

Vragen en opwaarderingen m.b.t. SB Kruising N233 Achterbergsestraatweg in Rhenen

Fractie	#	Vraag/input	Antwoord/reactie
BBB		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Er blijkt in de gemeente Rhenen bij omwonenden en ook de gemeenteraad weinig draagvlak te zijn voor het schetsontwerp. Wij willen graag met de Gedeputeerde en de andere fracties in debat over dit gebrek aan draagvlak en wat dit betekent voor het vervolgproces.	
	1	Op welke manier zijn bewoners betrokken bij het maken van het ontwerp?	Sinds 2015 zijn omwonenden nabij de N233 en de werkgroep Wij Willen Veilig Oversteken Achterberg (Hierna WWVO) nauw betrokken in de ontwerpkeuzes. Hierbij hebben wij de besluiten (PS2018MME04 en PS2018MME24) als basis genomen voor de uitwerking van het ontwerp.
	2	Hoe beoordeelt u zelf het draagvlak voor het ontwerp? Op basis van de bewonersavond (5 maart jl.) en de insprekersavond op 15 maart jl.?	Het ontwerp van het kruispunt is gebaseerd op basis van de eerder genomen besluiten (PS2018MME04 en PS2018MME24). Hiermee zijn bepaalde opties zoals een fietstunnel of verdiepte ligging afgefallen. Het schetsontwerp is een duidelijke verbetering in de verkeersveiligheid, met name voor het fietsverkeer op het kruispunt. In het voorliggende schetsontwerp heeft de gemeente de aansluitende wegen gepresenteerd ter voorbereiding op het principebesluit van de gemeenteraad. Wij hechten waarde aan meningen van de omgeving maar luisteren ook naar stakeholders zoals Fietzersbond en Prorail, die wel positief tegenover het ontwerp staan.
	3	Welke mogelijkheden zit u om het draagvlak te vergroten?	Het uitgangspunt voor het project zijn de besluiten (PS2018MME04 en PS2018MME24). Na het principebesluit van de gemeente willen wij verder in gesprek met werkgroepen om mogelijke optimalisaties uit te werken binnen de ruimte die ons vanuit de besluitvorming rest.
VVD	4	Is GS zich bewust dat de raad van Rhenen dit voorstel unaniem van de agenda heeft gehaald en de raad twijfelde of deze beslisrijp was? En zo ja, hoe ziet het vervolgtraject er nu uit?	Ja, wij zijn verrast door dit besluit. De gemeenteraad benadrukt al jaren de problemen rond dit kruispunt met betrekking tot veiligheid en doorstroming. De stagnatie op het huidige kruispunt levert een hoog risico op voor de verkeersveiligheid. Uit tellingen blijkt dat het kruispunt nu al zijn maximale capaciteit heeft bereikt, met name tijdens de spits. Actie is nodig om een veilige verkeersafwikkeling voor alle verkeersdeelnemers te garanderen. Aangezien we dit als een gezamenlijk project beschouwen met de gemeente is er gewacht op het principebesluit van de gemeente Rhenen voor de gelijkvloerse aansluiting op de kruising. Als de raad geen besluit neemt hoe ze verder willen met de aansluitende wegen, is er mogelijk geen andere keuze dan het ontwerp te versoberen waarbij de gemeentelijke wegen niet worden aangepast en de provinciale weg solitair wordt aangepast Dit heeft zeker niet onze voorkeur omdat veel van de

			verkeersveiligheidswinst op de gemeentelijke wegen te behalen is.
5	Is de in Rhenen uitgesproken wens voor een ongelijkvloerse kruising reeds een gepasseerd station na eerdere onderzoeken, of bestaan hier nog mogelijkheden voor? In dit laatste geval, onder wat voor randvoorwaarden en in wat voor vorm?	<p>Het gelijkvloerse ontwerp is in 2016 beoordeeld door het SWOV en als veilig beschouwd, waarbij enkele aanbevelingen van het SWOV zijn opgenomen in het huidige schetsontwerp. In 2017 hebben wij op verzoek van de omgeving een ongelijkvloerse oplossing onderzocht. Deze is moeilijk realiseerbaar en de kosten lagen toen al rond de €27 mln. waarmee deze niet kosteneffectief is. In november 2018 heeft Provinciale Staten een voorstel gedaan aan de gemeente voor de financiering van een fietstunnel, waarvoor de gemeente Rhenen financieel moest bijdragen (zie besluit PS2018MME24). Deze is toen ingeschat op €7 mln. maar inmiddels zou deze tussen de €15 en €20 mln. kosten.</p> <p>De gemeenteraad van Rhenen heeft in 2020 besloten om geen bijdrage te leveren aan de fietstunnel. Dit betekent dat, zoals opgenomen in het besluit, "Zonder de 30% cofinanciering, de (gelijkvloerse) basisvariant wordt uitgevoerd op kosten van de provincie." Aan dit besluit is uitvoer gegeven, met dit schetsontwerp waarbij samen met de gemeente Rhenen naar een breder gebied is gekeken om de fietsveiligheid te verbeteren.</p> <p>Recentelijk is de ongelijkvloerse kruising van de provinciale weg opnieuw afgewogen ten opzichte van het schetsontwerp. Vanuit verkeersveiligheidsperspectief blijkt dat de ongelijkvloerse variant van de provinciale weg de problemen niet oplossen, maar ze verplaatst naar de nieuwe aansluiting op de Bergweg en de nieuwe turbotonde op de provinciale weg (beide opgenomen in het ontwerp van de ongelijkvloerse variant van de provinciale weg).</p> <p>Vanwege de hoge verkeersintensiteit op de N233 en de grote afstand die fietsers moeten oversteken op de turbotonde, resulteert dit in een slechte oversteekbaarheid, en onveilige situaties vooral tijdens de spits. Het Fietsberaad raadt deze inrichting dan ook zeer af.</p> <p>Omdat de fietsintensiteiten langs de N233 hoger zijn dan de intensiteiten bij de huidige fietsoversteek, en deze ongeregeld zijn, is de kans op een aanrijding aanzienlijk groter dan bij het gebruik van een geregelde verkeersregelinstantie zoals nu opgenomen in het schetsontwerp tussen Achterberg en Rhenen.</p> <p>Met name de raakvlakken met de spoorlijn en de beperkte ruimte maken dit een complex werk. Naast de vier keer hogere investeringskosten en dat het probleem rond dit kruispunt niet wordt opgelost zien wij deze optie niet als een reële oplossing en is dit inderdaad een gepasseerd station waarvan de gemeente en de omgeving ook op de hoogte waren.</p>	

