te verbeteren;
- Overwegende alle voorgaande besluiten en voorkeuren van de betrokken partijen;

Besluiten:

1. Een aanvullend investeringskrediet ter grootte van € 29,6 miljoen beschikbaar te stellen voor het project Verbreding Rijnbrug Rhenen vanuit investeringen Provinciale Wegen en dit krediet minimaal 1,5 jaar beschikbaar te houden.
2. De hieruit voortvloeiende jaarlijkse kapitaallasten van € 1 miljoen voor een periode van 30 jaar te dekken uit het kapitaallastbudget voor Wegen in beleidsdoel 5.1 'Het provinciale netwerk is sterk'.

w.g.

Voorzitter,  
mr. J.H. Oosters

Griffier,  
mr. C.A. Peters