



Statenbrief

Aan Provinciale Staten

Onderwerp	Voortgang N233 verbreding Rijnbrug Rhenen en Rondweg-Oost Veenendaal
Datum	14-01-2025
Documentnummer	UTSP-1629268283-2924
Van	Koen van Rooijen
Telefoonnummer	+31618300480
E-mailadres	koen.van.rooijen@provincie-utrecht.nl
Domein/opgave	MOB
Team	PPM
Portefeuillehouder	Van Schie
Bijlagen	Geen

Geachte leden van Provinciale Staten,

Essentie / samenvatting:

Op 12 december 2023 ([UTSP-1885969417-4563](#)) hebben wij u schriftelijk geïnformeerd over de stand van zaken rondom het project verbreding Rijnbrug Rhenen. Hierbij is aangegeven dat als eerste de stikstofopgave in beeld wordt gebracht en voorstellen voor mogelijke oplossingen worden uitgewerkt. Dit vroeg en vraagt nog steeds, een zorgvuldig proces en dat kost tijd. Er zijn nu hoopgevende tussenresultaten met een potentiële oplossingsrichting voor de stikstofopgave. Daarom wordt de planvoorbereiding weer opgepakt, waarbij gestart wordt met het opstellen van een Projectbesluit.

Afgelopen jaar is het verkeersmodel voor de gehele N233 geactualiseerd met als referentiejaar 2040. Het geactualiseerde verkeersmodel vormt de basis voor het berekenen van de stikstofdeposities. Op basis van de berekeningen kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de toename van stikstof in de aangewezen Natura 2000 - gebieden beperkt en oplosbaar is. Deze conclusie is nog altijd omkleed met juridische onzekerheden en aanvullend onderzoek is hierbij noodzakelijk maar de berekeningen geven voldoende aanknopingspunten om een doorstart te maken met de projecten. De planvoorbereiding zal nu verder worden opgepakt door een nieuw projectteam. Inzet is dat in het tweede kwartaal van 2025 een geactualiseerde Bestuursovereenkomst voor het project Rijnbrug kan worden getekend. Tevens wordt gestart met de voorbereiding van een Projectbesluit conform de Omgevingswet. Er dienen tussen de provincie Gelderland en de provincie Utrecht nadere afspraken te worden gemaakt over de uitwerking van het Projectbesluit.

Aanleiding

In 2012 is door de provincies Gelderland en Utrecht, de gemeenten Rhenen, Buren (Gld), Neder-Betuwe (Gld) 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 Gelderland, 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. In 2018 was de verwachting dat de werkzaamheden aan de brug gereed zouden zijn voor 2025. Vanaf 2019 is de planvoorbereiding voor de aanpak van de brug, onder leiding van de provincie Utrecht, van start gegaan. Destijds is geconstateerd dat het project vertraging opliep vanwege de toename van stikstofdepositie op de 5 km grens wat mogelijk effect heeft op Natura 2000 gebieden. Wij hebben u hier in april 2021 over geïnformeerd ([PS2021MM41](#)). De resultaten van een second opinion op de raming hebben er in 2022 toe geleid dat een aanvullend krediet nodig was van totaal €60 miljoen om het project Rijnbrug te kunnen aanbesteden, waarvan € 29,6 miljoen ten laste komt voor de provincie Utrecht en € 30,4 miljoen voor de provincie Gelderland. Op 9 februari 2022 heeft u besloten een aanvullend krediet van € 29,6 miljoen ter beschikking te stellen ([PS2022MM01](#)). Op 12 december 2023 bent u geïnformeerd over de voortgang van het project Verbreding Rijnbrug Rhenen N233 ([UTSP-1885969417-4563](#)). In deze brief is aangegeven dat als eerste de stikstofopgave in beeld gebracht diende te worden met een nadere uitwerking van mogelijke oplossingen. Dit vroeg om een zorgvuldig proces en zoals aangegeven heeft dit veel tijd gekost alvorens gestart kon worden met de verdere planvoorbereiding waaronder het opstellen van een Projectbesluit. Alvorens te kunnen starten met de stikstofberekeningen moest het verkeersmodel voor de N233 worden geactualiseerd. Vervolgens is aan de hand daarvan de actualisatie van de berekeningen van de stikstofdeposities gemaakt. Met deze brief brengen wij u op de hoogte van de voortgang van dit project. Op 16 januari zijn de eerste uitkomsten van de stikstofberekeningen besproken in het bestuurlijk overleg Rijnbrug met de (mobiliteits)bestuurders van de provincies Gelderland en Utrecht, de gemeenten Rhenen, Veenendaal, Buren (Gld) en Neder-Betuwe (Gld) en de Regio's Foodvalley en Rivierenland en Rijkswaterstaat.

