

Goedenavond,

Ik wil graag op persoonlijke titel inspreken op de vergadering Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 29-05-24 voor agendapunt 18: SB Kruising N233 Achterbergsestraatweg in Rhenen.

Ik wil graag dat onderstaande argumenten door de griffier worden toegevoegd aan de stukken van de vergadering Statencommissie Milieu en Mobiliteit van 29-05-24 voor agendapunt 18.

Ik ben William Adrian en bewoner van De Helling nummer 19 te Rhenen. Ik heb met verbazing de Statenbrief Tijdlijn Kruising N233 Achterbergsestraatweg te Rhenen van 07-05-24 gelezen. Deze verbazing bestaat uit vijf delen:

- De brief is eenzijdig, alleen technisch van aard en bevat onjuistheden, onjuiste aannames en gedateerde onderzoeken.
- Er is geen enkele bewonersparticipatie geweest. Er is puur en alleen technisch naar verkeerdoorstroming gekeken en GEEN rekening gehouden met de leefbaarheid van de omgeving.
- Daarnaast (ik rij dagelijks in de spits over de N233 en ben al 16 jaar ervaringsdeskundige), lost het ontwerp het probleem niet op. Het probleem zit namelijk bij de kruising voor de Rijnbrug N233 / N225 en de Rijnbrug zelf.
- Wij wonen pal aan de N233 en willen geen 'snelweg' door ons dorp en voortuin. Het wordt onleefbaar en onveilig.
- Tijdens de vergadering Commissie Ruimte en Economie van 14-03-24 bleek door de grote opkomst dat er 0% draagvlak is voor het voorstel.

Ik ben als bewoner zeer bezorgd over de uitspraak onder aan de Statenbrief Tijdlijn Kruising N233 Achterbergsestraatweg te Rhenen:

*"Dit kan ertoe leiden dat wij geen andere keuze hebben dan om het ontwerp te versoberen waarbij de gemeentelijke wegen niet worden aangepast en we de provinciale weg solitair verbeteren."*

**Het kan toch niet zo zijn dat de u zonder enige participatie, zonder rekening te houden met de leefomgeving van de bewoners als een alleenheerser een besluit doordrukt? Wat houdt het woord 'verbeteren' precies in en voor wie is het een verbetering?**

Onderstaande argumenten wil ik graag bij u onder de aandacht brengen, zodat u hopelijk ook tot inzicht komt dat een akkoord op het voorstel een slechte keuze is voor Rhenen en de bewoners die in de buurt van de kruising wonen. In het kort:

