

Provincie Utrecht
T.a.v. gedeputeerde Arne Schaddelee
CC Gwen Boon, Programmamanager Fiets

Utrechts Fietsoverleg (UFO)
Provinciale vertegenwoordiging van de
Fietsersbond in de provincie Utrecht
provutrecht@fietsersbond.nl
Telefoon 06 – 44304099

Een afschrift van deze brief is gestuurd naar de provincie Gelderland, de gemeente Rhenen en de gemeente Neder-Betuwe.

Betreft: Rijnbrug Rhenen: kan goedkoper èn beter
Contact: Peter van Bekkum

Utrecht, 19 mei 2022

Geachte heer Schaddelee, beste Arne,

Al vele jaren wordt er gepraat over de file-problematiek rond de Rijnbrug Rhenen-Kesteren (N233). Het gaat vooral om twee knelpunten: de capaciteit van de brug zelf en de aansluiting van de N233 op de N225. Voor fietsers is de huidige brug onaangenaam doordat zwaar gemotoriseerd verkeer vlak langs raast, en omdat de aansluitingen erg fietsonvriendelijk zijn (veel ongelukken, lange wachttijden en omrijden aan zuidzijde naar Kesteren).

Na vele onderzoeken en plannen ligt er een ontwerp uit 2019. Eind 2021 leek daarmee een oplossing in zicht. Door de hoge kosten is uitvoering daarvan nu weer onzeker geworden. Maar het probleem blijft. Het ontwerp uit 2019 gaat uit van verbreding van de Rijnbrug op de huidige pijlers. Daarbij worden 2x2 rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en 2 fietspaden gerealiseerd. Juist de verbreding maakt dit plan erg kostbaar.

Voor fietsers is het nieuwe ontwerp uit 2019 geen verbetering. De aansluitingen rond de kruising met de N225 worden nog erger dan ze in de huidige situatie zijn, waarbij fietsers echt in de knel komen. Een breder fietspad lijkt een verbetering, maar is gevaarlijk doordat brommobielen over de fietspaden zouden gaan rijden. Het nieuwe ontwerp is slechts gericht op betere doorstroming voor het gemotoriseerd verkeer. Waarbij wij zelfs de effectiviteit van de verbreding durven betwijfelen, vanwege het extra autoverkeer vanuit de Betuwe dat uitkomt op de overbelaste kruising met de N225.

Wij stellen een radicaal andere oplossing voor

We stellen een radicaal andere oplossing voor de Rijnbrug voor, in de wetenschap dat de crises van de laatste jaren (Covid19; stikstof en klimaat) het belang van duurzamer verkeer duidelijk hebben gemaakt. De (elektrische) fiets biedt een gezond alternatief voor de auto; die biedt een kans die het daarom verdient om beter gefaciliteerd te worden. Bovendien schatten we in dat onze oplossing **goedkoper èn beter** is.

In het kort bestaat onze oplossing uit de volgende maatregelen:

1. Leg een nieuwe, **aparte fietsbrug** aan de oostkant van de huidige Rijnbrug. Door een slank ontwerp van deze nieuwe brug kan dit voordelig en met minimale impact op de omgeving;
2. Gebruik de hoogte van de fietsbrug en de hoge ligging van Rhenen voor **optimale aansluitingen** van de fietsroute op de N225;
3. Gebruik de ruimte op de huidige brug volledig voor het gemotoriseerd verkeer, met 2 rijstroken van Rhenen naar Kesteren en 1 rijstrook Rhenen in. Door de extra rijstrook Rhenen-uit, kan autoverkeer gemakkelijker afrijden in de richting van de brug en wordt het kruispunt met de N225 ontlast. De keuze om de Rijnbrug **niet te verbreden** levert een **grote besparing** op de bouwkosten. Bij een maximum snelheid van 60 km/uur is de Rijnbrug zelfs breed genoeg voor 4 rijstroken, mocht dat in de toekomst gewenst zijn.

De fietsbrug en de verbeterde aansluiting van de fietsroute op de N225 kunnen gerealiseerd worden, zonder grote ingrepen voor het autoverkeer. Het oponthoud dat ontstaat voor het autoverkeer vanaf de brug Rhenen-in kan een stimulans zijn om te gaan fietsen.