Tegelijkertijd en in samenhang met de Rijnbrug is in deze onderzoeken ook de N233 Rondweg Oost Veenendaal meegenomen. De uitkomsten voor dit project zijn vergelijkbaar met die van de Rijnbrug en daarom starten we ook dit project weer op. Fase Groenpoort, de eerste fase, is eind 2024 afgerond, nu wordt het resterende gedeelte van de voorgenomen verbreding naar 2x2 rijstroken weer opgestart.

Voortgang:

Actualisatie van het verkeersmodel Rijnbrug

In 2017 is voor de Rijnbrug een verkeersmodel opgesteld met als prognosejaar 2030. Die verkeerscijfers zijn echter niet meer actueel door nieuwe ontwikkelingen op het vlak van onder andere groei in woningbouw, arbeidsplaatsen en inwoners. Ook is de oplevering van het project met een aantal jaren vertraagd waardoor het prognosejaar verschuift van 2030 naar 2040 in verband met de te volgen ruimtelijke procedure. De plannen voor woningbouw, werkgelegenheid, bedrijventerreinen, toekomstige mobiliteitsontwikkelingen en de uitvoering van geplande mobiliteitsprojecten zijn voor 2040 in kaart gebracht en verwerkt in het geactualiseerde verkeersmodel. Bij de actualisatie van het nieuwe verkeersmodel is het Nationaal regionaal model 2040 (NRM) hoog scenario toegepast. Het NRM wordt door het ministerie vooral gebruikt voor analyses op het hoofdwegennet. De betrouwbaarheid van de verkeerscijfers buiten het hoofdwegennet neemt af naarmate de wegen van een lagere orde zijn. Voor de Rijnbrug is dan ook het NRM model omgebouwd naar een regionaal model.

Het geactualiseerde verkeersmodel laat, in vergelijking met het verkeersmodel uit 2017, enkele procenten lagere verkeersintensiteiten zien. De oorzaak hiervan is dat de groeipercentages voor het landelijk model zijn verlaagd ten opzichte van het eerder toegepaste verkeersmodel uit 2017. Een oorzaak hiervoor is dat uit de toegepaste data blijkt dat de vergrijzing in het onderzoeksgebied zal toenemen, waardoor de potentiële beroepsbevolking gelijk blijft of deels afneemt ten opzichte van 2024. Ondanks de iets lagere berekende verkeersintensiteiten blijft het noodzakelijk om de brug te verbreden. Nut en noodzaak van het project staan niet ter discussie.

Berekeningen stikstofdepositie Natura 2000

Om te onderzoeken welke mogelijke oplossingsrichtingen er zijn om stikstofdepositie te voorkomen, zijn er in de verkeerskundige studie verschillende varianten uitgewerkt. Op basis van deze varianten is inzicht verkregen in de toekomstige intensiteiten, het wegnemen van sluipverkeer, en in hoeverre de stagnatie vermindert in de verschillende varianten. Vooral dit laatste punt heeft veel effect omdat het eerder niet mogelijk was om met stagnatie te rekenen in Aerius. Dit terwijl het beperken van stagnatie de uitstoot sterk kan verminderen. De varianten zijn ingevoerd in Aerius voor de berekening van de stikstofdepositie om de impact van de gebruiksfase per variant inzichtelijk te maken op de stikstofgevoelige Natura-2000 gebieden. Op basis van de resultaten van meerdere varianten kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de toename van stikstof in de aangewezen Natura 2000 – gebieden, in tegenstelling tot eerdere resultaten, beperkt is en oplosbaar lijkt. Met deze basis en met de juiste juridische onderbouwing, zien wij het als haalbaar om dit verder uit te laten werken in een passende beoordeling.

Actualisatie bestuursovereenkomst

Op 12 mei 2021 is de bestuursovereenkomst voor de Rijnbrug besproken met de verschillende bestuurders van de provincies Gelderland en Utrecht, Rijkswaterstaat, gemeenten Rhenen, Veenendaal, Buren (Gld) en Neder Betuwe (Gld). In dit overleg is de Bestuursovereenkomst gezamenlijk vastgesteld en zou tot ondertekening kunnen worden overgegaan. Door Corona heeft er echter geen fysieke ondertekening plaats gevonden. De bestuursovereenkomst is tot op heden niet getekend en gaat pas formeel in werking na ondertekening. Geconstateerd is dat deze overeenkomst niet meer actueel is door de wijziging van de budgetten en planning. In de komende periode zal de bestuursovereenkomst worden geactualiseerd en medio 2025 opnieuw ter ondertekening worden voorgelegd met een geactualiseerde planning en de beschikbare budgetten.

