



N233 Verbreding Rijnbrug

Nota reactie zienswijzen op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

22 september 2020

 provincie
Gelderland

Het project Rijnbrug is een samenwerkingsverband
tussen provincie Utrecht en provincie Gelderland

 **PROVINCIE**  **UTRECHT**



INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding
 - 1.1. Inleiding
 - 1.2. Kennisgeving
 - 1.3. Inspraak en ontvankelijkheid
 - 1.4. Vervolgprocedure

2. Beantwoording inspraakreacties

1. Inleiding

1.1 Inleiding

De N233 bij Veenendaal naar de A15 bij Ochten fungeert als een belangrijke verbindingroute tussen de regio's Food Valley en Rivierenland. De plaatsen Veenendaal, Rhenen, Buren en Neder Betuwe worden door de N233 met elkaar verbonden. De weg is een directe ontsluitingsweg naar de A 12 en de A 15 en vervult een belangrijke rol in de bereikbaarheid voor de woonkernen in de regio.

Door de toename van het verkeer zijn maatregelen nodig om een goede bereikbaarheid te waarborgen. De provincies Utrecht en Gelderland willen daarom twee deeltrajecten van de N 233 verbreden van 2x1 naar 2x2 rijstroken. Het gaat om het traject bij de Rijnbrug en het deeltraject Rondweg Oost bij Veenendaal.

De provincie Utrecht en de provincie Gelderland werken samen aan het project Rijnbrug. Voor dit project zullen zowel de provincie Utrecht als de provincie Gelderland voor de ruimtelijke inpassing van het project een Provinciaal Inpassingsplan vaststellen.

Omdat niet kan worden uitgesloten dat dit project zowel tijdens de uitvoering als na de oplevering schadelijke gevolgen voor omliggende natuurgebieden kan hebben moet een PlanMER worden gemaakt. De eerste stap in deze procedure is het opstellen van een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD). In de NRD wordt aangegeven welke milieuaspecten en op welk schaalniveau moeten worden onderzocht.

Voor de verbreding van de Rijnbrug is een NRD opgesteld. Binnen de inspraakperiode is het mogelijk om een reactie te geven. De NRD is ook toegezonden aan de Commissie voor de milieueffectrapportage met het verzoek hierover te adviseren.

1.2 Kennisgeving

De inspraakprocedure voor de NRD voor de N233 Rijnbrug Rhenen is aangekondigd met een kennisgeving in de Provinciale Bladen van Utrecht en Gelderland en de Staatscourant van 15 oktober 2019. Van 16 oktober tot en met 26 november 2019 was het mogelijk om de Notitie Reikwijdte en Detailniveau in te zien en te reageren.

Daarnaast is tijdens de inspraakperiode op 31 oktober 2019 een inloopbijeenkomst georganiseerd voor omwonenden en andere geïnteresseerden.

1.3 Inspraak en ontvankelijkheid

Tijdens de periode van ter inzagelegging zijn verschillende zienswijzen ingediend.

Met het oog op privacyoverwegingen zijn de zienswijzen niet voorzien van NAW-gegevens, maar zijn deze geanonimiseerd voor zover het natuurlijke personen betreft.

Nummer	Indiener	Datum
1.	Natuurlijk persoon	21 oktober 2019
2.	Natuurlijk persoon	21 oktober 2019
3.	Natuurlijk persoon	31 oktober 2019
4.	Natuurlijk persoon	1 november 2019
5.	Natuurlijk persoon	11 november 2019
6.	Ondernemers Vereniging Achterberg	15 november 2019
7.	Rijkswaterstaat Oost Nederland	22 november 2019
8.	Utrechts Fiets Overleg,	23 november 2019
9.	Natuurlijk persoon	23 november 2019
10.	Regio Foodvalley	25 november 2019

1.4 Vervolprocedure

De NRD is voorgelegd aan de Commissie voor de milieueffectrapportage (Cie m.e.r.) voor advisering. De Cie m.e.r. heeft op 18 december 2019 een toetsingsadvies (projectnummer 3423) gegeven. De Cie m.e.r. beschouwt de volgende punten als essentiële informatie voor het MER: inzicht in de verkeersproblemen en de visie op de verkeersafwikkeling, het concretiseren van doelen, de verantwoording van alternatieven en effecten, inzicht in de gemaakte en nog te maken keuzes en het omgaan met de beschermde natuur. In een aparte oplegnotitie is aangegeven hoe in het MER op deze essentiële punten en enkele andere onderwerpen uit het advies wordt ingegaan. Met in achtneming van het advies wordt een Milieueffectrapport (MER) opgesteld. Nadat het MER gereed is zal de Cie. m.e.r. gevraagd worden het MER te toetsen. Het MER zal tegelijkertijd met het inpassingsplan in procedure worden gebracht

2. Beantwoording inspraakreacties

De ingediende reacties zijn hieronder overgenomen, behoudens eventuele aanhef en groet en bijlagen. Er heeft geen redactionele bewerking of samenvatting plaats gevonden. Alleen typfouten zijn aangepast.

Indiener	Reactie	Beantwoording
1	<p>Ik lees dat er een milieueffectrapportage in procedure is voor verbreding van de Rijnbrug in Rhenen. Ook is mij de stikstofproblematiek bekend, waarmee Nederland worstelt. Is het misschien een idee om voor het afzuigen van uitlaatgassen (stikstof) een vergelijkbaar systeem toe te passen als BORA gebruikt in keukens, het kookveldafzuigstelsel. De gassen zouden dan geleid kunnen worden naar de Neder-Rijn om zich daar met het water te vermengen. Ik weet niet of het uitvoerbaar zal zijn. Het is maar een idee.</p>	<p>Een dergelijk systeem voor rijdende voertuigen is niet voorhanden en zal naar verwachting ook niet op afzienbare termijn voorhanden zijn. Het is derhalve geen reële optie voor dit project. Beide provincies houden een open blik voor innovaties die de leefomgeving kunnen verbeteren.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
2	<p>Bij deze maak ik bezwaar omtrent de NRD Project verbreding Rijnbrug tussen Rhenen en Kesteren; het lijkt voor de zoveelste keer dat het autoverkeer wordt bevorderd dat toch in strijd is met het stikstofbeleid terwijl omtrent een spoorhaterstel Rhenen-Kesteren met geen woord over wordt gerept terwijl dit in Duitsland heel normaal is. Voorts weet ik een plaats dat het spoor- en wegbrug gecombineerd is zoals tussen Wolgast en eiland Usedom. Bovendien ontstaat er omtrent genoemd spoorhaterstel een alternatieve treinroute vanuit de Oostelijke Betuwe en zelfs Nijmegen met de Randstad dat toch wel onmisbaar is vanwege de vele storingen, werkzaamheden op het spoor.</p>	<p>Het realiseren van een nieuwe spoorverbinding leidt naar verwachting niet tot een grote afname van de intensiteit op de weg. De kosten van het doortrekken van de spoorverbinding zijn zeer hoog omdat hiervoor een volledig nieuwe brug noodzakelijk zal zijn. Spoor en weg samen gaat niet op de bestaande pijlers. Verder zal dit tot niet-gewenste effecten als het moeten slopen van woningen/ bedrijfsgebouwen leiden.</p> <p>In het MER wordt getoetst op de effecten op de natuur, waaronder de effecten van stikstof. Uit het MER zal blijken of er maatregelen noodzakelijk zijn en zo ja, welke.</p>

	<p>Verder kan ik mij diverse pleidooien herinneren van; “Voor een groene Heuvelrug willen we de spoorbrug terug”, dat liep helaas op niets uit maar een ander pleidooi van : Minister Jorritsma, de trein onder het Gein in Abcoude, had destijds wel een succes.</p> <p>En zie eens ook met de Utrechtboog in de Bijlmer dat deze een kwaliteitsroute biedt tussen Utrecht en Schiphol naast die via 't Gooi.</p> <p>Ik blijf krachtig hopen dat mijn schrijven weerklank vind, ik heb meerdere bijlagen toegevoegd dat zegt u wel genoeg.</p>	
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
3	<p>Ben vanavond bij de inloopavond geweest tav de nieuwe Rijnbrug.</p> <p>Graag aandacht voor kruising Zwarteweg die jullie in nieuwe situatie met stoplichten gaan voorzien.</p> <p>Aub trek dit project als onderdeel naar voren daar wij als bewoners vd nieuwbouwwijk Vogelenzang deze verkeerssituatie als zeer onveilig ervaren. Hier moeten binnenkort ongelukken gaan gebeuren.</p> <p>Ook graag extra aandacht bij de metingen voor geluidsoverlast voor de bewoners vd Vogelenzang.</p> <p>Rest mij te zeggen dat het project er mooi uitziet en iedere Rhenenaar wacht op de voltooiing.</p>	<p>Dank voor uw ondersteuning van het project.</p> <p>De provincies gaan in gesprek met de gemeente Rhenen na of het mogelijk is om uw suggestie te volgen en deze kruising eerder dan in het project van een verkeersregelininstallatie te voorzien.</p> <p>Binnen het project worden geen metingen van geluid uitgevoerd. De uitkomsten van metingen zijn niet bruikbaar in de besluitvorming en hebben juridisch geen status. Door middel van berekeningen op basis van de Wet Geluidhinder wordt bepaald of er voor de Vogelenzang geluidbeperkende maatregelen nodig zijn.</p>

