

Aan:

- Alle fractievoorzitters van gemeenteraad West Betuwe
- Wethouder Ton van Maanen (gemeente West Betuwe)
- Wethouder Ed Goossens (gemeente West Betuwe)

Cc:

- Jan-Hein de Vreede (wethouder gemeente Maasdriel, vertegenwoordiger van de gemeenten in de Stuurgroep)
- Provincie Gelderland
- Regio Rivierenland
- Adviesgroepen van de Stuurgroep

Betreft: input voor besluitvormende Raadsvergadering in voorbereiding op Bestuurlijke Adviesgroep A2-Deil-Vught op 22 juni 2020.

Geachte dames en heren,

### **Inleiding**

Op 26 mei 2020 heeft u een besluitvormende vergadering inzake diverse zaken aangaande de A2 (aanleiding: MIRT verkenning A2 Deil -Vught).

U houdt deze vergadering omdat u de denkrichting van het College van B&W wilt gaan inbrengen bij de stuurgroep via de BAG op 11 juni.

Uit de voorliggende stukken, die u op 19 mei jongstleden reeds heeft besproken tijdens de beeldvormende vergadering over dit onderwerp, blijkt dat de gemeente graag met de provincie, de regio en het Rijk wil meewerken aan de (eventuele) verbreding van de A2 alsmede aan de (eventuele) verplaatsing van op- en afritten en dat de gemeente geld wil gaan investeren in de aanleg en het langjarig onderhoud van een nieuwe randweg. Deze welwillende opstelling is volgens ons niet vanzelfsprekend. Als er voor gekozen wordt, kan dat ook niet onvoorwaardelijk worden gedaan. Waardenburg mag niet het slachtoffer worden van het algemeen belang.

Met deze brief willen wij u daarom vragen uw rol als hoeder van de gemeenschap en het landschap te gaan nemen en uw besluit over uw voorkeursoptie ten aanzien van de (eventuele) verbreding en de (eventuele) verplaatsing van afritten pas te nemen zodra voldoende feiten zijn verzameld. Tevens vragen wij u een besluit over een randweg ook pas te nemen zodra u over voldoende feiten beschikt. We adviseren de gemeente om pas mee te gaan in een voorkeursalternatief zodra de Minister aantoonbaar heeft onderbouwd dat verbreding van de A2 nodig is en dat verplaatsing van op- of afritten noodzakelijk is. Voorts adviseren we de gemeente om nu reeds aan te geven dat als die onderbouwing kan worden gegeven, de gemeente van het Rijk en andere betrokken overheden de toezegging wil ontvangen dat eerlijk en zorgzaam zal worden omgegaan met alle betrokkenen.

In deze brief roepen wij de gemeente op om de grote hoeveelheid beelden en alternatieven die tot nu toe zijn gepresenteerd, en die allemaal nog slechts gebaseerd zijn op aannamen en modellen in plaats van feiten gebaseerd op volledige en definitieve onderzoeksgegevens, niet te gebruiken voor het vormen van een standpunt en een inzet. De gemeente moet willen uitgaan van feiten en niets meer of minder dan dat.

### **De Notitie Reikwijdte, de zienswijze van de gemeente en de reactie van de Minister**

Op 10 oktober 2019 heeft het Rijk inzake de mogelijke verbreding van de A2 en de eventuele verlegging van op/afritten de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gepresenteerd. Deze notitie is een eerste stap in de voorbereiding van besluitvorming door de Minister van Infrastructuur en Milieu.

Aangaande deze Notitie Reikwijdte en Detailniveau heeft de gemeente op 15 oktober 2019 een zienswijze ingediend. In deze zienswijze gaat de gemeenteraad blindelings mee met alles wat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau door het Rijk wordt gesteld en voorgenomen.

De gemeenteraad benoemt in de zienswijze dat er in Waardenburg grote overlast is van sluipverkeer, hetgeen de leefbaarheid en de veiligheid van het buitengebied aantast.