Ruimtelijke procedure

Voor de ruimtelijke impact van het project en de benodigde vergunningen voor de realisatie moet door de provincies een Projectbesluit voorbereid worden waarbij de provincie Utrecht de initiatiefnemer is en de provincie Gelderland bevoegd gezag. Voor een deel kan hiervoor gebruik gemaakt worden van het werk dat in 2021 en daarvoor is verricht ten behoeve van het, toen nog, Provinciale Inpassingsplan. Een flink aantal van de reeds uitgevoerde milieuonderzoeken zoals geluid, lucht en fijnstof, ecologie, archeologie en dergelijke moeten geactualiseerd worden op basis van het nieuwe verkeersmodel. In de komende periode zal bezien worden welke onderzoeken geactualiseerd dienen te worden maar ook welke eisen gesteld worden aan het te nemen Projectbesluit conform de Omgevingswet die op 1 januari 2024 in werking is getreden.

Bijdrage Rijk

In het bestuurlijk overleg MIRT van november 2022 is afgesproken dat voor de verbreding van de Rijnbrug bij Rhenen in een van de 17 NOVEX-woningbouwlocaties, de regio Foodvalley, het Rijk een lumpsum bijdrage van € 40 miljoen, voor prijspeil 2022, inclusief btw doet. Het project wordt uitgevoerd onder verantwoordelijkheid van en met verdere bijdragen van de regiopartijen. Risico's verbonden aan maatregelen die nodig zijn voor de verbreding van de brug liggen bij de provincies Gelderland en Utrecht. Het Rijk indexeert haar bijdrage met de door het ministerie van Financiën aan het ministerie van IenW uitgekeerde indexatie tot het jaar waarin de bijdrage wordt overgemaakt. Wij zullen de gesprekken met het Rijk starten voor het kunnen overmaken van bijdragen en houden u hiervan op de hoogte.

Projectorganisatie

Er is inmiddels een Integraal Projectmanagement team (IPM-team) met een nieuwe projectmanager samengesteld. Het team zal gaan sturen op de voorbereiding en realisatie van de Rijnbrug. De organisatiestructuur en de wijze waarop verantwoording zal worden afgelegd op de aspecten tijd, geld, kwaliteit, organisatie en informatie rondom het project zal worden vastgelegd in de nog op te stellen realisatieovereenkomst.

Planning

Zodra alle actualisaties in beeld zijn, komen we in de eerste helft van 2025 met een actuele planning voor het project. De intentie is om het project zo snel mogelijk vlot te trekken. Procedures van bezwaar en beroep of het niet minnelijk kunnen verwerven van grond kunnen hierin nog wel voor vertraging zorgen.

N233 Rondweg-Oost Veenendaal

Op 8 februari 2019 hebben Provinciale Staten het besluit, met kenmerk [PS2019MME03](#), genomen om de N233 Rondweg-Oost Veenendaal te verbreden tot een 2 x 2 weg tussen de Grift en de A12 inclusief een ongelijkvloerse kruising bij de Prins Clauslaan. Ook dit project heeft net als het project Rijnbrug stilgelegen door de stikstofproblematiek. Eind 2024 is wel de Fase Aansluiting Groenpoort gerealiseerd. Dit betrof een nieuwe aansluiting voor de momenteel in aanbouw zijnde woonwijk Groenpoort, met een kruising met verkeerslichten. Hierbij is gelijk de verbreding van het noordelijk deel van het tracé vanaf de tankstations op de N233 tot aan de A12 gerealiseerd. Tevens zijn aan beide zijde van deze verbreding geluidsschermen geplaatst, zodat oplevering van de nieuwe woningen Groenpoort vanaf nu kan plaatsvinden. Hierdoor is de bereikbaarheid en leefbaarheid van de nieuwe wijk gewaarborgd. In de bestemmingsplannen "Groenpoort" en "Aansluiting Groenpoort" was hiervoor de stikstofoplossing geregeld, omdat er agrarische bedrijven zijn verdwenen om de woningbouw mogelijk te maken.

Aangezien het project N233 Rondweg-Oost Veenendaal in het verlengde ligt van de N233 Rijnbrug en zij invloed hebben op elkaar wat betreft verkeersintensiteiten, is dit project opgenomen in het nieuwe verkeersmodel en de nieuwe stikstofberekeningen. Ook voor project Rondweg-Oost Veenendaal kan voorzichtig worden geconcludeerd dat de toename van stikstof in de aangewezen Natura 2000 - gebieden beperkt is en oplosbaar lijkt, en vergelijkbaar zijn met het project Rijnbrug. Dit project willen wij om die reden ook weer gaan opstarten, waarbij we beginnen met het vormgeven van de nieuwe projectorganisatie. Een planning van het project wordt verwacht in de eerste helft van 2025.

Communicatie

De provincie Gelderland informeert haar Staten eveneens over de voortgang van het project met een brief met vergelijkbare inhoud als deze Statenbrief. Deze brief is ook beschikbaar voor de betrokken gemeenten Rhenen, Veenendaal, Buren (Gld) en Neder-Betuwe (Gld) om desgewenst de Raden te informeren. Tot slot wordt u via de P&C cyclus geïnformeerd over de voortgang van complexe projecten.

Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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