Onze vraag: uitwerking in voorlopig ontwerp en kostenraming

Wij vragen u om dit alternatief te laten uitwerken in een voorlopig ontwerp en kostenraming. Dat geeft ook een realistisch totaalplaatje voor verdere besluitvorming. Wij hopen dat hiermee snel een goede oplossing voor de Rijnbrug Rhenen komt. Op de volgende pagina's werken we deze oplossing verder uit.

Met vriendelijke groet,

Utrechts Fietsoverleg (UFO),
Casper Langerak

Fietsersbond afd Rhenen,
Michiel Koren

Fietsersbond afd Veenendaal,
Johan Overvest

1. Een nieuwe fietsbrug, aan de oostkant van de huidige Rijnbrug

Een aparte fietsbrug kost natuurlijk geld, maar door een slim ontwerp veel minder dan verbreding van de Rijnbrug zou kosten. Onze voorkeur gaat uit naar een slank ontwerp.

Een probleem met fietsbruggen is dat ze in de winter snel glad kunnen worden. Om het gewicht van strooiwagens te dragen moet de brug sterker (en dus duurder) worden. Een passende oplossing is om het wegdek bij gladheid te verwarmen. Deze oplossing is al meermaals toegepast in Nederland. Een goedkope en milieuvriendelijke warmtebron is beschikbaar: rivierwater. Zo kan de fietsbrug licht en goedkoop zijn.

Voor een lichte brug kan ook de fundering licht zijn. Doordat de fietsbrug direct naast de huidige Rijnbrug komt is de impact op de omgeving (uiterwaarden) gering.

2. Aansluitingen van de fietsroute op de N233

Een aparte fietsbrug lost niet de problemen op van de aansluitingen en kruisingen waar de Rijnbrug aansluit op het wegennet in Rhenen. Fietsers langs de N233 uit Veenendaal richting Kesteren zouden de N233 zelfs extra moeten kruisen. Ook nu al zijn de aansluitingen en kruisingen een probleem voor fietsers en dat zou een groter probleem worden bij de plannen uit 2019. Door de **fietsbrug te verlengen** in noordelijke richting ontstaat voor een ongelijkvloerse kruising:

- Over de afslag N233 oostzijde voor alle fietsers over de fietsbrug;
- Over de N233 voor fietsers vanaf Kesteren richting Veenendaal;
- Over de N233 voor fietsers uit Veenendaal richting Kesteren;
- Over de toegangsweg van het Stationsplein voor fietsers Rhenen (vanaf het viaduct van de N225) richting Kesteren.
- Over de Zwarteweg en de inrit van het bedrijfsverzamelgebouw voor fietsers Kesteren -> Rhenen.

Hierdoor lossen veel problemen voor fietsers op. Fietsers kunnen zelfs zoveel mogelijk doorfietsen, waardoor fietsen aantrekkelijker wordt. Daarnaast is het ook goed voor de afwikkeling van het autoverkeer, dat fietsers ongelijkvloers kruisen met het autoverkeer (een win-win-kans).

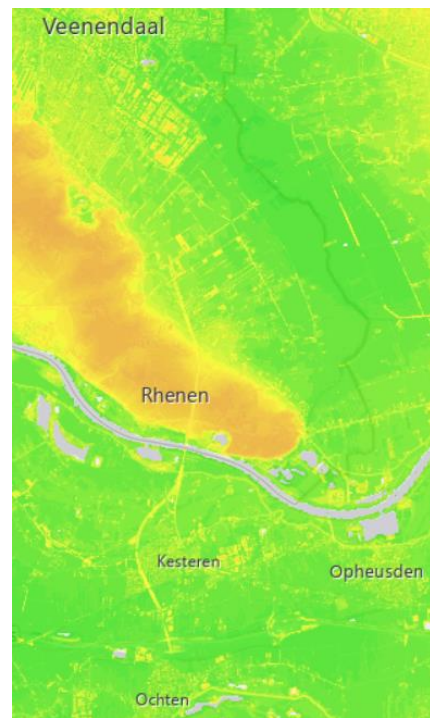
Bij de kruising van de Zwarteweg met de N225 is nog wel een aanpassing nodig omdat er voor "linksaf" geen ruimte is. Als fietser sta je na groen licht midden op de kruising te wachten. Dit probleem vraagt aandacht in elke variant voor de Rijnbrug.