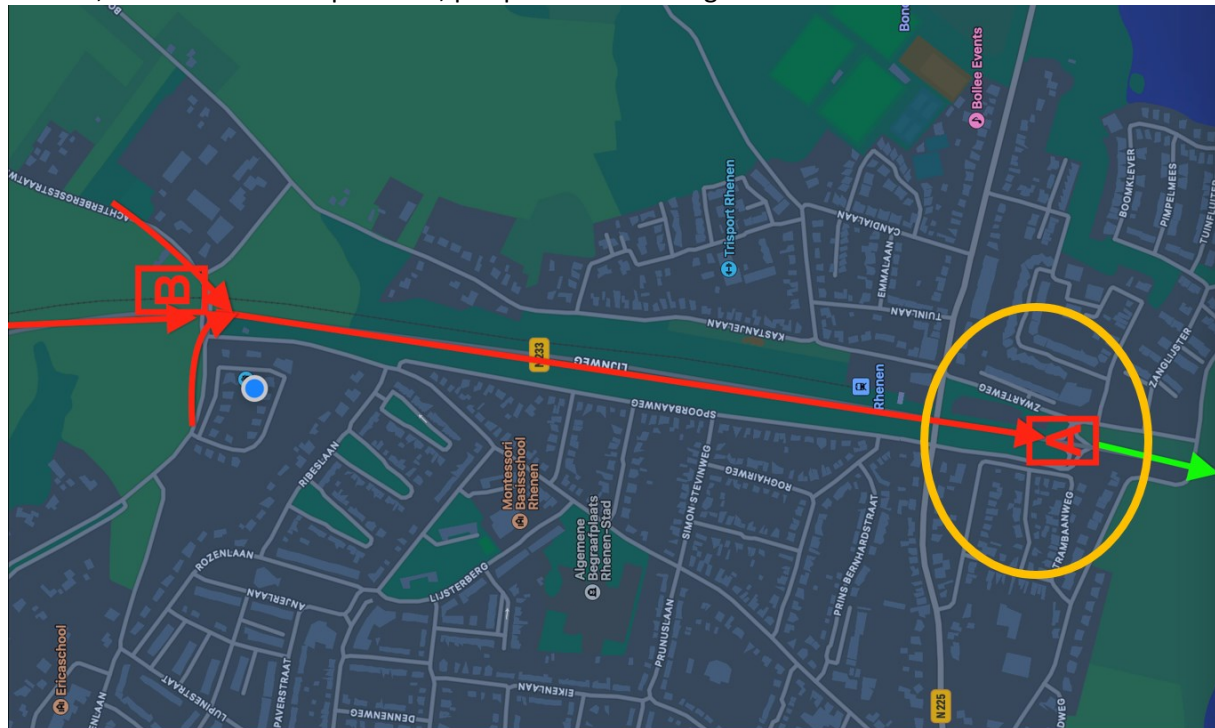
- Dubbele opstelstroken lossen het probleem van files en doorstroming niet op. Probleem zit bij de stoplichten (N233/N225) bij de Rijnbrug en de Rijnbrug zelf.
- De leefomgeving van de Helling gaat significant achteruit door meer geluidsoverlast, CO2 uitstoot, fijnstof en bomen die gekapt moeten worden.
- Veiligheid van de omgeving neemt sterk af.
- Er is GEEN draagvlak voor de oplossing onder de bewoners van Rhenen.
- Er wordt veel maatschappelijk geld verkwist aan een ondoordachte en niet toekomst vaste oplossing.

Argumenten:

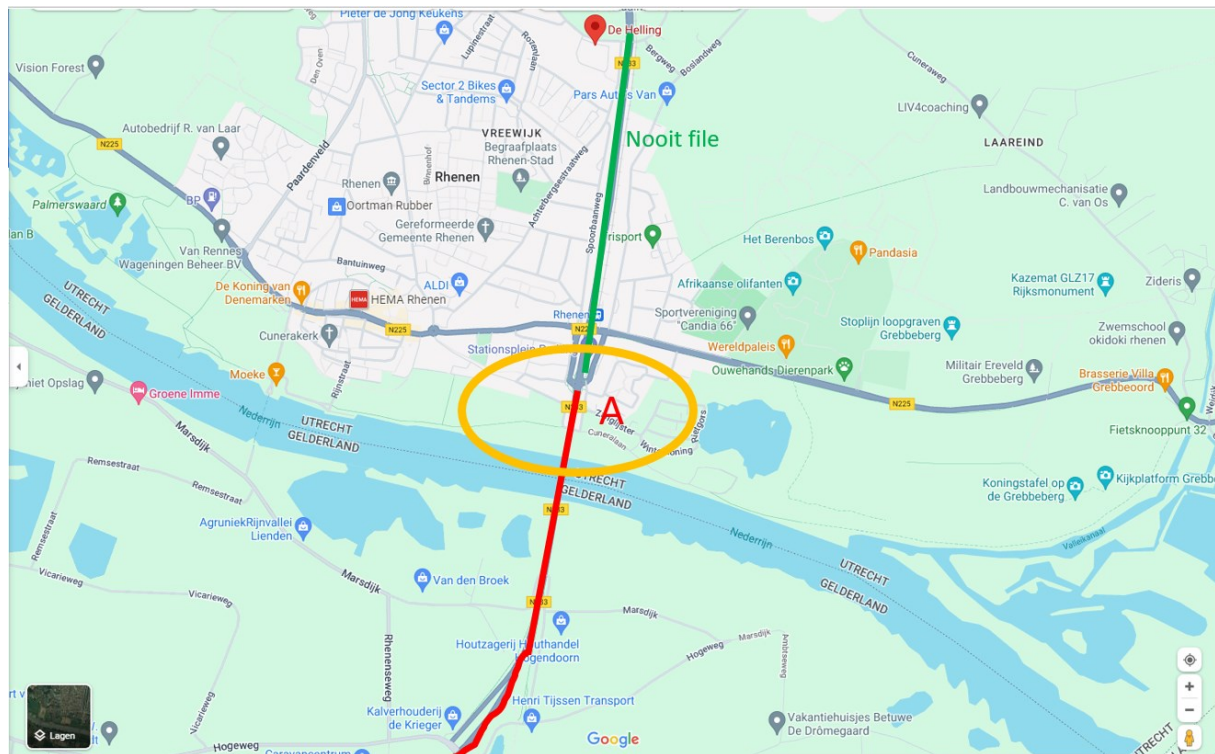
**Doorstroming > 16 jaar dagelijkse praktijkervaring**

