



VERBREIDING RIJNBRUG

1. Is de verbreding van de Rijnbrug nodig?

Ja. Het maatschappelijk nut en daarmee de noodzaak van deze verbreding staat niet ter discussie. De regio kampt al te lang met files, waardoor regionale ontwikkeling hinder ondervindt en de leefbaarheid onder druk staat.

2. Wat is precies het verkeersprobleem?

Op de N233 tussen Kesteren en Rhenen vinden regelmatig verkeersopstoppingen plaats, met name net voor en op de Rijnbrug over de Nederrijn. De aanleiding hiervoor is vrij simpel. Aan beide zijden van de brug komt er een provinciale weg bij de N233, in Utrecht de N225 en in Gelderland de N320, hierdoor wordt het tussenliggende deel van de N233, met daarin de brug, overbelast. In 2012 is door de provincies Gelderland, Utrecht, gemeenten Rhenen, Buren en de regio's Foodvalley en Rivierenland afgesproken om de bereikbaarheidsproblemen en leefbaarheidsproblemen op en rond de Rijnbrug Rhenen (N233) aan te pakken door meer capaciteit op de brug te realiseren. De Rijnbrug ligt op de provinciegrens met Utrecht, is eigendom van het Rijk en de wegverharding op de brug is deels in beheer bij de provincie Utrecht en deels bij de provincie Gelderland.

3. Hoe druk is het dan op de Rijnbrug?

Het is nu al drukker op de Rijnbrug als dat we hadden voorzien voor het lage groeiscenario 2030. In de spits rijden er nu in beide richtingen 1500 auto's per uur op de drukste momenten, dat is dus iedere 2,5 seconde een auto per richting. De capaciteit van een rijstrook is maximaal 1400 tot 1600 voertuigen per uur, daar zitten we nu dus al aan. We kunnen dit alleen oplossen met twee rijstroken waardoor we de verwachte intensiteit van 2000 auto's per uur in 2030 aankunnen.

4. Is het probleem niet op te lossen door aan de noordzijde van de brug, de knoop N225-N233, anders in te richten?

Uit verkeersonderzoeken en uitgevoerde simulaties blijkt dat maatregelen op de knoop N225 – N233 zonder verbreding van de Rijnbrug, onvoldoende verbeteren. Eén rijstrook op de brug is niet genoeg om het verkeer te kunnen verwerken. Een 2x2 situatie op de brug lost de grootste knelpunten op. De algemene conclusie is dat als de brug geen 2x2 wordt, andere maatregelen aan beide kanten van de brug geen oplossing bieden voor de bereikbaarheid en daarmee ook niet voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

5. Waar vind ik hier meer onderzoeken over?

Deze vraag, waaronder het aanpakken van verkeersknooppunt N225-N233 aan de noordzijde, was een centrale vraag in de onderzoeken leidend naar de besluitvorming in 2018. De onderzoeken die ten grondslag liggen aan de keuze voor de verbreding, vind je hier bij het Statenvoorstel:

<https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2018/10-december/09:30/Statenvoorstel-Rijnbrug-PS2018MME24/>

Het specifieke onderzoek waarin verschillende varianten voor het aanpakken van de kruising in Rhenen zijn meegenomen, ook zonder verbreding van de brug, vind je hier:

<https://www.stateninformatie.provincie-utrecht.nl/Vergaderingen/Provinciale-Staten/2018/10-december/09:30/PS2018MME24-03-Slotnotitie-N233-en-de-daarbij-behorende-presentatie.pdf>

6. Wat kost de verbreding van de Rijnbrug?

In eerste instantie is door partijen samen € 25 miljoen beschikbaar gesteld voor een wisselstroomoplossing (waarvan €10 miljoen door de provincie Utrecht). In december 2018 hebben Provinciale Staten in Utrecht en Gelderland besloten de scope van het project te wijzigen en extra budget ter beschikking te stellen. De scope wijzigde van één extra rijstrook op de brug naar een brug met een nieuw brugdek met 2x2 rijstroken, aan beide zijden een fietspad van 3 meter breed en de doortrekking van de verbreding in zuidelijke richting tot aan de N320 in Kesteren. Totale kosten voor het project zijn toen geraamd op €85,5 miljoen, waarvan €37 miljoen door Utrecht beschikbaar is gesteld.

7. Waarom wordt het project nu duurder?

In feite zijn de kosten ten opzichte van 2018 gestegen van 81 naar 90 miljoen door aanvullend onderzoek. Deze waren onderdeel van de voorbereiding van de uitvoering. Voor de besluiten van 2018 was geen rekening gehouden met indexatie en is er gerekend met een overschrijdingskans van P50* (dat was toen de gebruikelijke werkwijze).

De indexatie tot het jaar 2025 (geplande jaar uitvoering) zorgt voor een toename van 31 miljoen en de overschrijdingskans van P50 naar P85* zorgt voor een toename van 20 miljoen: totale kosten 141 miljoen.

**Overschrijdingskans van P50 naar P85*

In de eerdere ramingen uit is uitgegaan van een gemiddelde overschrijdingskans, dat wil zeggen dat de zekerheid 50% is dat het project binnen het budget blijft (de P50 waarde). In de actuele ramingen is een lagere overschrijdingskans toegepast waardoor de kans dat het project binnen budget blijft 85% is (zg. P85 waarde). Bij kostenramingen voor onze provinciale infrastructurele projecten was toen ons uitgangspunt om de P50 waarde voor de overschrijdingskans toe te passen. Voor dergelijke grote projecten is echter ook in overweging om in de toekomst de P85-waarde toe te passen. We lopen hierop vooruit vanwege de grootte van het project en omdat een brug realiseren complexer is dan bijvoorbeeld alleen een weg verbreden.