



DATUM	13 december 2016	TEAM	PPM
NUMMER	81A1C37A	REFERENTIE	J.H. Bruger
UW BRIEF VAN	28 november 2012	DOORKIESNUMMER	2604
UW NUMMER	81A1ACC0	E-MAILADRES	harry.bruger@provincie-utrecht.nl
BIJLAGE	geen	ONDERWERP	Beantwoording schriftelijke vragen ex art. 47 RvO aan het College van GS, gesteld door de heer H. van Essen van GroenLinks betreffende spoorlijn Rhenen-Nijmegen (d.d. 28-11-2016)

Toelichting:

Geachte leden van Gedeputeerde Staten. Op 25 oktober stuurde u ons een memo over stand van zaken m.b.t. de aanpak van de Rijnbrug bij Rhenen. Vanwege de grote technische en financiële risico's om de 'Tidal Flow' op het bestaande brugdek te realiseren worden de mogelijkheden onderzocht om een nieuw brugdek aan te brengen op de huidige pijlers met daarop een nieuw wegprofiel.

Nu het er naar uit ziet dat voor het op een verantwoorde manier realiseren van de 'Tidal Flow' het huidige brugdek vervangen zal moeten worden, wordt de ingreep een stuk omvangrijker. Dit kan mogelijk leiden tot vertraging en hogere kosten dan voorzien. Het kan echter ook kansen bieden voor nieuwe oplossingen.

Bij de discussies in MME en Provinciale Staten over de N233, zowel de rondweg Veenendaal-oost, als het tracé richting de Rijnbrug is meermalen aan de orde geweest dat een integrale benadering wenselijk is waarbij de verschillende uitdagingen en maatregelen in samenhang worden bekeken. De optie van een spoorverbinding is hierbij tot nu toe niet in beeld geweest.

De pijlers onder huidige Rijnbrug zijn oorspronkelijk gebouwd voor de spoorbrug die hier lag, maar die de Tweede Wereldoorlog niet heeft overleefd. In het verleden is al eens geopperd om de spoorverbinding tussen Rhenen en Kesteren, die tot aan de Tweede Wereldoorlog in gebruik was, weer te herstellen. Hiermee zou de bereikbaarheid op de as Utrecht-Veenendaal- Kesteren-Nijmegen en ook de ontsluiting van Food Valley op een duurzame manier kunnen worden verbeterd.

De vervanging van het brugdek is mogelijk een uitgelezen kans om dit mogelijk te maken. Zo zou het nieuw brugdek dusdanig vormgegeven kunnen worden dat het niet enkel plaats biedt voor een wegdek maar ook voor een spoordek waarmee de spoorverbinding weer hersteld zou kunnen worden.

In dit kader heeft de GroenLinks-fractie de volgende vragen:

1. Is de mogelijkheid om de spoorverbinding tussen Rhenen en Kesteren in oude glorie te herstellen al eens onderzocht? Zo ja, wat waren de uitkomsten hiervan en kunnen de uitkomsten hiervan worden meegenomen in de verdere besluitvorming over de vervanging van het brugdek van de Rijnbrug?

**Antwoord:**

*Nee, zie hiervoor ook onderstaand antwoord.*

2. Zo nee, bent u bereid om (mogelijk samen met de provincie Gelderland en het Rijk) een onderzoek te doen naar de mogelijkheden en globale kosten van het realiseren van een spoorverbinding tussen Rhenen, Kesteren en Nijmegen en de toegevoegde waarde ervan voor de bereikbaarheid in de regio?

**Antwoord:**

*Wij zien geen toegevoegde waarde in het herstellen van de voormalige spoorverbinding tussen Rhenen en Kesteren. De openbaar vervoerbehoefte tussen het Rivierengebied en Foodvalley is door de lage dichtheid en grote spreiding van de woon- en werkgebieden niet groot genoeg om een investering in spoor rendabel te maken.*

*Sinds de Tweede Wereldoorlog zijn de spoorbrug en het aansluitende spoor tussen Rhenen en Kesteren opgeruimd. Dit betekent dat bij het herstellen van deze spoorverbinding alles nieuw aangelegd en ruimtelijk ingepast moet worden. Ook leidt het combineren van een spoor- en autoverbinding over de Rijn tot een zeer forse schaalvergroting ten opzichte van het huidige project en tot een oplopende vertraging in de planning.*

*Dit alles maakt reactivering van de oude spoorlijn kostbaar, hetgeen niet in verhouding staat tot de opbrengsten.*

*Was de spoorlijn vroeger nog van betekenis tussen Utrecht en Nijmegen, tegenwoordig wordt op landelijk schaalniveau in het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer (PHS) geïnvesteerd in de Intercity-verbinding tussen Utrecht en Nijmegen via Arnhem. Daarnaast heeft het enkelsporige en niet-geëlektrificeerde baanvak tussen Kesteren en Elst beperkte mogelijkheden en is bovendien bij de komst van de Betuweroute de verbindingsboog naar Nijmegen verwijderd. Onze conclusie is daarom dat het herstellen van de Rijnspoorbrug ook voor deze relatie geen toevoeging oplevert.*

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,



Secretaris,