- 's Avonds file Veenendaal > Kesteren
  - Probleem bij brug (stoplicht N233/N225) > daar geen doorstroming

- Verbreding kruising niet nodig, je krijgt alleen meer opstelplaatsen
- Voor en na de kruising gaat het toch weer van 4 naar 2 banen. > Flessenhals blijft.
- Als overdag de doorstroming goed is, is er ook geen probleem.
- Kortom; Verbreed het kruispunt niet, pak punt A en de brug aan.



- 
- **'s Morgens en s' avonds file van Kesteren > Veenendaal**
  - Probleem bij de brug (stoplicht N233/N225) > daar geen doorstroming
  - Sta nooit in de file tussen viaduct en kruising de Helling. Ook s' morgens is daar geen file.
  - Verdubbeling kruispunt niet nodig, omdat het ervoor en erna toch weer enkelbaans wordt. Maatschappelijke geldverkwisting.
  - Als overdag de doorstroming goed is, is er ook geen probleem.
  - Kortom; Verbreed het kruispunt niet, pak punt A aan.



- **N233 moet GEEN alternatieve of zelfs voorkeursroute worden**
  - De N233 moet niet een nieuwe 'snelweg' worden omdat er files staan op de A2 of A50.
  - Via google maps wordt je nu omgeleid via de N233 als de A50 en/of A2 vast staat. Dit is onwenselijk voor een provinciale weg.
  - Dit willen wij expliciet niet!