De gemeenteraad benoemt in deze zienswijze dat de eventuele verbreding van de A2 en de eventuele verplaatsing van op- en/of afritten een grote negatieve impact zal hebben op bewoners en bedrijven. Dat wil de gemeenteraad niet. Wat de gemeenteraad wel wil is dat er een positieve impuls wordt gegeven aan de leefbaarheid in Waardenburg. Dat vindt de gemeenteraad extra nodig omdat er ook al andere grote infrastructurele (en andere) ruimtelijke ontwikkelingen in en rond Waardenburg zullen plaatsvinden, die de leefbaarheid negatief beïnvloeden, zoals de realisatie van het PHS-project Meteren Boxel.

De gemeenteraad heeft daarom in de zienswijze aan de Minister verzocht een gebiedsgerichte benadering op te starten.

Dat de gemeenteraad aan de Minister verzoekt een gebiedsgerichte benadering te starten, is van waarde. Daaraan voorafgaand had de gemeenteraad volgens ons bij het Rijk moeten aangeven een grondige, op onderzoek gebaseerde, onderbouwing voor eventuele maatregelen te verwachten alvorens de gemeente tot het doen van uitspraken over diverse varianten en over eigen investeringen zal kunnen overgaan. Deze kaderstelling heeft de gemeente niet gepleegd.

Wel benoemt de gemeenteraad in de zienswijze naar de minister dat vooruitlopend op meer structurele oplossingen een aantal korte termijn voorzieningen nodig is, zoals carpoolplaatsen, P&R-voorzieningen, deelvoorzieningen en bevordering van het fietsgebruik.

Tot slot geeft de gemeenteraad in de zienswijze aan zorgen te hebben over door het Rijk geplande maatregelen onder aan de op- en afrit. De toeritdosering en de VRI mogen volgens de gemeente niet leiden tot verslechtering van de doorstroming en veiligheid in de kern en zouden dus uitsluitend mogen worden gerealiseerd als tegelijkertijd compenserende maatregelen ten aanzien van veiligheid, doorstroming en bereikbaarheid door hulpdiensten wordt gerealiseerd.

De gemeenteraad beperkt haar zienswijze op het idee van mogelijk forse verbreding van de A2 en de mogelijke heftige ruimtelijke ingrepen door eventuele verplaatsing van op- en afritten met grote negatieve invloed op de bewoners en bedrijven tot de vraag aan het Rijk 'wilt u dan wel een gebiedsproces inrichten' en 'wilt u er dan wel voor zorgen dat de verkeerslichten goed worden afgesteld'. Een dergelijke niet leidende en niet kaderstellende houding leidt in processen als deze tot een minimalisatie van de onderhandelingspositie.

Deze onderdog positie zien vervolgens meteen bevestigd in de reactie die de Minister op 17 maart 2020 aan de gemeente stuurt. Tevreden constateert de minister daar dat gemeente West Betuwe blij is met de startbeslissing. Vervolgens valt in deze reactie te lezen dat de gemeente inmiddels al is afgestapt van het verzoek aan het Rijk om een gebiedsproces te gaan trekken. Deze aap is inmiddels op de schouders van de gemeente zelf gezet en de gemeente heeft dit geaccepteerd.

De minister geeft in haar reactie aan dat ze het fijn vindt dat gemeente West Betuwe inmiddels zelf trekker is geworden van de gebiedsgerichte benadering.

Waarom gemeente West Betuwe ineens zelf de gebiedsgerichte benadering is gaan trekken, terwijl zij aanvankelijk de Rijksoverheid als trekker wilde beschouwen, wordt uit de stukken die op 26 mei 2020 voorliggen niet duidelijk. Het is te hopen dat de gemeente dit trekkerschap geheel bewust op zich genomen heeft en dat de gemeente de tijd, de expertise (ambtelijk en bestuurlijk) en het geld dat voor dit trekkerschap nodig is beschikbaar heeft. Te hopen valt ook dat de gemeente hiermee tevens het bijbehorend mandaat heeft gekregen om alle betrokkenen vanuit een trekkende rol te kunnen aanspreken.