	6	Hieraan rakend: Waar zitten we in het proces, en biedt dit nog ruimte tot integrale afweging om de verbinding Achterberg-Rhenen en fietsveiligheid naast ontsluiting nieuwe woningen nog een extra boost te geven?	We zijn nu bij de afronding van de voorbereiding en willen dus starten met de realisatie. Dit is niet het moment om het proces van de afgelopen 6 jaar over te doen.
	7	In hoeverre biedt het huidige voorstel voldoende capaciteit om de toename in verkeersvraag die duizenden woningen erbij in "de nieuwe Meent" zou opleveren te faciliteren? (In het Rhenense coalitieakkoord wordt mobiliteit als centrale randvoorwaarde genoemd voor deze potentiële woningbouwlocatie).	De verkeersintensiteiten die zijn gebruikt, zijn afkomstig uit het verkeersmodel. Dit model houdt rekening met toekomstige verkeersstromen waarbij de Rijnbrug is uitgebreid naar 2x2 rijstroken en de Rondweg-oost in Veenendaal naar 2x2 rijstroken. Bovendien zijn in het verkeersmodel ook de effecten van vastgestelde nieuwbouwwontwikkelingen meegenomen. De ontwikkeling van "De Nieuwe Meent" zijn nog precair en voor die reden niet expliciet meegenomen in het verkeersmodel. Het model gaat echter wel uit van een autonome groei waardoor het verkeer toeneemt.
	8	Leidt de verruiming van deze kruising niet alsnog tot een bottleneck even verderop?	Uit verkeerssimulaties met bovengenoemde verkeersintensiteiten is dat niet het geval, mits de Rijnbrug verbreed is/wordt.
SGP		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Naar aanleiding van de beantwoording willen we met de commissie in gesprek of er in commissie draagvlak is voor een fietstunnel, in plaats van het voorgestelde fietspad.	
	9	Zijn er vanuit de gemeente(raad) van Rhenen geluiden gekomen over het toch realiseren van de fietstunnel, omdat dit een toekomstbestendigere oplossing is?	Nee, zie verder antwoord vraag 5
	10	Wat zijn de gevolgen financieel gezien om toch voor de fietstunnel variant te gaan?	De geschatte kosten voor de aanleg van een fietstunnel bedragen nu tussen de €15 en €20 miljoen euro. Met name de raakvlakken met de spoorlijn en de beperkte ruimte maken dit een complex werk. De uitvoering van een fietstunnel moet door ProRail uitgevoerd worden, net als bij het project Spooronderdoorgang Maarsbergen. Aangezien ProRail hier geen direct belang bij heeft zullen zij geen bijdrage leveren en zijn alle kosten voor de aanleg, inclusief begeleidingsuren van ProRail, voor rekening van de gemeente en/of provincie. Deze kosten komen bovenop de investering in de kruising omdat ook de meeste aanpassingen daar noodzakelijk blijven.
CU		<u>Opwaardeerverzoek:</u> Met belangstelling hebben wij het schetsontwerp gezien. Naar we hebben begrepen is het besluit van de gemeenteraad van Rhenen uitgesteld. Wij moeten rekening houden met een sterke groei van het verkeer op deze weg als de verbreding van de Rijnbrug is gerealiseerd. En we hebben twijfels of de fietsverlichting	

		op deze kruising dan nog voldoende is gewaarborgd.	
	11	Indien de gemeenteraad van Rhenen alsnog het initiatief neemt om een ongelijkvloerse kruising te realiseren voor de fietsers, is het dan nog mogelijk binnen de plannen / planning en is het college van GS bereid om alsnog naar een ongelijkvloerse kruising te kijken?	De planning is afhankelijk van Prorail en hun capaciteit. De verwachting is dat de planning zoals die nu is opgenomen nooit gehaald kan worden met een fietstunnel. Zie ook antwoord vraag 5
	12	Regeren is vooruitzien. Als we constateren dat er alsnog een ongelijkvloerse kruising moet worden gerealiseerd zal dat veel extra geld kosten. Graag krijgen we een ruwe schatting wat de meerkosten zullen zijn als alsnog een ongelijkvloerse kruising moet komen.	Zie antwoord vragen 5 en 10.
CDA		<u>Opwaardeerverzoek:</u> De weg en dit kruispunt hebben voorgaande jaren veel aandacht gekregen van onder meer het CDA. We willen met de commissie en gedeputeerde in gesprek over proces en inhoud. Wat betreft de inhoud gekozen oplossing, zijn er met name de grote zorgen over de oversteek die onder meer dagelijks wordt gebruikt door ouders en schoolgaande kinderen, waar (nog) niet gekozen is voor een ongelijkvloerse kruising of fietstunnel. Daarbij betrekking we de ontwikkelingen in de (nabije) toekomst wat betreft grote woningbouwlocaties in de omgeving.	