Aanleg van de ongelijkvloerse kruising kan in Rhenen relatief eenvoudig, door de fietsbrug aan de noordkant te verlengen en gebruik te maken van de hoogte van de brug (ca 24 m) en het viaduct N225 (ca 29 m), zie onderstaande afbeeldingen uit de hoogtekaart van Nederland. De plaatjes laten met een gele kleur zien dat de brug en de kruisingen op vrijwel dezelfde hoogte liggen. Fietsers hoeven vanaf de fietsbrug slechts iets omhoog om op 5 meter hoogte boven de aansluiting van de N233 te komen, die op ongeveer 20,5 meter ligt. Naar het viaduct toe moesten de fietsers toch al omhoog fietsen.

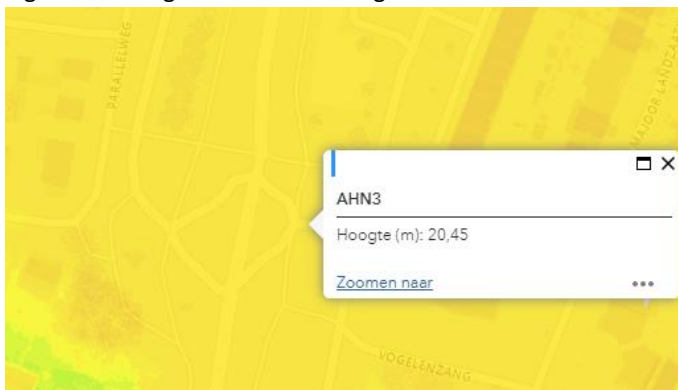
Figuur 1A: hoogte Rijnbrug



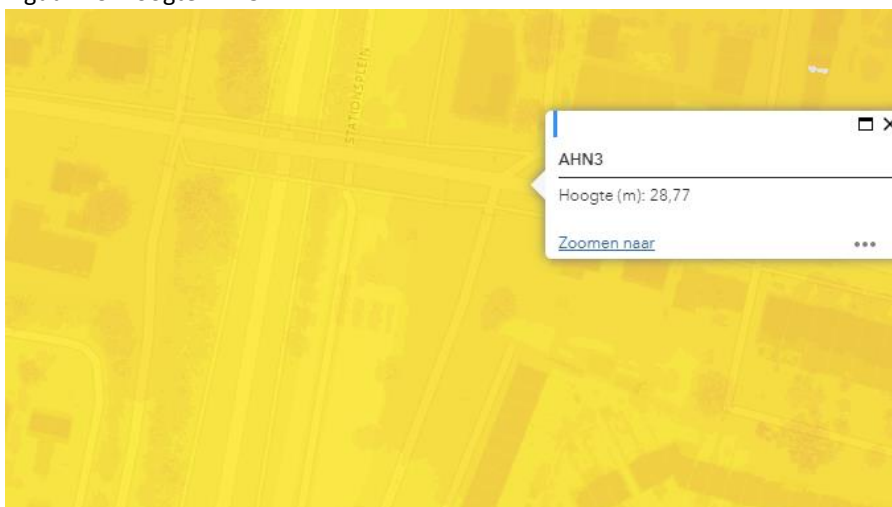
Figuur 1D: Hoogtekaart zuidoost Utrecht



Figuur 1B: hoogte N233 aansluiting N225



Figuur 1C: hoogte N225



Doordat deze ongelijkvloerse kruising één geheel vormt met de fietsbrug over de Nederrijn, is ook een slank en licht ontwerp mogelijk. Er hoeft ook voor deze verlenging niet ontworpen te worden op een zwaarbeladen strooiwagen.