De minister legt vervolgens in haar reactie uit dat er 4 varianten zijn geselecteerd die verder geanalyseerd zullen worden in samenhang met de alternatieven (0+, A, B en C). In de vervolganalyse worden deze alternatieven beoordeeld met het beoordelingskader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De Minister geeft aan dat verbetering van doorstroming op de A2 zou kunnen leiden tot verbetering van leefbaarheid in onze gemeente. Het zou dus ook kunnen dat deze betere doorstroming niet tot verbetering van de leefbaarheid leidt. Dit zou voor de gemeente onmiddellijk aanleiding moeten zijn voor het ondernemen van actie. West Betuwe wil de leefbaarheid en de landschappelijke kwaliteit verbeteren, en dus niet gelijkhouden of zelfs laten verslechteren (zie onder meer de lovende woorden in het Bidbook van enkele jaren geleden en in de recent verschenen beleidsnotitie Kwaliteitstoerisme West Betuwe). Deze actie is er niet gekomen.

De Minister geeft in haar reactie toe dat er ook negatieve effecten kunnen optreden als zij de A2 zou verbreden en als zij op- en afritten zou verleggen. De Minister benoemt keurig dat daar waar wettelijke normen worden overschreden als gevolg van het project A2 Deil-Vught, er zal worden zorggedragen voor 'mitigatie' of 'compensatie'. Iedereen die een beetje thuis is in dit soort beleidstaal weet dat daarmee wordt bedoeld op zaken als het aanbieden van dubbel glas voor woningen van aanwonenden en het realiseren van een stukje natuurgebied ergens anders in Nederland. Daar wordt Waardenburg niet beter van (en de aanwonenden ook niet).

Voor alle duidelijkheid geeft de Minister expliciet aan dat bovenwettelijke maatregelen zoals verbeteringen aan provinciale of gemeentelijke wegen niet zonder meer onderdeel zijn van het project. Dit soort maatregelen moet door de gemeente of de provincie zelf worden betaald. Wel is de Minister bereid te overwegen om ze te bestempelen als meekoppelkans, zodat ze tegelijkertijd kunnen worden uitgevoerd indien de gemeente er zelf voor zorgt dat alle plannen dan kant en klaar liggen zodra het Rijk de uitvoering gaat starten. Voor een gemeente die toch al een randweg wilde gaan maken kan dat handig zijn, het kan op de 10 miljoen tot 20 miljoen euro die zo'n rondweg kost enkele tonnen schelen als procedures mooi samenvallen in de tijd. Maar voor gemeente West Betuwe, die geen vigerend beleid heeft voor de totstandkoming van een randweg, levert dit dus niets op.

Op het verzoek van de gemeente aan de Minister om er voor te zorgen dat de VRI's niet leiden tot verslechtering van de doorstroming en veiligheid in de kern geeft de Minister als antwoord dat ze uiteraard altijd haar best doet om zo weinig mogelijk hinder te veroorzaken, maar dat hinder natuurlijk onvermijdelijk is bij zo'n groot project. Daar waar de gemeente voor de toeritdoseerinstallatie ook had gevraagd om te zorgen dat geen verlechtering van doorstroming en veiligheid optreedt, heeft de minister geantwoord dat de toeritdoseerinstallatie los staat van deze verkenning.

Met andere woorden: nee, het Rijk gaat niet voldoen aan het verzoek van de gemeente om een gebiedsproces te trekken. En nee, het Rijk gaat niet garanderen dat er geen hinder is en dat de situatie niet verslechtert (laat staan dat het Rijk gaat toezeggen dat de situatie zal verbeteren). En daarmee is stap 1 van dit grote, invloedrijke project, door het Rijk moeiteloos gezet en is de gemeente West Betuwe gewillig mee gegaan.

### **Het proces om te komen tot een voorkeursalternatief**

Op 22 juni gaat de Stuurgroep een uitspraak doen over een voorkeursalternatief. Daarvoor gaat de Bestuurlijke Advies Groep op 11 juni een voorkeur uitspreken. Hierin heeft gemeente West Betuwe een stem. Op basis van het advies van de Stuurgroep gaat de Minister eind 2020 een voorkeursalternatief kiezen. Het is van het grootste belang dat gemeente West Betuwe van de Minister verlangt dat ze de keuze voor een voorkeursalternatief goed onderbouwt en dat gemeente West Betuwe zich niet laat opscheppen met dure (zelf te betalen) maatregelen om de plannen van de Minister mogelijk te maken en het algemeen nationaal belang te dienen. Ook is het de taak van de gemeente om er voor te zorgen dat de belangen van alle Waardenburgers worden gediend.