## Leefomgeving

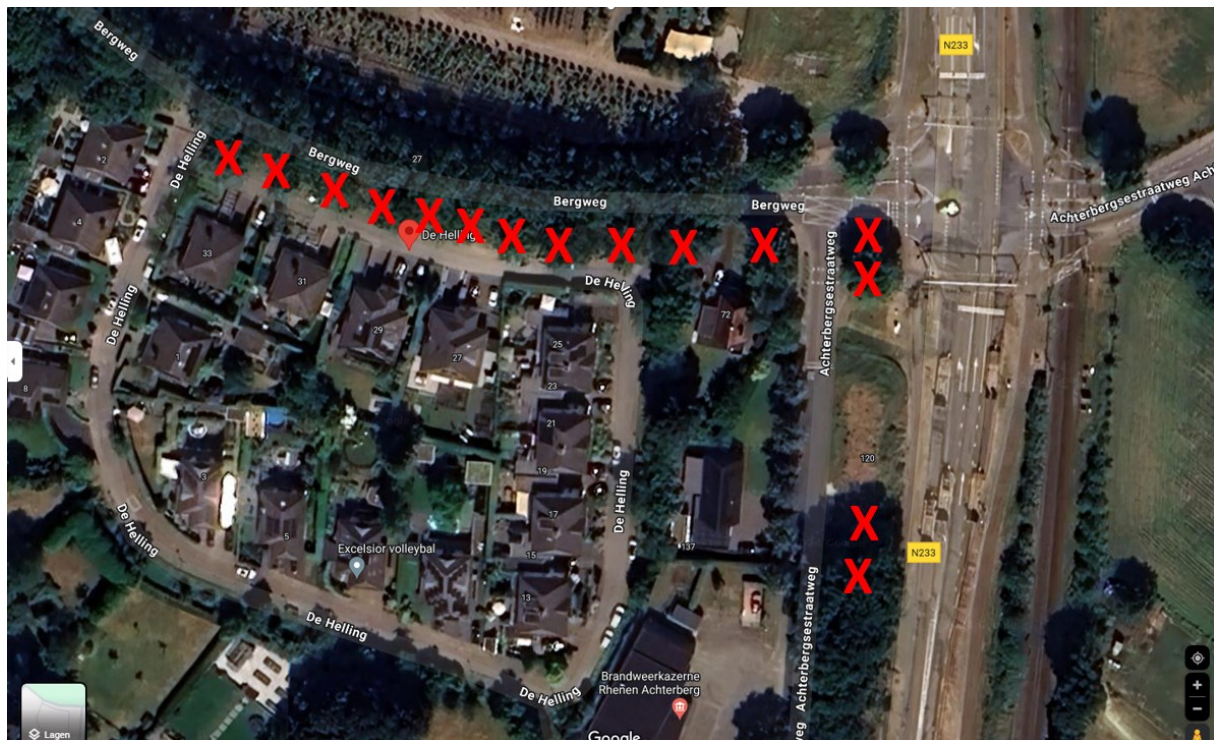
- **Geluidsoverlast door verbreding N233**
  - Doordat de N233 te hoogte van de Helling wordt verbreed en ook i.v.m. het spoor richting De Helling wordt verbreed, zal er veel meer geluidsoverlast ontstaan.
  - Wij kunnen nu al niet met de deur open slapen en het raam voor open zetten i.v.m. de geluidsoverlast. In de nieuwe situatie komt de weg nog een heel stuk naar ons toe.
  - Ik ben benieuwd of dit wel aan alle gestelde eisen en wetgeving voldoet?
  - Tegenwoordig is er een probleem als er een padelbaan aangelegd wordt omdat de bewoners een bal horen stuiteren, maar een N weg verbreden met veel meer overlast voor de bewoners kan zomaar doorgedrukt worden.
- **CO2 uitstoot en fijnstof**
  - Door de verbreding van de N233 en het dichtersitueren langs de woonwijk zal de concentratie CO2 en fijnstof hoger worden in mijn woonwijk.
  - Wij maken ons dus zorgen over onze gezondheid als dit een nog hoger niveau gaat krijgen. Zeker als de verkeersintensiteit nog verder toe gaat nemen als er een algehele betere doorstroming komt. Ik heb er niet voor gekozen om tegen een 'snelweg' aan te wonen.
  - Dit is een zeer ongewenste situatie en vraag mij af of dit nog wel aan de wettelijke eisen voldoet?
- **Bomen allemaal weg voor het nieuwe fietspad**
  - Het is nu mooi om vanuit de N233 de Bergweg op te rijden
  - Aan weerszijde mooie grote bomen met veel groen en gras



- De complete uitstraling van de wijk De Helling wordt middels het nieuwe fietspad zeer negatief veranderd.
- Van groen en bomen, naar een asfalt en fietspad.
- De unieke uitstraling om naar de Helling te komen, wordt hiermee vernield.



