

Geachte Voorzitter, geachte Statenleden,

Voordat u onze brief van 6 juli gaat bespreken wil ik graag eerst nog even volgende zeggen.

Er zijn grote verkeersprobleem in Rhenen, zowel op de N225 O-W door Rhenen, alsook op de N-Z verbinding N233. De problemen zijn de dagelijkse files en opstoppingen, de vervuiling door roet op onze vensterbanken en gordijnen, en de geluidsoverlast die boven de toegestane de norm is gemeten.

De huidige besluitvorming gaat alléén in de richting van verbreding van de Rijnbrug, tesamen met wijziging van de éénbaans verkeersregeling naar 2-baans opstelstroken voor de stoplichten in beide richtingen. Maar géén enkele actie gaat naar het viaduct ter plaatse.

Alleen de brug zou verbreed moeten worden ! Ik noem dat tunnelvisie.

Wij, en vele anderen met ons, zijn van mening dat de problemen primair worden veroorzaakt door het gehéél van de complexe verkeersknoop op en onder het viaduct. En de Rijnbrug zelf is niet de oorzaak, en ook niet de oplossing. Al in 2005 was de provincie daar zelf ook van overtuigd. Maar in de loop der jaren lijkt deze mening veranderd in een verabsolutering van juist het tegenovergestelde. Dat knelt des te meer omdat er in die jaren geen overleg met de burgers is geweest, maar wel uitgebreid met het bedrijfsleven. In de bijeenkomst vorige week in Ouwehands Dierenpark werd een klankbordgroep voor de Rijnbrug genoemd, die de brugverbreding zou toejuichen. Maar het bestaan van zo'n klankbordgroep was ons niet bekend. Toevallig vond ik daar toch een lid van die klankbordgroep. Hij zei dat het een groepje ondernemers was. En ze hadden al een jaar of drie niet meer vergaderd.

Ook de gemeente Rhenen heeft in 2009 al aangegeven dat de problemen veel complexer zijn. Ze zijn ervan overtuigd dat als er alleen maar naar de N233 wordt gekeken de problemen niet worden opgelost. Waaarschijnlijk zelfs erger zullen worden. En dan zou ook de milieu-problematiek verder toenemen, wat hier natuurlijk van eminent belang is..

Graag wil ik nog wat andere punten noemen.

- De kosten lopen behoorlijk uit de hand, en er is geen zekerheid dat er dekking voor wordt gevonden. De werken moeten voor 't grootste deel worden uitgevoerd op het gebied van Gelderland. -Wat vind de provincie Gelderland hier van?- Het lijkt nog schemergebied—
- Het bedrijfsleven schermt met voertuigverliesuren. Dat is een makkelijk beïnvloedbaar meetinstrument. De N233 wordt nu ingezet als een 80 km/h weg, maar het vrachtverkeer rijdt in de praktijk amper 60 km/h gemiddeld. Technisch gezien: - verlaag dan de maximum snelheid naar 60 km/h, en het levert capaciteitswinst op.
- Dan, een gedachtenexperimentje: Stel u voor dat er helemaal geen brug was, maar gewoon een doorgaande weg. Zou er dan nog iemand kiezen om daar een tidal-lane of 4-rijstroken van te maken? Kijkt u eens naar de plaatjes van het probleemgebied: -daar komt de brug niets eens op voor.
- In het verleden heeft Provincie Utrecht al eens in de Gelderlander gesuggereerd dat er studie werd gedaan naar een ombouw van de hele N233 naar een autoweg met 2x2 rijstroken . De daarvoor geraamde kosten zouden € 780Mio Euro bedragen. En die gedachte over een 2x2 autoweg lijkt nog steeds te bestaan als je kijkt naar de salami-taktiek van de huidige plannen:
a) een verbreding van Rondweg Oost in Veenendaal, b) een nieuwe turborotonde bij Geertesteeg, c) een geplande ongelijkvloerse kruising bij de Achterbergsestraatweg, d) een verdubbeling van de Rijnbrug en e) 2x2 stroken autoweg helemaal tot aan de N320 in Kesteren.

Natuurlijk zijn de inwoners van Rhenen in grote getale tegen een autoweg dwars door hun woongebied.

Conclusie

De situatie op en rond de verkeersknoop is zeer complex. De aandacht die nu exclusief op de Rijnbrug wordt gelegd is dan ook principieel onjuist. Immers, het knooppunt omvat ook toe- en afvoerwegen en geregelde kruisingen. En het viaduct zelf speelt een grote rol. Het is te smal, de betonranden brokkelen af, met gevaar voor het onderrijdende verkeer. Reconstructie/verbreding van het viaduct zou dus ook aandacht moeten krijgen. Maar we hoorden onlangs dat het viaduct eigendom is van Prorail. En zou dat de complicerende of remmende factor kunnen zijn??? En ook zou serieus studie gemaakt moeten worden naar de mogelijkheid van een rotonde, zonder brugverbreding

We pleiten dan ook met de meeste nadruk voor een nieuwe studie, waarin integraal het hele gebied rond de kruising wordt bekeken, inclusief toe- en afvoerwegen, Viaduct en rotonde.

Tenslotte wil ik ons bezwaar uitspreken tegen de gepresenteerde zg. lange termijn studies. Die gaan onder het motto dat we nu niet moeten investeren in zaken die de lange termijn aanpak zouden verhinderen.

Vooraf die lange termijn studies lijden aan tunnel visie. Er worden extrapolaties gemaakt van de huidige omstandigheden en parameters. Erik Coelingh, de topman van Volvo reed vorige week door Gothenburg met een volledig automatische auto, waarbij hij zelf een krantje las. Binnen 5 jaar zijn zulke auto's toegelaten en te koop. Hij noemt het sociaal onacceptabel dat dan een mens nog zelf achter het stuur kruipt: levensgevaarlijk! Ook het car-sharing doet zijn intrede. De ANWB schreef deze week: -waarom zou je een auto op een parkeerplaats laten staan als je op je werk bent? Hij kan in de tussentijd beter andere mensen of pakketjes van A naar B brengen.

U zult ervan op de hoogte zijn dat bij een stemming in april een kamermeerderheid ervoor was om vanaf 2025 de verkoop van auto's op fossiele brandstoffen te verbieden. Vanaf 2030 moet alles duurzaam zijn, en rijden voertuigen in treintjes zonder tussenruimte veilig achter elkaar over de brug....

Zoveel over de onzin om nu lange termijn studies te maken op basis van huidige parameters.

Wat willen wij?

Wij willen nu een oplossing op korte termijn door een integrale aanpak.

Ik durf te stellen dat als we in 2005 zo'n aanpak hadden gekregen, zonder brugverbreding, dan hadden we hier vandaag niet samen hoeven te zitten.

Ik hoop dat ik onze visie hiermee wat duidelijker heb kunnen maken, en ik wens u strekte met het nemen van wijze beslissingen in deze gecompliceerde kwestie.

En hoe ging de Ladder van Co Verdaas?