De Minister gaat in de voorkeursbeslissing een uitspraak doen over:

- Het aantal rijstroken (2 x 3 of 2 x 4 of 2 x 5).
- Eventuele verplaatsing van aansluitingen (blijven alle aansluitingen behouden op (ongeveer) de huidige locatie of verplaatst de aansluiting bij Waardenburg).
- Grotere aanpassingen in de knooppunten (komen er bijvoorbeeld nieuwe fly-overs bij knooppunt Deil).
- Maatregelenpakket en ambitieniveau met betrekking tot inzet van slimme mobiliteit (welke quick wins uit het huidige Programma A2 worden ook na 2025 doorgezet en welke eventuele aanvullende maatregelen en ambities worden opgenomen in het maatregelenpakket).
- Meekoppelkansen: welke meekoppelkansen kunnen verder worden onderzocht en uitgewerkt in combinatie met het voorkeursalternatief.

De voorkeursbeslissing legt niet vast:

- De invulling van eventuele aanpassingen aan het onderliggend wegennet zoals dat van de eventuele randweg Waardenburg, aanpassingen aan provinciale wegen en de inrichting van kruispunten onderaan de op- en afritten (dat gebeurt pas in de planuitwerkingsfase).
- Maatregelen voor behoud van de leefbaarheid en voor het compenseren van effecten, zoals geluidsmaatregelen en water- en natuurcompensatie.
- Wat definitief de meekoppelkansen zullen worden.

Met andere woorden: de minister kiest hoeveel rijstroken ze wil en waar ze de op- en afritten wil hebben. Meer niet. De minister geeft nog wel aan dat ze tegelijk met de keuze voor het voorkeursalternatief ook nog allerlei combinaties kan maken tussen de algemene en specifieke bouwstenen. Ze laat het nu nog in het midden of ze later dit jaar één van de alternatieven gaat kiezen, of zo'n combinatie. Dit is voor gemeente West Betuwe erg ondoorzichtig. Op zo'n onheldere spelregel kan gemeente West Betuwe geen politieke keuzes baseren en al helemaal niet begroten. Het is zaak hierover meer duidelijkheid af te dwingen.

Die duidelijkheid moet er ook komen over de manier waarop de Minister gaat bepalen hoeveel rijstroken er komen en of er wel of niet iets gaat veranderen met de locatie(s) van de op- en/of afrit.

Over allebei deze zaken is de informatievoorziening tot nu toe uiterst vaag. Tot en met vorige week is vanuit de Projectgroep aangegeven dat alle gepresenteerde onderzoeksresultaten nog concept en onvolledig waren. De gemeenteraad zou er goed aan doen nog geen voorkeursalternatief uit te spreken voordat de kennis wel volledig en definitief beschikbaar is. In zaken met een dergelijke planning en een dergelijk grote impact moet een gemeente niet 100% willen beslissen met 50% van de kennis.

Als het gaat om de verbreding van de snelweg, mag de gemeente van het Rijk mogen verwachten dat uitsluitend tot verbreding wordt overgegaan indien is aangetoond dat de huidige breedte niet voldoende is. In de presentaties tot nu toe heeft Rijkswaterstaat benoemd dat het zeer goed denkbaar is dat er 5% minder wegverkeer komt als gevolg van COVID-19, dat er 5% minder wegverkeer komt door de lagere maximum snelheid en dat Quick Wins die al worden doorgevoerd zullen leiden tot 10% minder verkeer op de korte termijn en 3% tot 10% minder verkeer op de lange termijn. Als dat wordt gerelateerd aan de autonome groeiscenario's, dan kan in het goede geval de situatie zo zijn dat er nauwelijks een toename van het wegverkeer op de A2 zal zijn. In dat geval is een verbreding helemaal niet nodig. Verbreding is waarschijnlijk ook niet nodig als de A15 zou worden verbeterd en als de flyover van Noord naar West zou worden aangepast. Sinds de dag dat die flyover is neergelegd, is het elke dag in de avondspits raak met file op de A15 en als de staart daarvan maar lang genoeg wordt, dus ook op de A2. Elke keer als een belanghebbende tijdens een van de informatie avonden de vraag stelde hoe het verbeteren van de A15 zowel het aantal files op de A2 als de grote verkeersdruk door sluipverkeer op het onderliggend wegennet zou kunnen wegnemen, werd simpelweg gezegd 'daar zijn wij niet van, dat is een ander project'. Dat is onaanvaardbaar. Het verbeteren van de A15 is niet een leuk dingetje voor erbij, het is een van de manieren waarop een bijzonder duur en ingrijpend infrastructureel projecten op de A2 enorm kan worden gedownsized. Gemeente West Betuwe kan een hoop A2-ellende mislopen als het Rijk haar verantwoordelijkheid op de A15 neemt. Dat is een ander project is dan niet het goede antwoord.