3. Rijnbrug biedt meer capaciteit voor gemotoriseerd verkeer

Door de aanleg van de aparte fietsbrug, zijn de fietspaden op de huidige Rijnbrug overbodig. Door die weg te halen, ontstaat ruimte op de huidige brug. Deze ruimte is genoeg voor een extra, tweede rijstrook richting Kesteren. Door deze tweede rijstrook kan het autoverkeer ongehinderd wegrijden uit Rhenen. Deze extra capaciteit zal er voor zorgen dat de files in Rhenen gaan verdwijnen. Deze extra capaciteit komt beschikbaar zonder dat de Rijnbrug verbreed hoeft te worden en is daardoor véél goedkoper dan het ontwerp uit 2019.

Een indeling van de brug waarbij de capaciteit in beide richtingen wordt verhoogd is ook mogelijk, met wat smallere rijstroken en daarmee een lagere maximumsnelheid van 60 km/uur op het brugdek.

4. Schets van de aansluiting van de verlengde fietsbrug op het lokale fietsnetwerk

Figuur 2 illustreert de aansluitingen van de fietsbrug aan de noordoever op het lokale fietsnetwerk. Rood is de verlengde fietsbrug, oranje de aansluiting op bestaande wegen, groen is alleen met groen licht bereikbaar (betere inrichting nog gewenst).

In een verder ontwerp kunnen ook betere aansluitingen op de Cuneralaan (fietsroute langs de Rijn) en het Stationsplein worden meegenomen.

Aan de zuidoever richting Kesteren kan de fietsroute langs de Hoofdstraat rechtstreeks naar het centrum van Kesteren geleid worden. Deze route heeft potentie om uit te groeien naar een regionale doorfietsroute.

Daarnaast kan de fietsbrug eenvoudig aangesloten worden op de (al bestaande) aansluitingen naar de Marsdijk en voor fietsers naar Lienden op de Hogeweg.

5. Ook autoverkeer profiteert

Zoals hierboven al genoemd: dat fietsers ongelijkvloers kruisen met het autoverkeer, is ook goed voor de afwikkeling van het autoverkeer.

Doordat de fietsoversteek over De Stikke Hucht langs de N233 verdwijnt, kunnen automobilisten zonder verkeerslicht de rechter rijstrook van de Rijnbrug oprijden, terwijl autoverkeer uit Veenendaal de middelste rijstrook gebruikt.

Een ander voordeel: doordat fietsen aantrekkelijker en sneller wordt, zal een gedeelte van de automobilisten de (elektrische) fiets gaan gebruiken. Ook dat is goed voor de afwikkeling van het autoverkeer.

Figuur 2 Aansluiting fietsbrug noordoever



Aan de zuidoever kan voor gemotoriseerd verkeer het ontwerp uit 2019 gevolgd worden. De extra rijstrook op de brug in de richting van Kesteren sluit na de brug aan op de rechtsaffer naar de Hogeweg, dat is de weg tussen Lienden en Kesteren.

6. Goedkoper en beter!

De door ons in deze brief voorgestelde oplossing is goedkoper dan het plan uit 2019. De besparing die wordt bereikt door de Rijnbrug niet te verbreden is groter dan de kosten voor een extra fietsbrug. Netto worden dus kosten bespaard.

Onze oplossing heeft grote voordelen voor fietsers en gemotoriseerd verkeer. Beperking van het aantal gelijkvloerse kruisingen van beide stromen betekent minder kans op ongevallen en beperking van de wachttijd. Een fietsbrug voelt veiliger en comfortabeler dan een fietspad langs een drukke autoweg. Fietsers van/naar Rhenen blijven “hoog” en hoeven minder te dalen en klimmen.

Onze oplossing voor de fiets biedt ook meer ruimte voor afwikkeling van het autoverkeer.

7. Rol van de Fietsersbond

De Fietsersbond kijkt verder dan de problematiek van het gemotoriseerd verkeer. Juist door óók vanuit de fiets te kijken komen out-of-the-box oplossingen in beeld.

Dit plan is gebaseerd op een idee van de afdeling Veenendaal van de Fietsersbond en is verder uitgewerkt in nauwe samenwerking met Fietsersbond Rhenen en het Utrechts Fietsoverleg (UFO). Het UFO is de provinciale vertegenwoordiging van de Fietsersbond in de provincie Utrecht.