



Aan:
Statenleden W. Wijntjes, B. van den Dikkenberg, J. d'Hondt en
D. Oude Wesselink

In afschrift aan:
Provinciale Staten van Utrecht

DATUM 9-2-2021
NUMMER 821EEDAC
UW BRIEF VAN 13-1-2021
UW NUMMER 821EB671
BIJLAGE -

DOMEIN MOB
CONTACTPERSOON D. Dohle
DOORKIESNUMMER 0653402295
E-MAILADRES Derk.dohle@provincie-utrecht.nl

ONDERWERP BEANTWOORDING SCHRIFTELIJKE VRAGEN
ex. art. 47 RvO provincie Utrecht, aan het college van GS,
gesteld door fracties CDA, SGP, PvdA en GroenLinks
betreffende "verbinding Achterberg" (d.d. 13-01-2021)

Geachte mevrouw d'Hondt en heren Wijntjes, Van den Dikkenberg en Oude Wesselink

Uw toelichting:

In het nieuwe jaar 2021 staan veel bestuurlijke zaken op de rol. Een van deze zaken is de planontwikkeling rond de Nieuwe Rijnbrug bij Rhenen en de aanpassingen in de N233, de weg van Rhenen naar Veenendaal. De verbinding wordt geherwaardeerd vanwege de ondervonden overlast maar ook vanwege de kansen die deze herwaardering biedt in bijvoorbeeld economisch opzicht, (Food Valley) bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid. Nevengeschikt kan ook aan doelen als recreatie en toerisme gedacht worden. Door deze ontwikkelingen worden ook de verbindingen tussen landelijk gebied en stedelijke omgeving verbeterd. Last but not least wordt het totale project zo belangrijk gevonden dat gemeenten, de provincie Gelderland en Rijkswaterstaat als medefinancier optreden. Kortom een herwaardering die moet bijdragen aan een duurzame toekomst van de regio. Maar die ook tot gevolg zal hebben dat het gebruik daarvan het verkeer zal doen toenemen en waarvan de doorstroming ter wille van de leefbaarheid goed geregeld moet worden. Een van de projecten waarover in 2021 de plannen worden uitgewerkt is de verbinding tussen het dorp Achterberg en Rhenen en de aansluiting op de N233 ter hoogte van de Achterbergsestraatweg. Dit deelproject is van bijzonder belang voor de verkeersveiligheid van de vele jeugdige fietsers die tussen Achterberg en Rhenen dagelijks de N233 moeten oversteken maar is ook relevant voor de overige weggebruikers (bijvoorbeeld vrachtverkeer en landbouwverkeer van en naar Achterberg Rhenen). In het recente verleden is gepoogd een aparte fietstunnel te realiseren waarbij de provincie had aangeboden deze voor 80% voor haar rekening te nemen, maar dan werd van de gemeente Rhenen verwacht dat deze 20% zou bijdragen. In totaal ging het daarbij om en nabij voor een bedrag van € 7 mio. Door de gemeente is op een zeker moment kenbaar gemaakt deze bijdrage niet te willen leveren. De provincie heeft daartoe besloten het te laten bij een gelijkvloerse kruising voor al het verkeer. Dat blijkt onder meer uit de begrotingstukken 2020 van de provincie. Een gelijkvloerse kruising is geen ideale oplossing, in ieder geval niet voor de veiligheid van het fiets- en wandelverkeer en de leefbaarheid in de directe omgeving. Op 29 september 2020 heeft de gemeenteraad van Rhenen een motie aanvaard inzake de leefbaarheid en kruising N233. De motie vraagt een veilige en leefbare oplossing te realiseren bij de kruising N233/Achterbergsestraatweg en verzoekt (met zoveel woorden) aan de provincie kenbaar te maken dat de



gemeente bereid is een bijdrage te leveren. Kortom een nieuw feit en reden om over dit onderwerp een nader bestuurlijk overleg te organiseren.

1. De vraag is nu of het college van GS bereid is over dit onderwerp rechtstreeks met het college van de gemeente Rhenen in overleg te treden?

Antwoord:

Ja, wij zijn bereid om met het college van de gemeente Rhenen in overleg te treden.

