

## Vragen en antwoorden

### Proces

#### Vraag

Wat is het verwachte tijdpad van de maatregelen?

#### Antwoord

De quick wins worden tot 2025 uitgevoerd. De aanleg / realisatie van de wegverbreding vindt plaats na 2025 en de verwachting is dat deze klaar is in 2030. Het brede mobiliteitspakket en het pakket aan flankerende maatregelen is nog niet exact bekend, maar zal waarschijnlijk ook doorlopen tot 2030.

Er is toch ook formeel besloten om 38 meter te reserveren volgens Rarro / Barro? Dus er zijn wel al meerdere stappen gezet.

De reservering is vastgelegd op grond van een toekomstige voorzienbare aanpassing van de rijksinfrastructuur. Wanneer het besluit om tot daadwerkelijke aanpassing van de infrastructuur te komen, is genomen en onherroepelijk is, vervallen de reserveringsgebieden en wordt duidelijk hoeveel ruimte nodig is / gebruikt zal worden.

Op welk moment gaat de Rarro / Barro reservering er weer af?

Het Rarro vervalt op het moment dat het Projectbesluit (voorheen Tracebesluit) wordt vastgesteld (waarschijnlijk eind 2024). Op dat moment is namelijk exact duidelijk wat het benodigde ruimtebeslag is en kan er geen reservering meer worden vastgehouden.

### Oplossingsrichtingen

#### Vraag

Maak de uitvoegstroken en invoegstroken anders. Nu blijft iedereen zoveel mogelijk links rijden bij uitvoegen om daarna helemaal op het eind naar rechts te gaan. Gevolg is een file (dwingend invoegen) en frustratie. Is het niet mogelijk om bij uit- en invoegen afscheidingen te maken, zodat je wel tijdig moet uitvoegen en invoegen. Of anders : verboden van rijstrook te wisselen , of anders net zoals bij Den Bosch een soort rondweg naast de A2. Dit vergroot de doorstroming van het hoofdverkeer

#### Antwoord

Deze optie van hoofd- en parallelbanen is in eerder stadium bekeken en is toen afgefallen. Een parallelstructuur vergt extra ruimte (die er op sommige plekken nauwelijks is) vanwege tussenbermen en extra vluchtstroken. De parallelstructuur is duur en niet toekomstvast. Verboden ten aanzien van rijstrookwisselingen zijn te gedetailleerd voor de huidige fase (de verkenning).

Is een separate vrachtwagenbaan een deeloplossing ?

Deze optie is in eerder stadium bekeken en is toen afgefallen onder andere vanwege het feit dat de optie veel ruimte nodig heeft en onvoldoende doelbereik had.

Waarom verminderen we het aantal aansluitingen op de A2 niet. dit geeft veel minder verstoring op het doorstromende verkeer

Deze optie is in eerder stadium bekeken en is toen afgefallen. Het bedrijventerrein Slimwei zou daarmee ook afgesloten worden van de A2 en het achterland (via de provinciale wegen) kan veel moeilijker ontsloten worden.

### Brug over de Waal

#### Vraag

Aan de west kant van de burg verandert er ten opzichte van het langzaam verkeer niks?

#### Antwoord

Op zich verandert er niets aan de strook voor langzaam verkeer. Wel gaat er in de toekomst minder verkeer over de westelijke brug, namelijk alleen het verkeer in zuidelijke richting. Het verkeer in noordelijke richting verplaatst zich over de nieuwe (oostelijke) brug.

Fietsroute dan ook sepeeraat? Of blijft die aan de westzijde alleen liggen?

Aan de westkant van de westelijke brug blijft een strook voor langzaam verkeer en landbouwverkeer beschikbaar, net als in de huidige situatie.

Hoe word het landbouw verkeer geregeld over de waal

Aan de westkant van de westelijke brug blijft een strook voor langzaam verkeer en landbouwverkeer beschikbaar, net als in de huidige situatie.