○

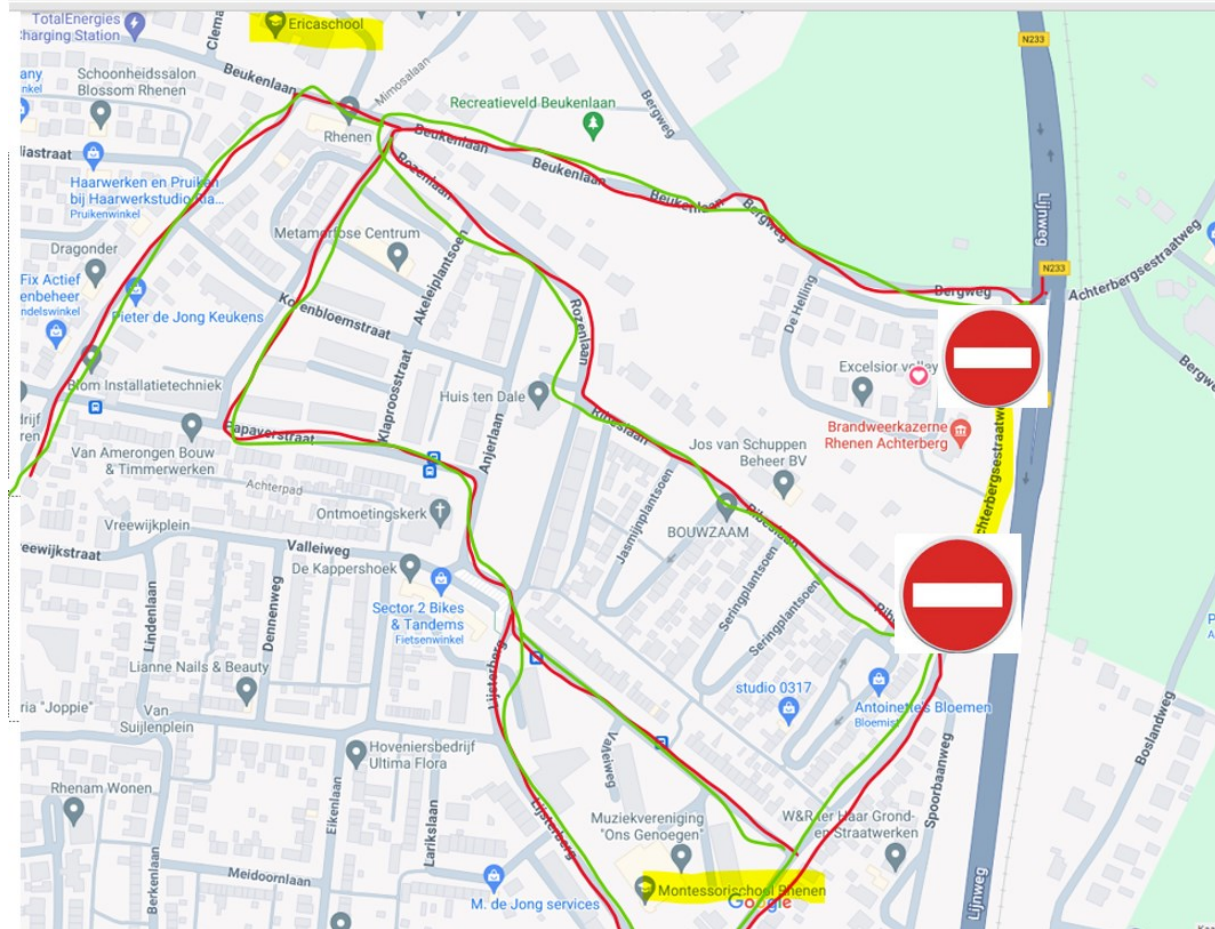


○

## Veiligheid

- **Afsluiten Achterbergsestraatweg > meer verkeer in de wijk**
  - De Achterbergsestraatweg is een verkeersader op zich met veel verkeer.
  - Door deze af te sluiten, zal er veel sluipverkeer (zie rode en groene routes) genomen gaan worden.
  - Hier zal de verkeersveiligheid enorm gaan afnemen, omdat van beide kanten veel auto's zich een weg door Rhenen gaan zoeken.
  - Dit zelfs langs twee scholen! Zie geel gearceerd.

- Het verkeersonderzoek over intensiteit in het rapport van Arcadis is van 2015. 9 jaar oud en zeker niet actueel!
- Kortom; als met het VO (voorlopig ontwerp) gedacht wordt om voor fietsers het veiliger te maken, dan wordt het voor fietsers, wandelaars en spelende kinderen alleen maar onveiliger in de wijk waar alle auto's nu doorheen moeten.