Gemeente West Betuwe moet zich niet een verbreding van de A2 laten overkomen als niet is onderbouwd dat die nodig is. In dat kader is het onbegrijpelijk en zeer zorgwekkend dat gemeente West Betuwe geen zienswijze heeft ingediend toen het Rijk enkele weken geleden een Rarro-reservering van 38 meter heeft

gemaakt. Deze reservering is op niets gebaseerd en houdt nu al vast de maximale ruimte vrij, zodat Rijkswaterstaat over een tijdje volkomen gladjes een twee maal 5 rijbanen kan realiseren. DIT STUK PAS VERMELDEN ALS MEVROUW TIMMERMANS HEEFT GEREAGEERD OP DE VRAAG.

Ten aanzien van de op- en afritten geldt precies hetzelfde: de gemeente hoeft zich niet zomaar te laten dwingen in het nemen van zeer dure en onbewezen maatregelen (door het moeten zorgen voor goede aansluitingen op het onderliggend wegennet) zonder dat dit goed onderbouwd en ondersteund wordt.

Als eerste moet de gemeente zich de vraag stellen waarom er eigenlijk op- en afritten in Waardenburg moeten zijn. In het dorp woont een handje vol inwoners, die bij lange na niet allemaal en al zeker niet met grote regelmaat de A2 op of af hoeven. Ook is er een gering aantal bedrijven, verzameld op een klein en ouderwets bedrijventerrein, dat gezien het grote aantal 'te huur' borden al vele jaren niet floreert. Bewoners en bedrijven kunnen prima gebruik maken van de uitstekende bestaande afritten 15 (Geldermalsen) op de A2 of 30 (Geldermalsen) of 30A (Meteren) van de A15. De aansluitende provinciale wegen zijn veel beter ingericht voor het opvangen van dit verkeer dan de Steenweg in Waardenburg. Er zijn vele veel grotere dorpen en steden in Nederland die ook dicht langs een snelweg hebben en geen 'eigen' op- en afrit hebben en dat werkt uitstekend. Dat deze afrit toevallig ooit hier is ontstaan, wil niet zeggen dat dit voor de eeuwigheid zo hoeft te blijven.

Het grootste knelpunt van de vier op- en afritten vormt de afrit van Zuid naar Noord. Overigens is de overlast op deze afrit niet dermate groot dat er files op de A2 door worden veroorzaakt, maar de afrit staat (sinds deze enkele jaren geleden 'verbeterd' is) met name in de avondspits wel behoorlijk vol. Afsluiten van deze afrit (al was het alleen maar tijdens de avondspits) zou de grootste angel wegnemen en geen enkel probleem veroorzaken (want iedereen die vanuit Zaltbommel naar Waardenburg wil kan heel eenvoudig even aanhalen bij Knooppunt Deil en dan afrit Noord-Zuid nemen). Een andere oplossing kan worden bereikt door ofwel onderaan deze afrit een rotonde te realiseren, of door al het afkomende verkeer verplicht rechtsaf te sturen. Verkeer dat richting Haaften moet, kan dan omdraaien bij de rotonde van de Kaalakerstraat (een nieuwe rotonde ter hoogte van het huidige busstation of de Coöp zou nog veel beter zijn). Dat zou meteen een verkeerslicht en een verkeersregelingsinstallatie overbodig maken.