Indiener	Reactie	Beantwoording
4	<p>Gisteren bij de inloopbijeenkomst in het gemeentehuis van Rhenen heb ik het verwachte tracé van de nieuwe Rijnbrug gezien en wil via deze weg een aantal suggesties en vragen doorgeven.1.</p> <p>Laat de oversteekplaats voor fietsers en voetgangers weg voor een snellere en beter doorstroming richting Veenendaal.</p> <p>2. Verdiep de fietspaden ten oosten en westen van de Cuneraweg bij de af en opritten ten noorden van de brug om ook daar de doorstroming te bevorderen.</p> <p>3. Zorg dat de reling langs het fietspad aan de waterkant hoger worden dan de huidige reling, dit geeft een veilig gevoel en is veiliger.</p> <p>Verder zou ik het wenselijk vinden maar ook noodzakelijk ten aanzien van de bewoners langs de rondweg bij Kesteren (waar ik er zelf ook 1 van ben), dat er metingen worden gedaan ten aanzien van geluid en fijnstof. dit omdat bij de wijk waar ik woon tijdens de bouw is besloten een geluidscherm te vervangen door een geluidswal die mijns inziens langzaam inzakt en dus minder wordt voor het doel waar deze voor is bedoeld.</p> <p>Maar ook zal bij de vernieuwing van het tracé meer verkeer de Rijnbrug passeren en er dus meer geluidsoverlast en vervuiling gaan ontstaan, en vindt ik de metingen erg noodzakelijk en moeten er misschien langs het gehele tracé aan de kant van Kesteren wel geluidschermen komen!</p> <p>Mocht het nodig zijn kom ik deze mail graag mondeling toelichten.</p>	<p>Dank voor uw reactie. Onderstaand is op uw suggesties ingegaan.</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Het al dan niet handhaven van de oversteekplaats voor fietsers over de N233 in de knoop met de N255 wordt door de Provincie Utrecht parallel aan het m.e.r.-proces besproken met de gemeente Rhenen. Tot op heden heeft de gemeente aangegeven deze oversteekplaats in stand te willen houden. Het schrappen van de oversteek leidt tot meer oneigenlijk gebruik van fietspaden in twee richtingen. Besluitvorming over het handhaven van de oversteek vindt plaats in samenhang met het vaststellen van het PIP. 2. Uit de dynamische modelanalyses die in de vorige projectfase zijn gemaakt blijkt dat het weghalen van de fietsoversteeken hier slechts een beperkte meerwaarde heeft. De kosten van ongelijkvloerse kruisingen voor het fietsverkeer zijn daarbij relatief hoog. Daarom is hier niet voor gekozen. 3. De hoogte van de reling dient te voldoen aan de eisen van het Bouwbesluit. Dit betekent dat de reling 1,0 meter hoog moet zijn. <p>Metingen van geluid en fijnstof zijn in het kader van het MER niet voorzien. Metingen geven geen bruikbare resultaten voor de besluitvorming omdat de uitkomst sterk afhankelijk is van incidentele omstandigheden. Juridisch is het noodzakelijk om de besluitvorming te baseren op modelberekeningen. Daarbij worden (maar niet projectspecifiek) metingen wel gebruikt om de gehanteerde modellen te valideren.</p> <p>In de berekeningen in het MER zal voor de referentiesituatie worden uitgegaan van de vergunde hoogte van de wal. Uit de berekening kan blijken of de wal moet worden aangepast/opgehoogd.</p>

		<p>Of er op de rest van het tracé langs Kesteren geluidschermen benodigd zijn zal worden uitgerekend in en vastgesteld op basis van het MER.</p> <p>Uit de uitkomsten van het onderzoek volgt of geluidschermen nodig zijn om aan de wettelijke normen te voldoen.</p> <p>Dank voor uw aanbod voor een mondelinge toelichting. Dat is in deze fase niet nodig. U wordt geïnformeerd als er een volgende openbare bijeenkomst in het kader van dit project is gepland.</p>
--	--	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
5	<p>Namens de petitie indieners Bedrijven terrein Achterberg en aanwonenden Achterbergsestraatweg, zend ik u onderstaande Zienswijze.</p> <p>Op de ter inzage gelegde ontwerpen van de NDR en MER Rijnbrug en Gebiedsontsluitingsweg N233.</p> <p>1. De inloopavond voor uitleg MER / NDR is voor vele Rhenenaren uitgelopen op een deceptie, ook voor Achterbergse aanwonende Kruising Achterbergsestraatweg / N233.</p> <p>Omreden dat de Provincie binnen de MER alleen opdracht geeft tot het meten van de uitstoot <u>voor</u> het uit 1888 stammende Viaduct. Niet op onze kruising.</p> <p>2. Volgens de Provinciale uitleg. dat zij geen NOx overlast gaat meten op het Viaduct en ook niet op de kruising Achterbergse straatweg de uitstoot bij remmen en optrekken van het wegverkeer omreden dat dit niet verplicht is.</p>	<p>Onderstaand is op de aangegeven punten ingegaan. Voor het overzicht zijn die ook in de reactie genummerd.</p> <p>1. Het MER Rijnbrug Rhenen heeft als scope de verbreding van de N233 vanaf de knoop met de N255 tot bij Kesteren. De aanpassing van de kruising met de Achterbergsestraatweg is een afzonderlijk project. De nieuwe vergrootte kruising is opgenomen in de autonome ontwikkeling en daarmee in de verkeersmodellen. Over de kruising voor fietsers loopt nog afstemming tussen de provincie Utrecht en de gemeente Rhenen. De provincie Gelderland is hierin niet betrokken. De oplossing die in dit project wordt gekozen heeft geen invloed op de besluitvorming over de Rijnbrug. Daarmee is de discussie over de aansluiting van de Achterbergsestraatweg geen onderdeel van het project N233 Rijnbrug.</p> <p>2. Metingen van NOx en geluid zijn in het kader van het MER niet voorzien. Metingen geven geen bruikbare resultaten voor de besluitvorming omdat de uitkomst sterk afhankelijk is van incidentele omstandigheden. Juridisch is het noodzakelijk om de besluitvorming te baseren op</p>

	<p>Maar alleen tussen Viaduct en Rijn ter bescherming van de Biodiversiteit van Natura 2000 op o.a. NOx uitstoot. Dat lijkt ons een ongelijke behandeling t.b.v. gezondheid van een plantje welke eerder voeding was voor een Koe, nu gezondheid bedreigende Stikstof uitstoot op inwoners van Rhenen en Achterberg. Door handhaving stoplichten.</p> <p>Niet meten: Waardoor ook de noodzakelijke geluidsmeting wegvalt, ik merk hierbij op dat alleen al zowel mijn woning en op de Bergweg gelegen woningen al 20 jaar terug de geluidsnorm overschreden, deze woningen zijn gebouwd met ontheffing op de geluidsnorm. Omreden dat de gemeente mijn grond op de Horst nodig had. Daar kunnen NOx en geluid overlast die de normen overstijgen bij een verbeterde GOW, onacceptabel. Zodra de normen overschreden worden door handhaving stoplichten bij volgens PBL sterk toenemend verkeer, zodat of deze woningen misschien gesloopt moeten worden. Niet de Biodiversiteit van het plantje welk nu al in de uiterwaarden bedreigd wordt door PFAS.</p> <p>3 Wanneer de N233 op de kruising Achterbergse kruising niet ongelijkvloers wordt wat eenvoudig is want er is een groot hoogte verschil tussen de kruising en de eerste poort. Het afkomende zand zal na PFAS controle kunnen worden hergebruikt.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Geen MER en geluidsmeting op de kruising, daar maak ik o.a. bezwaar tegen, in deze zienswijze. 	<p>modelberekeningen. Daarbij worden (maar niet projectspecifiek) metingen wel gebruikt om de gehanteerde modellen te valideren. In het MER wordt op basis van de modelberekeningen ingegaan op de luchtkwaliteit in het studiegebied en wordt deze vergeleken met de wettelijke normen en de WHO-advieswaarden. Het studiegebied wordt daarbij bepaald op basis van de berekeningen met het verkeersmodel. Dit vindt plaats in het MER.</p> <p>3. Zoals aangegeven bij 1 valt deze kruising buiten het project N233 Rijnbrug. Het MER gaat derhalve niet in op effecten van eventuele varianten op deze locatie. Voor de afweging van kruispuntvarianten op deze locatie is geen m.e.r.-procedure noodzakelijk.</p>
--	--	--