- **Afsluiten Achterbergsestraatweg > Wegen in de wijk zijn er niet op berekend**
  - De wegen zijn niet op berekend om zoveel doorgaand verkeer af te handelen.
  - Vanaf de Bergweg naar de Beukenlaan, kunnen geen twee auto's passeren.
  - Neem bijvoorbeeld de kruising, Rozenlaan, Valleiweg en Leisterberg, met de geparkeerde auto's kan je elkaar hier niet passeren.
  - Dit gaat leiden tot meer aanrijdingen, ongelukken en agressie.
- **In- en uitrit De Helling**
  - De uit en inrit van De Helling wordt veel complexer, gevaarlijker en onoverzichtelijker
  - Er is geen voetpad meer ingetekend op de tekening.
  - Iedereen zal op de staat van De Helling moeten gaan lopen of op het fietspad.
  - Wil je de inrit of uitrit nemen, dan moet je opletten op:
    - Waar lopen wandelaars van beide kanten
    - Fietser komen van beide kanten. Zeker met al die hoge snelheden van wielrenners en die elektrische fietsen is dit zeer gevaarlijk
    - Dan moet je nog kijken voor de auto's van links en rechts.
  - Kortom; er kunnen van zoveel kanten snel rijdende voertuigen, fietsers en voetgangers komen, dat dit zeker de veiligheid niet gaat bevorderen.
- **Oversteken kruising met de fiets**



- Puur het oversteken van de kruising in de oude situatie veiliger, aangezien je veel minder banen hoeft over te steken.
- Gewoon middels een verkeerslicht, dus geen verbetering voor de verkeersveiligheid.
- Er gebeuren meer gemotoriseerde ongelukken, dan met fietsers of wandelaars.
- **Geen voetpad langs het nieuwe fietspad Bergweg**
  - Voor een veilige fietsroute, wordt er gekozen om de voetgangers maar over de weg of fietspad te laten lopen.
  - Voor de fietser veiliger (als men niet tegen een wandelaar op botst met hun hoge snelheden), maar voor de voetganger onveiliger.

#### **Draagvlak**

- Tijdens de informatieavond 5 maart 2024 was er een enorme weerstand te horen tegen de voorgenomen beslissing van de gelijkvloerse kruising als enige oplossing. Was een verhitte bijeenkomst met veel onbegrip vanuit de omgeving.
- Tijdens de vergadering Commissie Ruimte en Economie van 14-03-24 bleek door de grote opkomst, sprekers en argumenten, dat er 0% draagvlak is voor het voorstel.
- Middels alle reacties, draagvlak, argumenten en inhoudelijke feedback heeft de gemeente ook ingezien dat dit niet de oplossing is voor het probleem en gekozen om de besluitvorming op te schorten.
- Centrale vraag bij mij is, waarom mogen wij niet participeren om gezamenlijk het probleem dat provincie, gemeente, ProRail en de bewoners hebben, op te lossen. Liever vooraf middels participatie tot oplossingen komen, dan achteraf bezwaren en een negatief sentiment bij de bewoners van Rhenen. Volgens mij is de omgevingswet per 1 januari 2024 ingegaan.

Ik ben bereid u uit te nodigen op locatie en de consequenties van de plannen te laten zien, zodat u met eigen ogen kan beoordelen, dat dit niet de juiste oplossing is.

Ik zou u met klem willen vragen om als provinciale afvaardiging van de bewoners van Rhenen, ook voor de bewoners te kiezen en tegen dit plan te stemmen en hier geen besluit over te nemen. Laten we middels participatie onderzoeken welke oplossing het grootste draagvlak heeft binnen Rhenen, waarbij doorstroming, veiligheid, natuur en zo min mogelijk overlast centraal staat, waarbij ook de financiële kaders goed meegenomen moeten worden.

Met vriendelijke groet,  
William Adrian