Wat voor de gemeente verder belangrijk is om te beseffen, is dat Rijkswaterstaat tovert met allerlei verschillende opties en combinaties in de diverse stukken en presentaties. Aanvankelijk werd aangegeven dat elke (wel of niet) verbreding kon worden gecombineerd met elke (wel of niet) verplaatsing van op- en afritten. Inmiddels is Rijkswaterstaat al zo ver in haar denken (zonder dat de gemeente daarin is meegenomen) dat alleen nog de volgende combinaties lijken te worden bekeken:

Alternatief 0+ = algemene bouwsteen 2x3 rijstroken met specifieke bouwsteen verplaatsing naar het Noorden met lange (door de gemeente te betalen) randweg.

Alternatief A = algemene bouwsteen 2x4 rijstroken met specifieke bouwsteen laten liggen van alle op- en afritten op de huidige locaties.

Alternatief B = algemene bouwsteen 2x4 rijstroken met specifieke bouwsteen verplaatsing naar het Noorden met korte (door de gemeente te betalen) randweg.

Alternatief C = algemene bouwsteen 2x5 rijstroken met specifieke bouwsteen verplaatsing naar het Noorden met korte (door de gemeente te betalen) randweg.

Met andere woorden: als de snelweg niet wordt verbreed, moet de gemeente wel een dure, lange, rondweg betalen. Maar ook met andere woorden: Rijkswaterstaat vindt het prima mogelijk om de snelweg wel te verbreden en toch de op- en afritten te laten liggen waar ze nu liggen (terwijl dat natuurlijk bijvoorbeeld bij de oprit Zuid-Noord helemaal niet kan omdat dan de walwoningen een extra rijstrook verhinderen, die niet ter hoogte van de huidige oprit kan worden gelegd). Het is te veel getover om voor ons burgers of u bestuurders nog helder zicht te houden in de brij van maatregelen en consequenties (en dan hebben we het nog niet over het afwegingskader, waarin straks plusjes en minnetjes en rode, groene en oranje blokjes tegen elkaar afgewogen moeten worden, die met de bril van het Rijk zijn gescoord).

Het wordt dus niet duidelijk uit welke voorkeursalternatieven de Minister nu eigenlijk wil gaan kiezen. Gaat het alleen over het aantal rijstroken en het wel of niet verleggen van de oprit? Of gaat het ook meteen over het door de gemeente moeten realiseren van een rondweg en waarom bepaalt Rijkswaterstaat in dat geval of het een korte of een lange rondweg moet worden.

Bij het vraagstuk over een rondweg, of die nu kort of lang zou moeten zijn, zou het goed zijn als gemeente West Betuwe zich drie keer achter de oren krabt en de vraag beantwoordt 'waarom en voor wie is een rondweg noodzakelijk'. Een rondweg is niet noodzakelijk voor de verkeersveiligheid. De onderzoeksresultaten laten zien dat het prima mogelijk is de druk op het onderliggend wegennet voldoende af te bouwen. Een rondweg is niet nodig voor het al eerder genoemde handje vol inwoners van Waardenburg, zelfs niet als die worden uitgebreid met de inwoners van de omliggende dorpen. Die hebben meer dan genoeg aan de Steenweg. Dat die Steenweg zo druk is (overigens is dit uitsluitend een probleem in de spits en bij ongevallen op de Martinus Nijfhoff brug, overdags en in het weekend is er niets aan de hand), komt met name door het vele sluipverkeer van de A15 en voor een deel door sluipverkeer dat bij Beesd vastloopt op de A2. Ook daarvoor geldt weer dat Rijkswaterstaat er goed aan zou doen om de oorzaken te gaan oplossen, in plaats van de symptomen te gaan bestrijden. De Steenweg kan nog beter worden ingericht om sluipverkeer te ontmoedigen. Dat gaat meteen de gewenste verbeteringen voor oversteekmogelijkheden voor de fietsers en de (in aantal overigens zeer beperkte) wandelaars opleveren.