	<p>4. O.i. wordt de leefomgeving en gezondheid van de omwonenden niet meegenomen in de MER, welke door de provincie bewust in stukjes wordt gehakt en beperkt word tot aan het Viaduct en Rijnoevers.</p> <p>5. Voor de verbouwing Kruising Achterbergsestraatweg straat/N233 tot 6-baans gelijkvloerse oversteek met extra stoplichten op Bergweg Oost in de plannen nu dit niet integraal word meegenomen. Dat lijkt ons wettelijk onjuist en discriminerend voor Rhenen wanneer dit op de Clauslaan Veenendaal in uw gedeeltelijke MER wel wordt meegenomen.</p> <p>6. Er bestaat daardoor waarschijnlijk planschade voor ons bedrijventerrein en omwonenden vanwege Economische vertraging en het gezondheid risico.</p> <p>7. In de klankbordgroep is door diverse Klankbordleden waaronder ikzelf, genotuleerd dat de verbreding van de Rijnbrug misschien een oplossing zal brengen voor het verkeer uit Wageningen. En misschien het verkeer uit de Stad Rhenen. Alhoewel de file zich zal verplaatsen naar de N255 zodat de Rhenense Winkels nog niet kunnen worden bezocht vanaf 16.00 uur Dat is niet het uiteindelijke doel van de ca. 200 miljoen investering zoals misleidend genoemd. n.l. verbetering doorstroming van en naar Food Valley op de GOW N233,</p>	<p>4. In het MER wordt ingegaan op de effecten op de leefomgeving en de gezondheid in het gebied als gevolg van het project. Dit studiegebied wordt in het MER definitief bepaald. Een groot deel van het centrum van Rhenen zal hier deel van uitmaken. Bij de analyse van de gezondheidseffecten wordt de GGD betrokken.</p> <p>5. Zie de beantwoording van deze zienswijze bij punt 1 en 3. De kruising Achterbergsestraatweg is een apart en maakt geen onderdeel uit van dit project. De aansluiting bij de Prins Clauslaan in Veenendaal maakt wel deel uit van het wegtracé dat wordt verbreed in het kader van het PIP Oostelijke Rondweg Veenendaal.</p> <p>6. Bij de voorbereiding en realisatie van het project worden alle relevante feiten en belangen overwogen. Nadat het inpassingsplan onherroepelijk is geworden kan een verzoek om planschade worden ingediend.</p> <p>7. Het verbeteren van de doorstroming van en naar Food Valley is niet de enige doelstelling van het project. In de NRD zijn meer doelstellingen aangegeven, waaronder het verbeteren van de leefbaarheid in Rhenen. In het MER worden de doelstellingen nader uitgewerkt en wordt geanalyseerd in welke mate aan deze doelstellingen wordt voldaan.</p>
--	--	---

	<p>Volgens inbreng van Achterbergse klankbordleden blijven de files vanwege de handhaving van de Stoplichten, ondanks de investering van vele miljoenen.</p> <p>Waarschijnlijk wordt het doel van de investering n.l. betere doorstroming vanuit Food Valley door verbetering van de GOW, N 233 hierdoor niet gehaald. Daarom noem ik dit misleidende uitkomsten.</p> <p>8.</p> <p>Dat doel wordt o.i. wel gehaald bij een ongelijkvloerse kruising, net als bij de Clauslaan (Veenendaal Oost) voor ontsluiting nieuwe uitbreidingen Veenendaal.</p> <p>M.i. geen gelijke behandeling. Terwijl Achterberg al eeuwen bestaat en de inwoners door de verbrede oversteek de inkoop en relatie met Rhenen zal gaan mijden en via Natura 2000 Blauwe Hel de ontsluiting zal zoeken via de Nijverheidslaan Veenendaal. Deze extra NOx uitstoot lijkt ons tegen het Kabinetsbesluit, minder NOx in natuurgebieden.</p> <p>Het spijt ons te moeten lezen dat de inbreng van 3 leden van de Klankbordgroep, dat door handhaving stoplichten het doel snellere doorstroming en minder NOx uitstoot niet meegenomen is in de ter visie legging. Immers een ongelijkvloerse kruising op de Achterbergsestraatweg straatweg zal goedkoper zijn dan in het natte Veengebied zoals bij de Clauslaan.</p> <p>De MER niet meenemen op kruising Achterbergsestraatweg staat los van het besluit van de Rhenense gemeenteraad.</p>	<p>8.</p> <p>Zoals aangegeven bij punt 5 hoort de aansluiting van de Prins Clauslaan bij het project Verbreding Rondweg-Oost Veenendaal. Het MER gaat niet in op effecten van varianten in de aansluiting Achterbergsestraatweg. De door u verwachtte effecten kunnen aan de orde komen in het project wat over deze aansluiting gaat.</p>
--	--	--

	<ul style="list-style-type: none">• Of zij akkoord gaan met het ontwerp van de provincie een gelijkvloerse kruising met maar liefst 6 banen. Blootgesteld aan eventueel rijden door rood licht.• Of de gemeente Rhenen 8 miljoen beschikbaar stelden voor een Fietstunneltje. (Slechts een gedeeltelijke oplossing zo'n donker tunneltje.)• Of een duurzame investering, in Leefmilieu en Gezondheid voor de inwoners, n.l. een kruising Achterbergsestraatweg straatweg zonder een stoplicht, resultaat een snel doorstromende GOW N233 en minder CO uitstoot, zoals het bij Food Valley ons was voorgespiegeld.• Er komen n.l. bijna 70 miljoen overheidsinvesteringen in Food Valley dan kun je geen bekrompen oplossingen met handhaving stoplichten tegen over zetten.• Immers dat zal meer zijn dan de geprognostiseerde 10% verkeerstoename zijn zoals uw extern bureau heeft geschat. Leert ons het Planbureau voor de Leefomgeving.• PBL berekeningen zijn een geloofwaardiger benadering van verkeerstoename dan het u adviserende extern bureau SWOV.• Handhaving stoplichten op de Kruising levert ons kans op gezondheid schade op. Wetenschappelijk bewijs van UMCG voor Nier en Astma schade voor de mens schuift de provincie o.i. terzijde.• Terwijl er onder de petitie indieners al twee gevallen van nierschade is en ook astma ontstaat zodra je hier	
--	---	--