## Verkeer en wegontwerp

### Vraag

Blijft de oprit van Waardenburg richting Deil liggen waar hij nu ligt?

Een toerit/invoegstrook in een helling mag toch niet meer?

Dat is een belangrijke vraag: hoeveel en hoe vaak maken de mensen uit Waardenburg gebruik van die op en afritten? Echt heel weinig volgens mij. Meten is weten. Ons wordt niets gevraagd wat dat betreft.

Zijn er verdere maatregelen genomen voor de afrit aan de oostkant van de A2 bij Waardenburg. Jullie geven zelf aan dat het verkeer alleen maar meer wordt na covid19. Dit betekent dus dat de opstoppingen tijdens de spijstijden alleen maar erger worden en langer gaan duren, zorgt er dus voor dat Waardenburg helemaal niet meer te bereiken is tijdens de spitsuren...

Hoe komt de situatie er dan uit te zien bij de Achterweg/Steenweg, hoeveel verkeerslichten, en hoe worden de 2 delen van de Achterweg op dit kruispunt aangesloten?

Er komt een rotonde aan de westzijde van de A2. Gaat deze rotonde niet leiden tot omzeilen van de file door de afrit te nemen en vervolgens via de rotonde weer verder te rijden richting Den Bosch?

VRI's op de Steenweg blijven deze steeds aanstaan of alleen activeren tijdens de spits op de A2?

wat is het effect van 80km/u op de doorstroming? Net als parallelbaan Utrecht?

## Milieueffecten

### Vraag

Als het geluidsscherm bij de op/afrit waardenburg 3,5 meter opschuift houd dit dan in dat de teen ook 3,5 meter opschuift naar de woningen en speelplaats ?

### Antwoord

Ja

Dat is wel toegestaan, zolang aan de richtlijnen wordt voldaan. Als het aandeel vrachtverkeer groter is dan 5% dan is het noodzakelijk dat de toerit / invoegstrook voldoende lengte heeft om het vrachtverkeer op snelheid te laten komen.

Er zijn alleen telcijfers op diverse locaties, maar daaruit kun je niet afleiden waar iemand naartoe gaat (of vandaan komt). Bovendien gaat het bij verkeer om gebruik door inwoners, maar ook werkenden en verkeersbewegingen van/naar bedrijven en voor bevoorrading.

Er worden deels nu al maatregelen genomen, zoals het voornemen om een verkeersregelinstallatie (VRI) te plaatsen. Verder geven de verkeersmodellen niet aan dat het verkeer op deze locatie stremt. Met het plaatsen van een VRI wordt de verkeersafwikkeling efficiënter. Er is rekening gehouden met de toekomstige verkeersverwachting die vanwege een grotere capaciteit op de A2 minder vaak leidt tot ongewenst sluipverkeer richting A15.

Voorgesteld wordt om ook bij de Steenweg - Achterweg verkeerslichten te plaatsen. Daarbij worden de 3 hoofdrichtingen van voldoende opstelruimte (meerdere opstelstroken) voorzien en sluit de Achterweg zuidelijk aan zoals op dit moment ook het geval is. Dit is het voorlopige plan. Hierover komt een apart participatie-/informatieproces bij de verdere planuitwerking.

Er zijn meerdere redenen om daar niet vanuit te gaan. Dat komt door het asymmetrisch weefvak, waardoor verkeer vanuit Utrecht eerst twee rijstroken moet uitvoegen om de afrit te nemen. De rotonde is bedoeld als beëindiging van de afrit. Bij nader ontwerp kan bemoeilijkt worden de oprit meteen weer op te gaan. Bij de oprit komt ook een toeritdosseerinstallatie (TDI) waardoor het oprijden vertraagd wordt.

De VRI's zijn 24 uur per dag actief.

Voor wat betreft doorstroming geeft dit een minimaal effect. Voor wat betreft verkeersveiligheid levert 80 km/uur op de hoofdrijbaan een verslechtering op. Bovendien worden dan routes via het onderliggend wegennet interessanter als alternatieve route, met verdere aantasting van het leefklimaat in o.a. Waardenburg.