Als een rondweg niet nodig is voor de inwoners, is deze dan nodig voor de bedrijven? Ook niet. Zoals al eerder beschreven, kunnen zij gebruik maken van de andere op- en afritten en het prima daarop aansluitende onderliggend wegennet. Een randweg gaat, zo laten de eerste studieresultaten zien, alleen maar meer verkeer aantrekken. Verkeer dat niet vanuit de inwoners of ondernemers komt, en dus alleen maar overlast met zich mee brengt. Gemeente West Betuwe kan een randweg bovendien helemaal niet betalen. Alleen al de reguliere ontwikkelingen in de zorg, deze versterkt door de gevolgen van de Corona crisis, brengen dermate veel kosten met zich mee dat het de komende jaren moeilijk genoeg zal worden de begroting sluitend te krijgen.

Of de gemeente moet met de rondweg andere plannen hebben, bijvoorbeeld in de vorm van ontwikkeling van woonwijken en bedrijventerreinen. Als we in de presentaties op de bewonersavonden dingen horen zeggen als 'bij het verplaatsen van woningen en bedrijven komt er ontwikkelruimte vrij', dan ontstaat een heel ander beeld over de 'noodzaak' van realisatie van een randweg. De geluidsrapporten spreken ook net iets te gemakkelijk over 'verstedelijking' en ook de gemeentelijke structuurvisie zou je zo kunnen interpreteren dat deze de wens tot bouwen binnen de (door sommige bestuurders al zo lang gewenste) randweg uitademt.

We vertrouwen er echter op dat de gemeente zich houdt bij het vastgestelde beleid en dat er niet zoiets bestaat als een dubbele agenda. In dat geval kunnen de vele miljoenen die nodig zijn voor aanleg en beheer van een randweg, alsmede het grote persoonlijke leed of bedrijfsmatige verlies dat velen van ons zal worden aangedaan bij de aanleg van een rondweg worden vermeden. Dan blijft het bijzondere en cultuurhistorisch waardevolle en door de gemeente in allerlei nota's hoog geprezen kleinschalige landschap bewaard, kunnen boeren en tuinders hun mooie beroep blijven uitoefenen, blijft het voor toeristen waardevol de fruittuin van Nederland op te zoeken en blijven onze dorpen leefbaar en divers. Hoe meer vernielingen worden aangebracht aan het landschap en in de sociale sfeer, hoe meer de draagkrachtige dorpsbewoners zullen wegtrekken naar andere gemeenten, met alle gevolgen voor de gemeentelijke inkomsten via bijvoorbeeld de OZB.

### **Schijnparticipatie**

Een ander onderwerp dat hier niet onvermeld mag blijven, is de manier waarop tot nu toe de zogenaamde participatie plaatsvindt. Alhoewel de Projectgroep blijft volharden in het idee dat er in Waardenburg en omgeving 3.000 brieven zouden zijn bezorgd met daarin de uitnodiging tot participatie hebben wij na het bevragen van bijna de helft van alle inwoners niemand kunnen vinden die zich deze envelop kan herinneren. Maar goed, op enig moment (twee jaar na de start van het project) zijn wij dan toch betrokken geraakt. Deze betrokkenheid beperkt zich helaas in de huidige fase tot het aanhoren van steeds weer herhaalde, oude informatie. Op eenvoudige vragen krijgen we netjes antwoord. Vragen die dieper willen doorgraven in het hoe en vooral het waarom worden echter ontweken. Het bedrijfsleven van Waardenburg en Haaften is tijdens deze avonden vreemd genoeg niet of nauwelijks vertegenwoordigd geweest, hetgeen de vraag oproept of er sprake is van één participatieproces, of dat sommige doelgroepen eigen participatiemogelijkheden hebben, dat andere doelgroepen niet kunnen meebeleven.