	<p>bij de kruising woont. Dat lokt alleen maar planschade uit.</p> <p>9. Mijn vraag aan de provincie ambtenaren was, of de MER niet alleen betrekking had op de biodiversiteit Rijnrovers Natura 2000. Maar ook op de gezondheid van Inwoners? Immers de Leefbaarheid en gezondheid moeten ook onderzocht op de kruising, dat behoorde niet bij de eervisie liggende MER, die gaat alleen over Biodiversiteit?</p> <p>Immers:</p> <p>.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Dat stikstof bij recent onderzoek ook schadelijk is voor de omwonenden (Nieren en Astma) zie onderzoek UMCG hieronder. Ook in diverse Europese steden zoals in Turijn is dit wetenschappelijk feit vastgesteld, wordt ook niet meegenomen zeggen provincie ambtenaren? Dat roept vragen op of de Provincie alleen oog heeft voor een plantje. • Argument; er zijn zoveel elkaar tegensprekende wetenschap onderzoeken volgens de provincie ambtenaren op de inloopavond. En de MER gaat niet over mensen maar over biodiversiteit?? Waarom wordt recent onderzoek voor het zeldzame plantje wel meegenomen, en die van de inwoners niet? • Ons bezwaar gaat ook tegen, dat de Provincie <u>geen</u> rekening houdt met de NOx en Fijnstof uitstoot bij remmen en optrekken voor stoplichten in relatie tot gezondheid en leefmilieu. En zal dit ook niet meenemen. 	<p>9. Zie het antwoord bij punt 7. In het MER wordt ingegaan op de gezondheidseffecten van de verbreding van de N233 op de Rijnbrug. De GGD wordt hierbij betrokken. Het is bekend dat NOx gezondheidseffecten kan hebben. Dat wordt in deze analyse meegenomen.</p>
--	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> • Dat was nieuw voor mij en lijkt op volksverlakkerij, immers er is geen telling geweest van het aantal vrachtwagens op onze kruising die 1 liter diesel extra verbranden bij stop/optrekken. Er zijn tussen de 7000 en 10.000 vervoersbewegingen per dag! Dus veel CO2, fijnstof c.q. Nox op de kruising. Dat dit niet meegenomen wordt, is contra productief voor de gezondheid van Achterbergse inwoners. <p>10. Mijn vraag is wat de reden is dat de MER opgedeeld wordt in stukjes, en niet gaat over de kruising Achterbergse straatweg welke ook 6 baans wordt uitgebreid met extra stoplichten op de Bergweg bij Hijnekamp bouw. Dat is toch ook een grote verbouwing die invloed kan hebben op de biodiversiteit met extra NOx op de zich daar bevindende ecologisch zones en de Rijnsoever natuur? Bij handhaving stoplichten bij de overgang N233 waarop ik woon, zal de file een snellere weg zoeken door Rhenen over de Nieuwe Veenendaalse weg richting N225 en viaduct en zal de overlast ondanks de bijna 200 Miljoen overheidsinvestering van ons belastinggeld blijven ?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Het gaat om doorstroming op een Gebiedsontsluitingsweg (GOW) voor Food Valley. U wil die verbeteren, maar handhaaft stoplichten uit zuinigheid. Ondanks dat de bank Nederlandse gemeente (BNG) geld uitleent aan overheden tegen bijna 0 %, . • BNG Gebiedsontwikkeling is opgericht om de publieke sector te ondersteunen bij de ontwikkeling en realisatie van ruimtelijke projecten. Ook energie 	<p>10. De m.e.r.-procedure voor de aanpassing van de Rijnbrug is gekoppeld aan de procedure voor het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan in de provincies Utrecht en Gelderland. In het project voor de Rijnbrug zijn de provincies samen initiatiefnemer en ook samen bevoegd gezag. In het project kruising Achterbergsestraatweg is de provincie Gelderland niet betrokken. In dat project werken de provincie Utrecht en de gemeente Rhenen samen. Het zijn daarom afzonderlijke projecten met afzonderlijke lijnen van besluitvorming. De aanpassing van de aansluiting Achterbergsestraatweg is daarbij voor de weginfrastructuur al besloten, er is alleen nog een besluit over het al dan niet realiseren van een fietstunnel noodzakelijk.</p> <p>Uw argumenten met betrekking tot een aanpassing van de aansluiting Achterbergsestraatweg dienen in dat project aan de orde te komen.</p>
--	---	--

	<p>besparing en gezondheidsrisico voorkomen. Zowel voor natuur alsook voor de Mens is een leenmogelijkheid. Onze Provinciale overheid schrikt daarvoor terug.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ruwweg rekenend voor alleen de aflossing over 30 Miljoen investering in een ongelijke kruising, over 30 jaar. Dat komt neer op (€.4.61/pmnd voor meer veiligheid en meer gezondheid) Dat is minder dan € 5,— donatie voor bescherming van <u>verwaarloosde Ezels</u>, zo verteld mij de TV reclame. • Provincie houdt geen rekening met beperking economie bedrijven terrein. (zie petitie indieners in de bijlage) <p>(Het overtollige belastinggeld geld klots tegen de plinten op zegt de minister. alleen merken de inwoners van Achterberg dat niet)</p>	
--	--	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
6	<p>Tijdens de inloopavond voor het MER onderzoek in Rhenen is ons duidelijk geworden dat het MER onderzoek alleen wordt uitgevoerd vanaf het Viaduct N233 richting A15 Het Kruispunt Achterbergsestraatweg /Lijnweg word in dit onderzoek niet meegenomen.</p> <p>De OVA en de inwoners van Achterberg willen deze kruising het liefst ongelijkvloers voor alle verkeer. Dit omdat dit de veiligste oplossing is volgens het SWOV, SWECO en ARCADIS. Daardoor zal het verkeer veel minder stoppen en daarna weer optrekken wat volgens ons dan ook veel minder stikstof</p>	<p>In de voorgaande fase is binnen het project onderzocht of een ongelijkvloerse kruising Achterbergsestraatweg / Lijnweg zinvol, mogelijk en betaalbaar is. De conclusie vanuit dit onderzoek is dat het ongelijkvloers maken van deze kruising door lokale omgevingsfactoren zoals de nabijheid van de spoorlijn complex en kostbaar is. De verkeerskundige meerwaarde daarentegen is beperkt. Om die reden is besloten de aansluiting niet ongelijkvloers te maken en de aansluiting gelijkvloers te optimaliseren. Het kruispunt wordt daarom niet opnieuw meegenomen in het MER-onderzoek. Het kruispunt valt buiten de scope van dit project.</p>

	<p>fijnstof en roet uitstoot. Dit is voor de inwoners van Achterberg en Rhenen gezonder Ook zal er minder neerslag op de natuur plaatsvinden. Daarom willen we graag dat dit kruispunt word meegenomen in het MER onderzoek.</p> <p>Metten is weten</p>	
--	---	--

Indiener 7	Reactie	Beantwoording
	<p>Allereerst onze hartelijke dank voor de uitnodiging om als rivierbeheer/eigenaar vroegtijdig mee te kijken met het project Rijnbrug Rhenen.</p> <p>Hieronder puntsgewijs (zo mogelijk onder verwijzing naar de betreffende paragraaf) de reactie van Rijkswaterstaat Oost-Nederland op de in opdracht van de Provincie Utrecht door Sweco (d.d. 28 juni 2019) opgestelde concept ontwerp NRD N233 Rijnbrug Rhenen.</p> <p>Allereerst een paar algemene opmerkingen en zaken die we misten in de concept NRD. We verzoeken je deze te (laten) verwerken in de NRD.</p> <p>1 De brug/aanbruggen in de N233 te Rhenen zijn voor een groot deel gelegen in het rivierbed van de Neder-Rijn waarop de Waterwet en onderliggende regelingen van toepassing zijn. Rijkswaterstaat is hiervoor het hoogste bevoegd gezag. Mogelijk zijn er t.z.t. watervergunningen en of meldingen aan de orde, voor tijdelijke en of permanente werken.</p> <p>Daarnaast zijn de Waterschappen, respectievelijk Rivierenland aan de linkeroever en Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden aan de rechteroever, mede bevoegd gezag voor zover werken/werkzaamheden binnen hun respectievelijke beschermingszones aan weerszijden van de rivier plaatsvinden. Rijkswaterstaat is verder waterkwaliteits- en</p>	<p>Veel van wat u aandraagt is van belang voor de uitwerking van het project, echter de NRD en het MER zijn niet altijd het meest geschikte documenten om dit vast te leggen. Een deel van wat u aangeeft zal terug komen in de eisen en randvoorwaarden voor de realisatie. De opmerkingen zijn genummerd en hieronder is daar kort per nummer op ingegaan.</p> <p>1. In het MER wordt een overzicht opgenomen van de nader te doorlopen procedures, aanvullend aan die voor het PIP; uw informatie wordt daarbij betrokken.</p>