### Antwoord

Waardenburg wordt afgeschermd door meerdere geluidschermen. De toerit blijft op de huidige situatie liggen, alleen het einde van de toerit schuift 3,5 m op. Het geluidsscherm schuift geen 3,5 meter mee. Op deze locatie (einde van de toerit) is voldoende ruimte aanwezig om het huidige geluidsscherm te handhaven. Wel wordt in de

In uw presentatie spreekt u over het verzachten van de effecten. Vraag is wat is uw nulmeting? De huidige overlast, of alleen de toekomstige overlast?

- Is het niet zo dat voor geluid de gehanteerde modellen uitgaan van referentiepunten die op 50m afstand, op 4 m hoogte en 100m uit elkaar liggen. Hoezo kunnen we dan iets zeggen over het effect op de bewoners op minder afstand ?
- Welke normering wordt er dadelijk gebruikt. De referentiepunten op 50 meter of de gemeten waarden op huisniveau?

Als je aangeeft dat er voldaan wordt aan de grenswaarden voor geluid en uitstoot. betekent dit dan dat er precies onder de bovenwaarden gebleven wordt ?

planuitwerking onderzocht of het huidige geluidsscherm nog voldoet aan de normen na verbreding van de A2. Hierdoor kan het zijn dat deze geluidsscherm toch vervangen of aangepast gaat worden. In de planuitwerkingsfase wordt hierover meer duidelijk.

Als nulsituatie wordt de referentievariant van 2040 aangehouden. Dat is de situatie die in de toekomst zal ontstaan als er geen ontwikkelingen plaatsvinden of maatregelen aan de infrastructuur (zoals verbreding) worden genomen.

Er zijn twee soorten geluidonderzoeken:

- Onderzoek op referentiepunten (het uitvoeren van een toets aan de geldende geluidproductieplafonds; GPP's)
- Onderzoek op woningniveau (projecteffect wordt getoetst, de toetswaarde is vastgesteld op basis van de broninfo uit het geluidregister)

In de verkenningsfase vindt geen toetsing plaats op de vigerende GPP's. In deze fase worden verschillende varianten met elkaar vergeleken en de resultaten worden weergegeven met geluidcontouren. Per variant worden met deze geluidcontouren het aantal gehinderden en geluidbelast oppervlak bepaald. Er vindt in deze fase geen onderzoek op referentiepunten plaats en er is daarom geen vertaling te maken naar de geluidbelasting op woningen die dicht langs de snelweg staan.

In de planuitwerkingsfase wordt als eerst getoetst aan de geldende GPP's. Deze GPP's zijn vastgesteld (op toetspunten op 50 meter van de weg met een onderlinge afstand van 100 meter) op basis van de bestaande wegprofielen, de verkeersintensiteit van 2008 + 1,5 dB werkruimte, type wegdekverharding en bestaande overdrachtsmaatregelen indien die aanwezig zijn (broninfo geluidregister). Dit is te beschouwen als een soort van vergunningswaarde.

Het akoestische effect van de wegbreiding + toename van verkeersintensiteit in de eindsituatie (veelal 10 jaar na openstelling van de weg) wordt berekend op de GPP's. Indien de 'vergunde' waarde (het geldende GPP) wordt overschreden, wordt in een gedetailleerd geluidmodel op woningniveau (alle woningen met een geluidsbelasting van 50 dB of meer) beoordeeld wat de effecten per woning zijn. Er wordt getoetst of op de woningen een overschrijding als gevolg van het project optreedt. De toetswaarde voor alle woningen is gebaseerd op de broninfo uit het geluidregister. Bij een overschrijding van de toetswaarde wordt bepaald welke geluidsreducerende maatregelen doelmatig zijn. Dit onderzoek wordt in dat geval tijdens de planuitwerkingsfase uitgevoerd.