Daar waar de gemeenten in de voorliggende stukken meldt dat in de diverse informatie avonden al veel informatie is verstrekt over de uitkomsten van de onderzoeken van de MIRT-verkenning en de resultaten van

de gebiedsgerichte benadering en dat in workshops al veel van gedachten is gewisseld over de diverse alternatieven, is er feitelijk nog altijd niets gepresenteerd dat betrekking heeft op de feitelijke voorbereide besluitvorming, flitst informatie steeds in te hoge snelheid voorbij, worden bizar kleine en dus vorkomen onleesbare kaarten gebruikt, worden stukken steeds pas na de bijeenkomst op de twee websites van het Rijk gezet waardoor dan pas echt kan worden gelezen wat er stond en worden direct betrokkenen nog altijd niet rechtstreeks benaderd, terwijl er wel duizenden euro's worden uitgegeven aan advertenties voor niet-betrokkenen. De ambtenaren zijn van goede wil, maar ze doen niet wat wij nodig hebben.

Uit de informatieavonden en workshops blijkt dat niemand ons erkent in het feit dat onze woningen en bedrijven per direct onverkoopt zijn geworden en met de blik op oneindig wordt toegewerkt naar het vanuit het Rijk gewenste alternatief. Wij roepen de gemeente op de gebiedsmakelaar op pad te sturen om de direct betrokkenen te informeren en met hen te zoeken naar toekomstperspectief. Wij roepen de gemeente ook op om Rijkswaterstaat te verzoeken te stoppen met allerlei niet representatieve enquêtes en Mentimeters. Deze methoden kosten een hoop tijd en geld, werken met suggestieve vragen en geven het podium aan personen die helemaal niet rechtstreeks bij de A2 betrokken zijn. Daardoor gaat de energie van de workshops uit naar kleine detailbelangen, terwijl de belangrijke vragen, ondanks meerdere keren verzoeken in de chat geen aandacht krijgen. Als waren het kinderen in een speelgoedwinkel mogen de willekeurige deelnemers (die anoniem mogen blijven en dus voor hetzelfde geld uit Amsterdam of van Bonaire komen) aan een informatieavond in de mentimeter roepen of ze een gummetje willen (geen verbreding), of een puzzel (2x4) of een super-X-box met twintig games (2x5). U kunt wel raden hoe 'het sfeerbeeld vanuit de bewoners' er op basis van de Mentimeter uit komt te zien.

### **Wethouder wil nu al kiezen voor een voorkeursalternatief, terwijl er nog geen feiten zijn**

Aan de gemeenteraad wordt nu voorgesteld (zo lezen we in uw vergaderstukken) om een voorkeursalternatief uit te spreken voor:

- 2x4 rijstroken op de A2 tussen Deil en Empel.
- Maximale maatregelen in knooppunt Deil, zonder doelgroepstrook voor vrachtwagens.
- Nader onderzoek naar de A15 tussen knooppunt Deil en afrit Meteren.
- Volledige verplaatsing van de op- en afrit Waardenburg met oostelijke rondweg.

Wij kunnen alleen maar zeggen: denk hier goed over na. Op zoveel manieren al is het door velen gekoesterde en door de gemeente bejubelde agrarisch cultuurlandschap al aangetast. Waarom zouden we het verder kapot laten maken en erger nog zelf ook nog verder beschadigen? Wat levert dat op? En welke offers moeten er voor worden gebracht? Zijn die het waard? Zijn alle beleidsambities uit de beleidsnota's landschap, toerisme, samenleving echt zo bedoeld, of is het feit dat in de meest recente aanpassing van het bestemmingsplan allerlei waarden met één pennenstreek van de kaart zijn geveegd een prelude geweest op het aankomende moment waarop Waardenburg definitief wordt opgegeven?

Er is (wetend dat het moment van het verschijnen van de Notitie Reikwijdte en detailniveau inmiddels verloren is gegaan) nog één moment waarop gemeente West Betuwe pro actief sturend kan zijn in deze discussie. En dat is nu. Alle maanden en jaren die hierna volgen kan de gemeente alleen nog reactief handelen. Het algemeen belang zal dan door de Minister worden worden aangehaald als reden om mitsen en maren vanuit de gemeente van tafel te vegen. Waardenburg wordt opgescheept met nog meer lawaai, vervuiling en aantasting dan nu, bedrijven gaan kopje onder, burgers worden afgescheept met 'compenserende maatregelen' en Waardenburg wordt een dikke rotte kies in dat prachtige land dat we kennen als De Betuwe.

Bedankt voor uw aandacht.

**Namen van de ondertekenaars**