	<p>waterkwantiteitsbeheerder in het gehele rivierbed onder de brug.</p> <p>2 De brug in Neder-Rijn te Rhenen ligt over een (internationale) scheepvaartweg (Rijntak) die valt onder de bevoegdheid van de Centrale Commissie van de Rijnvaart (CCR) te Straatsburg. Werkzaamheden die effect (kunnen) hebben op de vlotte en veilige doorgang van het scheepvaartverkeer dienen ter goedkeuring te worden aangemeld bij de CCR.</p> <p>Naast eisen in het kader van onder meer de genoemde Waterwet zijn er ook eisen te stellen in het belang van de vaarweggebruiker en het scheepvaartverkeer op de Neder-Rijn. Deze eisen gelden de aanleg en bouw van de brug en de situatie na de bouw van het nieuwe brug(dek). Het gaat hierbij o.a. om voorwaarden van de CCR, de Richtlijnen Vaarwegen, de Scheepvaartverkeerswet en het Rijnvaartpolitierglement.</p> <p>3 Mocht er sprake zijn van ingrepen in het rivierbed dan is het van belang te weten dat er aan de linkeroever in de directe nabijheid van de brug een Ruimte voor de Rivier maatregel is uitgevoerd dor Rijkswaterstaat. Rijkswaterstaat zal deze maatregel in de Middelwaard in beginsel in stand willen houden.</p> <p>4 Het Rijk is eigenaar van de brug(constructie) en (grotendeels) van de gronden onder de brug. Het Rijksvastgoedbedrijf treedt namens De Staat op in privaatrechtelijke aangelegenheden en is (naast Rijkswaterstaat als materieel beheerder) ook een stakeholder bij dit project.</p>	<p>2. De relevante eisen in het realisatiecontract zullen ter goedkeuring worden voorgelegd aan de CCR. De rivierbeheerder wordt betrokken bij het formuleren van de eisen die voor het gebruik en het beheer van de vaarweg noodzakelijk zijn.</p> <p>3. De Ruimte voor de Rivier-maatregel Middelwaard is bekend en zal in stand worden gehouden.</p> <p>4. Het Rijksvastgoedbedrijf wordt naast Rijkswaterstaat betrokken bij de realisatie van dit project.</p>
--	---	---

<p>5. Met betrekking tot paragraaf 1.1.4 willen we het volgende opmerken.</p> <p>Er is sprake van het opstellen van een Provinciaal Inpassingsplan (PIP) door beide Provincies. Een provinciaal inpassingsplan dient te voldoen aan de randvoorwaarden welke het Rijk heeft opgenomen in het Besluit algemene regels ruimtelijke ordening (Barro – zie de link hierachter: https://www.ruimtelijkeplannen.nl/viewer#!/idn/NL.IMRO.000.0.IMamGCBarro-5021/cs/159689.8532772924/433235.9039719629/296009.83570373203).</p> <p>Het Barro is een verticaal doorwerkend besluit waarmee het Rijk een aantal Rijksbelangen laat doorwerken richting concrete RO-plannen. Dit kan worden vergeleken met de wijze waarop een bestemmingsplan dient te voldoen aan de RO-verordening van de provincie. Er zal in de verantwoording / toelichting van beide PIP'en een toets aan het Barro moeten worden opgenomen. Dit geven we hier graag als reminder mee. Enkele van die belangen zijn overigens voor RWS van specifiek belang m.b.t. dit project (in casu de hoofdvaarweg en het rivierbed). Voor de inhoudelijke omgang daarmee wordt verder verwezen naar andere passages in dit advies.</p> <p>Paragraaf 5.2 Toelichting beoordelingskader en de wijze effecten beschrijving (Tabel 1).</p> <p>6 Er is sprake van een extra verbreding van de nieuwe brug (met 2 x 3 m) ten behoeve van een (snel-)fietspad. Niet helemaal duidelijk is of deze verbreding speelt bij alle varianten. Uit de tekst van paragraaf 4.3 blijkt dat er geen toename van het aantal fietsers wordt verwacht (nu en in de toekomst zo'n 1400 fietsers per dag). Is 2 x 3 m dan nodig / is het een uitbreiding t.o.v. de huidige</p>	<p>5. Bij het opstellen van het PIP wordt geborgd dat deze voldoet aan de randvoorwaarden vanuit het Rijk.</p> <p>6. In het plan is sprake van een fietspad van 3 meter aan weerszijden van de brug. Hiervoor is gekozen vanuit overwegingen van verkeersveiligheid. Hiermee wordt fietsverkeer over de brug gestimuleerd. In het MER zal onder de noemer nautische veiligheid in worden gegaan op een mogelijke toename van hinder voor de scheepsradar.</p>
---	---

	<p>fietspaden over de brug? Graag inzicht in de afweging (bijv. in relatie tot de (toename van) hinder voor de scheepsradar).</p> <p>7 Verzoek om volledigheidshalve ook de waterkwaliteit en de Kaderrichtlijn Water noemen. De KRW gaat uit van het 'stand-still' beginsel en in het geval er negatieve effecten zijn (als gevolg van werken/werkzaamheden) op het KRW- relevant areaal, dienen deze gecompenseerd te worden. Bij de MER-criteria voor waterkwaliteit dient te worden beoordeeld of er wat verandert in het KRW-relevant areaal. Het KRW-relevant areaal is te vinden via de (openbare) KRW-viewer https://geoservices.rijkswaterstaat.nl/ext/geoweb51/index.html?viewer=ON_KRW#. Het toetskader Ecologisch relevant areaal is opgenomen in bijlage 5 van het Beheer- en ontwikkelplan voor de Rijkswateren (BPRW 2015-2021).</p> <p>8 Het aspect Bodemkwaliteit wordt benoemd in Tabel 1. maar wordt niet toegelicht in paragraaf 5.2. Qua (water-)bodem zaken (met RWS als bevoegd gezag) lijkt er vooralsnog niet veel te spelen maar mogelijk wel als de grond (in de uiterwaard of bij de pijlers) geroerd gaat worden en in het geval er verontreinigen worden aangetroffen.</p> <p>9 In paragraaf 1.1.3. wordt aangestipt dat een nieuwe stalen bovenbouw van de Rijnbrug wordt geplaatst op de huidige (wel nog te verstevigen) pijlers. Dit is niet nader aangegeven in de effectbeoordeling. Het eventuele rivierkundige effect van te verstevigen/nieuwe pijlers en het effect van eventuele</p>	<p>7. In het MER zal, voor zover aan de orde, worden ingegaan op de effecten op de waterkwaliteit en op nabije KRW-gebieden.</p> <p>8. In het MER zal worden ingegaan op het aspect bodemkwaliteit.</p> <p>9. In het MER wordt ingegaan op eventuele rivierkundige effecten van de maatregelen, inclusief werkterreinen, indien dit aan de orde is.</p>
--	---	---

	<p>tijdelijke voorzieningen in de uiterwaarden (bekistingen van de pijlers, stellages, werkterreinen, werkketen, opslag van materiaal, etc.) zal moeten worden beoordeeld volgens het Rivierkundig Beoordelingskader versie 5 (RBK 5). Welke aspecten van het RBK 5 precies onderzocht moeten worden en met welke (reken)methoden is nu lastig aan te geven maar dient vooraf met de rivierbeheerder (Rijkswaterstaat Oost-Nederland) te worden afgestemd.</p> <p>10 Nautisch / scheepvaart. In de concept NRD is (nog) geen aandacht besteed aan de scheepvaart. Ons voorstel is om hier in hoofdstuk 2 (Verkeerskundige context) of wellicht hoofdstuk 3 (Historische context) een tekst aan te wijden waarin het onderstaande duidelijk wordt:</p> <ol style="list-style-type: none"> a. de brug ligt over een Rijntak waar de CCR bevoegde autoriteit is → de CCR moet de werkzaamheden toetsen; b. de brug mag niet lager worden dan in de huidige situatie (en liever hoger conform Rijnhoogte); c. afstemming van eventuele hinder voor scheepvaart met de CCR en de beheerder (Rijkswaterstaat) is noodzakelijk. Volledige stremming van de vaarweg kan slechts in zeer beperkte mate. <p>Werkzaamheden aan de brug moeten t.z.t. worden gemeld aan de Centrale Commissie voor de Rijnvaart omdat deze brug over een Rijntak ligt waar zoals gezegd de CCR bevoegd gezag is. Het advies is om dit z.s.m. in gang te zetten, aangezien er maar twee mogelijkheden per jaar zijn om een dossier bij de CCR te laten behandelen. Meestal wordt een project al in de planfase</p>	<p>10. In het MER wordt aandacht besteed aan nautisch aspecten (zie ook antwoord 6). Met RWS ON (brugbeheerder) is afgesproken dat de huidige doorvaarthoogte en -breedte voldoet en dat deze niet wordt aangepast.</p>
--	--	---