De motie vraagt ook om een veilige en leefbare oplossing te realiseren bij deze kruising. Uit de motie blijkt dat de inwoners van Rhenen en Achterberg, zeg maar de inwoners van de gemeente, een duurzame, veilige en een leefbare oplossing willen voor deze kruising. Gelet op de grote verkeerstromen op de N233 nu en in de toekomst is dat een gedachte die hout snijdt. Die gedachte impliceert ook dat er niet alleen een verkeerskundige oplossing bedacht moet worden maar veel meer een integrale oplossing waarbij bovengenoemde aspecten belangrijke nevendoelen vertegenwoordigen die ook aan bod moeten komen bij het formuleren van de uiteindelijke oplossing.

Een van de instrumenten om dat goed in beeld te brengen is een Maatschappelijke Kosten en Baten analyse (MKBA).

2. Is het college bereid in gezamenlijkheid met de gemeente Rhenen een dergelijke MKBA uit te laten voeren?

Antwoord:

Nee, dit lijkt ons wat voorbarig. Er zijn al verschillende oplossingen voor deze kruising uitgewerkt in het verleden. Hiermee is er voldoende input om het gesprek met de gemeente te voeren. Mocht hier een kansrijk alternatief uit naar voren komen dan kan daarop een MKBA worden gemaakt. Voor een kansrijk alternatief moet er zicht zijn op financiering en moet er de redelijke verwachting zijn dat de baten opwegen tegen de kosten.

Wij hebben begrepen dat het project in de huidige provinciale vorm niet MER plichtig is. Toch zou het ter wille van bovengeschetste problematiek (denk aan de leefbaarheid) maar ook ter wille van de voortgang van het proces nu juist wel goed zijn het instrument MER te hanteren temeer dat dan ook het beste milieuvriendelijke alternatief in beeld wordt gebracht (leefbaarheid). Nevenvoordeel is dat een adequaat uitgevoerde MER in een bezwaar en beroepsprocedure een positieve werking kan hebben.

3. Bent u bereid gezien het voorgaande het ontwerpplan c.a. van een MER-rapportage te voorzien?

Antwoord:

Nee. Er is geen juridische noodzaak het huidige ontwerp te voorzien van een MER-rapportage. Dit wel doen zou kunnen leiden tot precedentwerking voor andere projecten waarvoor geen juridische noodzaak bestaat. Tevens is een MER kostbaar en tijdrovend, een MKBA van een eventueel kansrijk alternatief lijkt ons daarom voldoende. Hierin worden ook de aspecten leefbaarheid en veiligheid meegewogen. Wij zullen u op de hoogte brengen van de uitkomsten van de milieuonderzoeken (geluid en lucht) die momenteel bij de voorbereiding voor realisatie van het ontwerpplan in gang worden gezet.

Het valt te voorzien dat een goede oplossing meer voordelen biedt ten behoeve van bij voorbeeld het lokale verkeer tussen Achterberg en Rhenen maar dat het ook het meer regionale recreatieve langzaam verkeer (met name fiets) tussen Gelderland en Utrecht kan accommoderen. Idem zal deze oplossing, door het aantrekkelijk maken voor het fietsverkeer een positief effect kunnen hebben op het regionaal fietsverkeer zoals de te ontwikkelen snelfietsroute Veenendaal-Amersfoort. Ook van belang is dat deze oplossing de verbinding stad/platteland kan versterken.

De vele aspecten aan dit project, zoals reeds is gesteld, maken een integrale benadering noodzakelijk. Daarom is het zeer zinnig alle benodigde financieringsmiddelen ook zo te benaderen. Een hoog kwalitatieve oplossing zal naar alle waarschijnlijkheid meer kosten maar het maatschappelijk rendement kan veel hoger zijn.

Gedacht kan worden aan de bijdrage van de provincie uit het verkeersdomein, mogelijke subsidies uit Europa, de bijdrage van de gemeente en overige middelen die op onderdelen beschikbaar zijn. Deze handelwijze is overigens geheel in lijn met het beleidsuitgangspunt deze Statenperiode meer integraal te werken en meekoppelkansen te benutten als deze zich voordoen.



4. Bent u het eens met deze benadering en gaat u eraan werken het verwerven van middelen voor dit project integraal aan te pakken.

Antwoord:

Met de uitkomsten van het overleg met de gemeente Rhenen en de eventueel daarop volgende MKBA zullen wij gelijktijdig onderzoek doen naar het verwerven van middelen en u van de uitkomsten hiervan op de hoogte stellen.

Hoogachtend,
Gedeputeerde Staten van Utrecht,

Voorzitter,
mr. J.H. Oosters

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