Nee, we komen nergens boven de wettelijke grenswaarden uit en daaronder kunnen de waardes variëren.

## Leefbaarheid

### Vraag

Als er problemen zijn op de A15 begint er een grote stroom met sluipverkeer over de steenweg. Worden hier nog maatregelen genomen tegen het sluipverkeer?

Klopt het dat bij het verzachten van het leed uitsluitend het wettelijk verplichte wordt gedaan? Het beste zou zijn om per vandaag al te starten met een grootschalig vergroeningsproject. Maak Waardenburg, wat er ook nodig is en wat er ook moet gebeuren, sowieso groener en dus aantrekkelijker en leefbaarder. Dat kost bijna niets als je het vergelijkt met de investeringen voor de weg.

We willen er per saldo niet op achteruitgaan hier in Waardenburg. Een proces van een generatie, meer verkeer en maximale (milieubelasting). Hoe wordt de leefbaarheid, ons leefplezier gewaarborgd? Kunnen we wat voordelen opnoemen ipv alleen hoe problemen getackeld worden?

Heeft de stuurgroep in beeld wat nu de 'leefbaarheid' in Waardenburg is? Een omvattend begrip wat zich lijkt te uiten in maximaal belastbare normen en modellen. Uiteindelijk zijn er ook veel zachte niet meetbare waarden van toepassing zoals 'gevoel van veiligheid'. Hoe gaat de stuurgroep hier mee om? Hoe gaat dit wegen in het proces? Of kan dat alleen via de (formele juridische) zienswijzeprocedure? We hopen op de zorgplicht van alle overheden jegens burgers....

### Antwoord

In principe is er minder sluipverkeer op het onderliggende wegennet door de verbetering van de doorstroming op de A2. Maatregelen op de Steenweg (N830) zullen door de provincie Gelderland (in overleg met het programma A2 Deil-Vught) moeten worden genomen. De provincie Gelderland is namelijk wegbeheerder van de Steenweg.

Formeel gezien moeten we doen wat wettelijk verplicht is. Naast het voorkeursalternatief, dat bestaat uit maatregelen aan de infrastructuur en het brede mobiliteitspakket, wordt er ook ingezet op een regionaal pakket aan flankerende maatregelen. Binnen het pakket flankerende kunnen ook maatregelen worden opgenomen voor het verbeteren van de leefbaarheid van Waardenburg. Op dit moment zijn de maatregelen nog niet bepaald; dat volgt naar aanleiding van onderzoek in de planuitwerking.

Vanuit het programma A2 Deil-Vught worden wettelijke normen aangehouden en wordt ervoor gezorgd dat voor aspecten als geluid en luchtkwaliteit bij de woningen aan deze normen wordt voldaan. Binnen het regionaal pakket aan flankerende maatregelen (zie bovenstaande antwoord) is ruimte om in te gaan op het verbeteren van de leefbaarheid van Waardenburg.

Opdracht van het MIRT programma A2 Deil-Vught is het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgave op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught. De problemen op dit traject hebben betrekking op de bereikbaarheid en verkeersveiligheid. Dit is in hoofdzaak een verkeerskundige opdracht, waarbij schadelijke effecten als gevolg van de verbreding worden gemitigeerd om te voldoen aan wettelijke regelgeving. Het gaat dan vooral om bijvoorbeeld geluids- en milieueffecten. Daarnaast wordt eraan gewerkt om de doorstroming en veiligheid op A2 te verbeteren zonder dat dit ten koste gaat van het onderliggend wegennet.

Zachte, niet meetbare waarden die over gevoel van veiligheid gaan, zijn niet in wettelijke regelgeving vastgelegd. Binnen het regionaal pakket aan flankerende maatregelen is ruimte om in te gaan op het verbeteren van de leefbaarheid van Waardenburg. In welke mate dat gebeurt is nu niet aan te geven. Op dit moment zijn de maatregelen nog niet bepaald; dat volgt naar aanleiding van onderzoek in de planuitwerking.