	<p>aangemeld bij de CCR. Afhankelijk van de uitwerking op de scheepvaart (wel/niet ernstige hinder tijdens bouw en wel/niet blijvende hinder voor de scheepvaart) kan alleen een melding voldoende zijn, óf moet eerst toestemming worden gevraagd (zie ook verder het overzicht).</p> <p>De huidige brug ligt eigenlijk te laag, namelijk op 8,10 m doorvaarthoogte bij de Maatgevende Hoog Waterstand (MHW). De Rijnvaarthoogte is 9,10 m doorvaarthoogte bij MHW. Als het om een volledige vervanging van de brug zou gaan dan moet de brug op Rijnvaarthoogte worden gelegd, te weten onderzijde brug op minimaal NAP +21,55 m (1 meter hoger dan nu) over 80% van de Normaalbreedte (is 101,5 m breedte). Die breedte is overigens nu wel goed, dus als de brug in zijn huidige vorm een meter hoger wordt gelegd, voldoet hij.</p> <p>Uiteraard heeft dit onze voorkeur, maar als de huidige opgave zou kunnen worden opgevat als 'slechts' een renovatie van het bovendeck dan zou verhogen niet per sé nodig zijn. Een harde eis is dan wel dat de doorvaarthoogte niet minder wordt dan nu (huidige onderkant brug op 20,55 m boven NAP over de geulbreedte van 101,5 m).</p> <p>Over het algemeen geldt dat beperkingen of gedeeltelijke afsluiting van de vaarweg (bijv. helft blijft beschikbaar) geen problemen opleveren, maar dat volledige stremmingen slechts zeer beperkt zijn toegestaan, bijv. max 2 x 12 uur, 4 x 6 uur etc., met een totaal van maximaal 24 uur voor het gehele project. Er moet voor de werkzaamheden zelf overleg worden gevoerd met RWS ON als beheerder van de vaarweg. Er moet o.a. een scheepvaartmanagementplan komen, waarin zaken als hinder en een eventuele stremming + verkeersbegeleiding en bebording wordt afgesproken.</p>	
--	--	--

	<p>11 Hieronder ter informatie alvast een overzicht van de voor de scheepvaart relevante reglementen, richtlijnen en kaders.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het Document van de CCR “Minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn”, (Protocol 2012-I-13, update 2016-II-19) is van toepassing en beschikbaar op de website www.ccr-zkr.org of bij Rijkswaterstaat Oost-Nederland. - De Werkwijzer “Minder Hinder” bij werken aan de vaarweg is van toepassing, inclusief de “Communicatie bij vaarwegwerkzaamheden” en de Richtlijn formuleringen hindercommunicatie vaarwegen. Deze is te vinden op de site van Rijkswaterstaat www.rijkswaterstaat.nl/verkeershinder. - Document minimumeisen en aanbevelingen voor de technische uitvoering van werken aan de Rijn Protocol 2012-I-13 (update 2016-II-19 bijlage 6). Dit document is beschikbaar op de website www.ccr-zkr.org of bij Rijkswaterstaat Oost-Nederland. - Eisen/richtlijnen gesteld vanuit de Richtlijn VaarWegen 2011 (RVW 2011) en het onlangs vastgestelde supplement. Aan te vragen bij Dienst Water, Verkeer en Leefomgeving, afdeling Synchro-modaal Vervoer en Scheepvaart (WVL). - Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008 van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Scheepvaart 2008. Aan te vragen bij WVL, afdeling Synchro-modaal Vervoer en Scheepvaart. 	<p>11. Deze documenten worden betrokken bij het opstellen van het realisatiecontract.</p>
--	--	---

	<ul style="list-style-type: none"> - DRIP's en informatie borden moeten voldoen aan de eisen uit 'Richtlijnen Scheepvaarttekens 2008'. Aan te vragen bij WVL, afdeling Synchro-modaal Vervoer en Scheepvaart. De teksten op DRIP's dienen conform de genoemde richtlijn te zijn en behoeven instemming van de vaarwegbeheerder. - Communicatie en informatie nationaal en internationaal dient plaats te vinden conform de Werkwijzer "Minder Hinder" bij werken aan de vaarweg, inclusief de Richtlijn formuleringen hindercommunicatie vaarwegen en Annex XIV. Deze is te vinden op de site: www.rijkswaterstaat.nl/verkeershinder. - Rijnvaartpolitierglement (RPR). In te zien op de site: www.ccr-zkr.org. - Binnenvaartpolitierglement (BPR). Indien het Rijnvaartpolitierglement (RPR) m.b.t. verkeerstekens en vaarwegmarkeringsmiddelen niet toereikend is, kunnen de tekens en middelen uit het BPR worden toegepast. Het BPR is in te zien op de site www.wetten.nl. - Radarhinder van bruggen voor de scheepvaart, AVV-rapport (RWS, februari 2000). Aan te vragen bij WVL, afdeling Synchro-modaal Vervoer en Scheepvaart. <p>12 Aanvullend het volgende. In paragraaf 5.2.1. (Verkeerseffecten) is aangegeven dat 'mogelijke effecten van de werkzaamheden aan de brug op het scheepvaartverkeer moeten worden beschreven'. Dat is op zich</p>	<p>12. Zie de beantwoording bij de voorgaande punten.</p>
--	--	---

	<p>goed (hinder, evt stremming) maar er zijn ook nautische eisen die aan het ontwerp van een nieuwe brug worden gesteld (zoals bijvoorbeeld radarhinder). Ik verwijs hier ook naar mijn eerdere opmerkingen en genoemde richtlijnen e.d. hierover.</p> <p>Effecten op de Nautische veiligheid (aspect Verkeer), Rivierkundige effecten (aspect Water) en beïnvloeding (water-)bodemkwaliteit (aspect Bodem) zijn zonder verder toelichting toegevoegd aan Tabel 5-1 (Beoordelingskader effecten Rijnbrug Rhenen). In hoeverre dit nu voldoende is in relatie tot de door ons gemaakte opmerkingen laten we ter beoordeling aan jullie maar het zijn in ieder geval aspecten waar Rijkswaterstaat belang aan hecht en waar we in het vervolgtraject nog op terug zullen komen.</p> <p>We horen graag op welke wijze met onze zienswijze wordt omgegaan.</p> <p>Mochten er nog vragen zijn naar aanleiding van het bovenstaande dan hoor ik dat graag.</p>	

Indiener	Reactie	Beantwoording
8	Met veel belangstelling hebben wij kennis genomen van de 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD)' m.b.t. de verbreding van de Rijnbrug. Met genoegen maken wij hierbij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de NRD. Wij zijn verheugd te zien dat bij deze toekomstige	Deze reactie is inmiddels met indieners besproken. De fietsers zijn in het ontwerp zo goed mogelijk ingepast. Bij alle kruisingen met gemotoriseerd verkeer is een verkeersregelinstantie

