

Aan: Commissie Milieu, Mobiliteit en Economie (MME), Prov.Utrecht
Commissie Bereikbaarheid, Openbaar Vervoer en Cultuur, Prov. Gelderland

Graag wil de RijnbrugWerkgroep u het volgende ter overweging geven.

Naar verwachting zal de Stuurgroep Rijnbrug akkoord gaan met de verkeerskundige optie om het aantal rijstroken op de Rijnbrug te wijzigen van 2x1 naar 2x2 met fietspaden. Daartoe zal de huidige Rijnbrug verbreed moeten worden van 14 m naar 24 m.

De vertaling van de verkeerskundige wens naar de civieltechnische realisatie zal naar onze inzichten zeer complex en kostbaar zijn. Voor nadere info verwijzen wij u naar eerder toegezonden memo getiteld: "Technisch-kritische bemerkingen wijziging infrastructuur Rijnbrug" (zie bijlage). Dit roept vele vragen op temeer omdat de brug, voorheen een spoorbrug, al meer dan 75 jaar oud is.

Enkele vragen hieromtrent, zij het niet limitatief:

- Zijn de fundering en pijlers nog wel geschikt voor de nieuwe zwaardere constructie?
- Is er onderzoek naar de staat van fundering en pijlers verricht?
- Is de brug wel te verbreden op de huidige oplegpunten?
- Zijn er mogelijkheden om de werkzaamheden "in het verkeer" uit voeren?
- Als dit niet kan hoelang zou de brug dan buiten gebruik zijn?
- Zou er een noodbrug moeten komen en zo ja waar?
- Wat zijn de extra kosten als voorzieningen aan fundering en pijlers nodig zijn?
- Wat zijn de kosten voor de wijziging van de N233 tussen de Rijnbrug en de N230?
- Wanneer is er een MER beschikbaar?
- Is de kosten-baten verhouding dan nog wel in balans?

Tenslotte, de planning is dat tegen het jaar 2025 de nieuwe Rijnbrug in gebruik zal worden genomen waarbij er van wordt uitgegaan dat de brug tot 2033 zal voldoen, een investeringsperiode derhalve van 8 jaar

Voor alle duidelijkheid, de Rijnbrugwerkgroep was en is er nog steeds van overtuigd dat niet de Rijnbrug de oorzaak is van de filevorming op de brug maar de complexiteit van de kruising N225/N233 waarbij de aansluitingen van de Stikke Hucht en de Zwarteweg op de N233 een zware rol spelen. De brugverbreding wordt nu beschouwd als oplossing voor het knooppunt N233/N225.

Wij hebben voor dit knooppunt, naast het "Samen groen" uit het DIA-rapport, het alternatief van een turbotonde aangedragen. Beide alternatieven zijn als niet of niet veilig uitvoerbaar geacht of hebben een onvoldoende oplossend vermogen. Helaas onttrekken deze "waarderingen" zich volledig aan publieke toetsing.

Daarom hebben wij in een gesprek met het projectteam duidelijk en uitdrukkelijk verzocht om een onpartijdige second opinion, uit te voeren door prof. B.Fortuijn van de TU Delft. Wij streven nog steeds naar een integrale oplossing voor de gehele problematiek. Ondanks dat de provincie er mee heeft ingestemd dat de heer prof. Fortuijn een second opinion kan geven op de oplossing is dat tot op heden niet gebeurd.

In weerwil van onze gesprekken met het projectteam blijven er vele onbeantwoorde vragen bestaan.

- Waarom is er nooit gekeken of de brug werkelijk de oorzaak is van de filevorming?
- Wat is er tot nu toe geen second opinion gevraagd?
- Waarom blijft de door de provincie geprefereerde oplossing telkens buiten schot?
- Waarom wordt deze oplossing zonder gedegen kwantitatieve onderbouwing gepresenteerd?
- Is een turborotonde wellicht toch efficiënter?
- Waarom alle aandacht voor de doorstroming op de N233 en niet voor de kruising met de N225?
- Wordt de leefbaarheid in Rhenen met de betere doorstroming op de N233 wel bevorderd?
- Hoe wordt de problematische situatie op het viaduct opgelost?
- Wat is de verbetering voor de enige ontsluitingsweg van de nieuwe wijk Vogelenzang?
-

Met het vorenstaande hebben wij, de RijnbrugWerkgroep, getracht u argumenten te geven om de gehele situatie rond de verbreding van de Rijnbrug nog eens kritisch te bezien. Is het niet doelmatiger om eerst de problemen rond de N225/N233 op te lossen en dan te bezien of een verbreding nog wel nodig is?

Rhenen, 8 november 2018

Namens de RijnbrugWerkgroep,