<p>verbreding ook gedacht is aan het verbeteren van de infrastructuur voor het fietsverkeer. Met betrekking tot de voorgestelde oplossingen voor dit fietsverkeer willen wij echter graag onze zienswijze kenbaar maken. De reden voor onze andere zienswijze komt onder meer voort uit het feit dat fietsers naar onze mening meer hinder gaan ondervinden door de toename van het autoverkeer bij de open afritten.</p> <p>De fietsroute waar de brug deel van uitmaakt loopt van Veenendaal naar Kesteren v.v. Verreweg het grootste gedeelte van deze route wordt er gefietst aan de oostzijde van de weg. Uitzondering hierop is de situatie bij Rhenen en de Rijnbrug. Een ander punt is dat de route naar Kesteren beduidend minder snel is dan de route naar Veenendaal. Dit wordt veroorzaakt door de extra oversteken (Geertesteeg / Hogeweg) en dat voor fietsers vanaf de brug de weg de verkeerde richting opgaat. Tenslotte moeten fietsers om een carpoolplein fietsen. Aan de Rhenense kant staan aan beide zijden verkeerslichten onderaan de helling, of fietsers moeten een vrijwel onmogelijke krappe bocht maken. Voor dagelijkse / utilitaire fietsers is de huidige situatie erg fietsonvriendelijk.</p> <p>Onze zienswijze is dat de situatie voor fietsers enorm kan worden verbeterd door het fietsverkeer in zijn geheel aan de oostzijde van de N233 te situeren. Dit is de meest logische en kortste verbinding voor verreweg het grootste aandeel fietsers. Door dit te doen kan bovendien een meer veilige en toekomstvaste oplossing worden gerealiseerd voor de 'verkeersknoop' bij Rhenen door het aanleggen van een fietsbrug. Fietsers fietsen immers al op hoogte op de brug en kunnen dan 'op hoogte' blijven doorfietsen richting Veenendaal. Een groot voordeel is verder dat autoverkeer en fietsverkeer elkaar niet meer gelijkvloers kruisen, hetgeen de</p>	<p>voorzien. Mede vanwege de beperkt beschikbare ruimte blijft de huidige configuratie van de wegen gelijk, inclusief de fietsroutes.</p> <p>Al het fietsverkeer aan de oostzijde (of westzijde) situeren heeft grote consequenties voor verkeersstromen (met name fietsers) in een groot gebied. De aanwezigheid van de spoorlijn, het viaduct van de N225 en het P&R-terrein beperken de ruimte voor een dergelijke oplossing, afgezien van de grote investeringen om dit te bewerkstelligen.</p> <p>Uw plan heeft ook gevolgen voor de landzijdige aan- en afrijdroutes. Voor het faciliteren van dit (in de huidige situatie) onbedoeld gebruik is er verkeerskundig weinig aanleiding, temeer omdat het fietspad aan de westzijde ook dan behouden moet blijven. Deze fietsers moeten immers niet gedwongen worden het twee-richtingen fietspad aan de oostkant te gebruiken.</p> <p>Er maken ca. 500-600 fietsers per etmaal per richting gebruik van de Rijnbrug. Dit aantal is bescheiden en dat hangt enerzijds samen met de ritlengte tussen de kernen, en anderzijds ook met de beperkte aantrekkelijkheid van de fietsverbinding over de Rijnbrug, mede rekening houdend met weersgevoeligheid.</p> <p>De provincie Utrecht hanteert geen hard intensiteitscriterium voor snelfietsroutes, maar heeft de verbinding via de Rijnbrug niet (beleidsmatig) aangewezen als Snelfietsroute (SFR). Provincie Gelderland hanteert wel een intensiteitscriterium, maar ziet de route over de Rijnbrug evenmin als snelle fietsroute. De (geschatte) aantallen fietsers voldoen bovendien niet aan het door provincie Gelderland gehanteerde criterium.</p> <p>Uw zienswijze betreft een groter gebied dan het plangebied van het project N233 Rijnbrug. Dat is de voornaamste reden om uw variant niet mee te kunnen nemen in de MER. Er is inmiddels wel met u contact opgenomen om u ideeën te bespreken en deze zijn intern doorgegeven bij de provincie Utrecht bij het Programma Fiets.</p>
---	--

	<p>doorstroming en verkeersveiligheid bevordert. Daarnaast wordt tevens een snellere fietsroute gerealiseerd vanaf het NS station naar Kesteren. Tenslotte zou naar onze mening de 'dwars-oversteek' (Parallelweg naar Vogelenzang) voor fietsers moeten worden verplaatst zodat fietsers minder autoverkeer hoeft te kruisen, wat tevens voordeel geeft in hetgeen te beïnvloeden is door een snellere cyclus van de verkeerslichten.</p> <p>Ons idee gaat uit om op de Rijnbrug één fietspad te realiseren van 4,5 meter breed (in twee richtingen bereden). Daardoor kan de Rijnbrug ongeveer een meter smaller worden uitgevoerd en kunnen de bespaarde kosten worden ingezet voor de aanleg van een fietsbrug ten noorden van de rivier. Als deze fietsbrug verwarmd wordt met warmte uit het rivierwater hoeft er geen strooiwagen overheen en kan de fietsbrug heel licht worden uitgevoerd. Al met al verwachten we dat ons idee ook een milieuvriendelijke is en daarom zien we deze graag terug in de Milieu-effect-rapportage.</p> <p>Als bijlage sturen wij een aantal kaartjes waarop een en ander is ingetekend. Uiteraard lichten wij onze zienswijze graag nader toe. In afwachting van uw reactie, verblijven wij.</p>	<p>Eerdere onderzoeken van varianten op de Rijnbrug (2016-2017) hebben aangetoond dat een excentrische belasting van de huidige pijlers niet mogelijk is. Het asymmetrische dwarsprofiel geeft onwenselijke krachten op deze pijlers vooral gezien het feit dat er al kantel-stabiliteitsproblemen zijn. De enige optie is dan om hoofdliggers bij te plaatsen en alle steunpunten en landhoofden uit te breiden, wat zeer kostbaar is. Het plan van de Rijnbrug 2 x 2 gaat uit van een nieuwe stalen bovenbouw op de huidige pijlers met wel een uitbreiding van de landhoofden.</p>
--	---	---

Indiener	Reactie	Beantwoording
9	Middels deze brief reageren wij op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau N 233 Rijnbrug Rhenen van 29 september 2019, welke thans ter inzage ligt en waarover wij in de informatiebijeenkomst van 31 oktober 2019 in het	Onderstaand is ingegaan op de aangedragen issues.

	<p>gemeentehuis van Rhenen meer informatie hebben ontvangen.</p> <p>Wij herkennen het verkeersprobleem rondom en ook op de Rijnbrug van Rhenen en snappen dat het voor veel inwoners van Rhenen goed is dat de beider Provincies alsmede de landelijke en de lokale overheden willen investeren om deze brug en aansluitende wegen op te knappen en aan te passen opdat de verkeersopstoppingen worden verholpen.</p> <p><u>Geluidshinder Brug</u></p> <p>Onze reactie betreft in het aspect geluidshinder als verwoord in paragraaf 5.2.2 op pagina 20 van de NRD. In onze ogen is het aspect geluidshinder veel te beperkt beschreven in zowel reikwijdte als detailniveau. Als aanwonenden van de Cuneralaan wonen wij allen dicht bij de brug en ondervinden wij dagelijks, 24 uur per dag, hinder van het geluid van het verkeer op deze brug.</p> <p>Toen onze woningen in de jaren '70 gebouwd werden waren ze al gelegen in de nabijheid van de brug, maar was de verkeersintensiteit op de brug vele malen lager dan nu. Geluid van verkeer was daarmee beperkt en de woningen zijn gebouwd met de toen beschikbare technieken. In de tussentijd hebben wij en vele bewoners voor ons maatregelen aan de woningen gedaan, waaronder het plaatsen van dubbel glas. Echter de verkeersintensiteit is inmiddels zodanig dat het nooit meer stil is in onze woningen en het geluid van verkeer zowel binnen als buiten altijd merkbaar is.</p> <p>Uiteraard zijn wij ons ervan bewust dat we een woning betrokken zijn vlak bij een provinciale (tweebaans)weg en brug. Dat laat echter niet weg dat onze Provincie en</p>	<p><u>Geluidshinder</u></p> <p>Door de toename van het verkeer sinds de jaren 70 van de vorige eeuw is er inderdaad een forse toename van de geluidbelasting opgetreden, ondanks ontwikkelingen naar stillere wegdekken en stillere auto's.</p> <p>In het MER wordt het voornemen op basis van de actuele wettelijke kaders getoetst op het aspect geluidshinder. Daarbij wordt uitgegaan van een modelmatig berekende en reëel geachte verkeersontwikkeling. Daarbij geldt dat bij (dreigende) overschrijdingen eerst wordt gekeken naar maatregelen bij de bron (wegdek, brugdek, voegovergangen) en vervolgens naar overdrachtsmaatregelen zoals geluidschermen. In het geluidonderzoek wordt rekening gehouden met verschillende hoogtes van geluidsbron en ontvanger. Het geluidmodel kan echter geen rekening houden met de landschappelijke omgeving zoals heuvels en bomen.</p> <p>Voor de situatie tijdens de bouw geldt landelijke regelgeving en de lokale APV. In het MER wordt dit nader toegelicht.</p> <p>Het MER zal niet in beeld brengen wat noodzakelijk zou zijn om de geluidshinder tot het laagst mogelijke niveau terug te brengen. Hiervoor zou de gehele weg overkapt moeten worden. Dat is vanuit kosten, technische mogelijkheid en landschappelijke impact geen reëel alternatief.</p>
--	---	--

Gemeente er niet alles aan kunnen doen om het verkeersgeluid waar mogelijk te verminderen of af te vangen. Zeker nu gekozen is voor een variant waarin de wegcapaciteit wordt vergroot en de verkeersintensiteit zal toenemen.

Zienswijze NRD, ten aanzien van Geluidshinder

Wij roepen u dan ook met nadruk op om dit belangrijk aspect voor uw inwoners serieus te nemen en substantieel meer aandacht te geven dan de beperkte aandacht die het nu in de NRD krijgt. In het bijzonder roepen wij u op om:

- Met de best beschikbare technieken voor zowel wegdek, constructie als brug het ontstaan en het verspreiden van verkeersgeluid tegen te gaan. In de verkeersstudies en -prognoses die tot op heden is gedaan, is uitgegaan van een relatief beperkte “aanzuigende “ werking van de extra rijbanen op de brug. Wij vragen u om bij de geluidsmaatregelen ook rekening te houden met de (reële) situatie dat de verkeersintensiteit in werkelijk toch hoger uitvalt.
- Met de best beschikbare technieken te voorkomen dat er hinderlijk geluid ontstaat bij het passeren van verkeer over de overgang tussen de brug en de weg, waar zoals eerder door ons omwonenden aangegeven een dilatatievoeg zit die door de slechte constructie voor veel geluidsoverlast zorgt.
- Met de best beschikbare technieken geluidsproductie tijdens de bouw van de nieuwe brug en de aanleg van het wegdek te voorkomen dan wel het effect tot een minimum te beperken.

En om deze drie onderwerpen **met nadruk** in de NRD te benoemen en te beschrijven welke inspanningen u in zowel de voorbereiding als de uitvoering van het project zult plegen

	<p>om de voor ons omwonenden en vele andere inwoners van Rhenen storende geluidseffecten van bouw en gebruik van brug tot niet alleen een wettelijk aanvaardbaar niveau maar ook tot het laagst mogelijke niveau te beperken. We vragen dan ook speciale aandacht voor de voor Nederlandse begrippen bijzondere ligging van onze woningen, tegen de heuvelrug aan, waardoor het geluid blijft hangen en de heuvelrug werkt als een “klankkast”.</p> <p>Zienswijze NRD, ten aanzien van fijnstof en andere emissies Een ander belangrijk aspect waarop de toekomstige brug invloed heeft is de verspreiding van schadelijke stoffen, waaronder fijnstof, die een directe negatieve invloed hebben op onze gezondheid. We vragen u om in de gehele procedure van ontwerp tot aan realisatie, de grootst mogelijke zorg te besteden aan het zoveel mogelijk voorkomen van schadelijke emissies en de verspreiding ervan. Ook hier met in gedachten de bijzondere ligging van onze huizen en de barrière die wordt gevormd door de heuvelrug.</p> <p>Zienswijze NRD, stikstof Daarnaast is het onderwerp stikstof en de effecten van stikstofdepositie in de kwetsbare natuur nu landelijk sterk in de aandacht en vraagt om maatregelen. Het verbaast ons dan ook dit onderwerp niet de NRD terug te vinden. Gezien de ligging van de brug heeft het verkeer ontegenzeggelijk schadelijk effecten op de kwetsbare omliggende natuur. Wellicht zijn er mogelijkheden om stikstofuitstoot buiten het onderwerp verkeer, deels ook via beperkingen van het aardgasgebruik van de omliggende, bestaande, woningen te betrekken. Geluidsisolerende maatregelen en maatregelen in het kader van de energietransitie zouden hiermee hand in hand kunnen gaan.</p>	<p><u>Fijn stof en andere emissies</u></p> <p>In het MER worden de emissies en de resulterende concentraties van fijn stof en NOx berekend.</p> <p><u>Stikstof</u></p> <p>De stikstofproblematiek is in de NRD benoemd. De toename van stikstofdepositie wordt in het MER berekend en de ecologische effecten daarvan worden in beeld gebracht. Indien noodzakelijk wordt compensatie geregeld. Uw suggestie om via externe saldering het positief effect van andere maatregelen in de sfeer van de energietransitie mee te nemen is creatief, maar biedt geen soelaas op projectniveau.</p> <p>Er zal geen ontwerpbesluit (PIP) ter inzage worden gelegd voordat uit de analyses is gebleken dat het project in relatie tot de stikstofproblematiek vergunbaar is.</p>
--	---	---

	<p>Zienswijze NRD, algemeen/procedureel</p> <p>Tot op heden zijn de aanpassingen aan de Rijnbrug altijd beschouwd als een korte – tot middellange termijn oplossing en zijn andere lange termijn-oplossingen in onderzoek. We willen u vragen om zorgvuldig hiermee om te blijven gaan. De gelijktijdig lopende procedure voor verbreding van de Rondweg Oost in Veenendaal baart ons namelijk grote zorgen. En het feit dat het steeds lastiger wordt om (nieuwe) wegen aan te leggen in natuurgebieden geeft ons een angstig gevoel dat nu al voorgesorteerd wordt op de voor ons minst gunstige oplossing. Dit is niet toelaatbaar, zowel voor ons als ook procedureel. We willen u vragen om hier goed op te bewaken en te zorgen dat we niet terecht komen in een voldongen situatie.</p>	<p><u>Algemeen</u></p> <p>De verbreding van de Rijnbrug en de verbreding bij Veenendaal zijn twee afzonderlijke projecten op dezelfde N233. Omdat voor beide projecten de bestuurlijke principebesluiten in dezelfde periode zijn genomen is besloten om in deze procedurestappen gezamenlijk op te lopen. Op deze wijze wordt de omgeving op één moment geïnformeerd over beide initiatieven. Er is géén plan om de gehele N233 tussen de A12 en de A15 op termijn te verbreden tot 2x2 rijstroken. Er wordt dus niet voorgesorteerd op een andere oplossing voor de langere termijn.</p>
--	---	--

Indiener	Reactie	Beantwoording
10	<p>Met belangstelling hebben wij kennis genomen van de Notitie Reikwijdte en Detail niveau (NRDO) Rijnbrug. Regio Food Valley heeft jaren gepleit voor een verbreding van de Rijnbrug om het knelpunt op te lossen dat dagelijks voor grote files en vertragingen leidt. Het knelpunt op de Rijnbrug heeft invloed op de bereikbaarheid van de regio. Naast de economische consequenties van het knelpunt voor de regio heeft dit ook grote gevolgen voor de leefbaarheid en de veiligheid van de inwoners. Regio Food Valley was dan ook zeer verheugd toen de provincies Utrecht en Gelderland in 2018 besloten tot een oplossing met de 2x2 rijstroken en een fietspad aan beiden kanten. Het is in het belang van Regio Food Valley dat de verbreding van de Rijnbrug zo snel mogelijk doorgang vindt. Tegelijkertijd is het voor ons van belang dat het project zo</p>	<p>Dank voor uw reactie. Een verbreding van de Rijnbrug leidt tot een verbetering voor het openbaar vervoer doordat de bussen minder gehinderd door files hun dienstregeling met minder vertraging kunnen uitvoeren. Dit leidt mogelijk tot een toename van het OV-gebruik. De noodzaak van de verbreding, waar u ook voor pleit, wordt echter niet minder bij een toename van het OV-gebruik. Uitbreiding van het OV wordt daarom in het MER niet als alternatief voor de verbreding onderzocht, maar door het project wel mogelijk gemaakt. Dit voordeel voor het OV zal in het MER worden benoemd.</p> <p>De potentie van het OV staat beschreven in een van de bijlages van het besluit van Provinciale Staten van 10 december 2018 m.b.t. de Rijnbrug, zie voor de bijlage de volgende link: https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2018/10-december/09:30/PS2018MME24-05-Scopewijziging-Rijnbrug-Rhemen-onderzoeksresultaten-n-a-v-amendement-en-twee-moties.pdf</p>

	<p>goed mogelijk wordt uitgevoerd en daarom hebben wij met een positief kritische blik gekeken naar de NRD.</p> <p>Als regio proberen wij de modal shift te stimuleren en te faciliteren. De Ladder van Verdaas staat tevens centraal in onze Bereikbaarheidsagenda Regio Food Valley 2018-2022.</p> <p>Om die reden doen wij onder andere onderzoek naar betere OV-verbindingen. Wij zijn hierover in nauw contact met zowel provincie Utrecht als provincie Gelderland. Ons inziens zijn er in de toekomst meer OV-verbindingen mogelijk tussen Regio Foodvalley en Regio Rivierenland. De Rijnbrug vormt de belangrijkste zuidelijke ontsluiting van onze regio die gezien het autoverkeer ook potentieel biedt voor uitgebreider openbaar vervoer. Wij verzoeken u dan ook in de NRD meer aandacht aan te besteden.</p>	
--	---	--

