

Q&A vervolgvragen voor gemeente West Betuwe en Rijkswaterstaat

1 oktober 2020

Vooraf nog enkele algemene opmerkingen:

Planning

Wat betreft de planning van het project: op dit moment wordt gewerkt aan besluitvorming over het concept-voorkeursalternatief. Bestuurlijke overeenstemming is hier tot op heden nog niet over bereikt. Dit heeft gevolgen voor de planning van de zienswijzeprocedure. Er wordt nu toegewerkt naar start van de procedure half november. Op het moment dat de zienswijzeprocedure start, worden alle documenten die horen bij het voorkeursbesluit openbaar. U kunt op basis van die documenten uw zienswijze indienen. Ofwel: u kunt uw advies uitbrengen aan de besluitvormers. Wanneer de zienswijzeprocedure start, hoe u een zienswijze in kunt dienen en wanneer informatiebijeenkomsten zullen worden georganiseerd zullen we o.a. bekend maken via onze nieuwsbrief, op onze website (www.mirta2deilvught.nl), via sociale media, met advertenties in dag- en huis-aan-huisbladen en via de website van de Directie Participatie¹.

Na een zienswijzeprocedure van 6 weken worden alle zienswijzen verwerkt. Definitieve besluitvorming zou dan plaats kunnen vinden in februari/maart 2021.

Daarna wordt begonnen met opstarten van de volgende fase van het project, de Planuitwerking. Daarin wordt het voorkeursalternatief stapje voor stapje tot in detail uitgewerkt. Dat leidt uiteindelijk tot een OntwerpTracebesluit (of onder de nieuwe Omgevingswet die in 2022 ingaat: het OntwerpProjectbesluit). Dat is voorzien in 2024. In de planuitwerkingsfase zal veel contact zijn met omwonenden en belanghebbenden. Daarbij zal, zoals eerder ook al aangegeven, veel meer in detail gekeken en gesproken worden over oplossingen.

Programma A2 Deil-Vught

Er wordt nog vaak gesproken over Rijkswaterstaat als uitvoerder van de verkenning of plannenmakende partij. Graag willen we benadrukken dat niet alléén Rijkswaterstaat de opdrachtgevende partij voor de verkenning is. Er zijn vijf opdrachtgevende partijen, verenigd in het Programma A2 Deil-Vught. De vijf (betalende en bepalende) partijen zijn:

1. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (waar Rijkswaterstaat een onderdeel van is).
2. De provincie Gelderland
3. De Regio Rivierenland
4. De provincie Noord-Brabant
5. De gemeente 's-Hertogenbosch

Waar u vaak Rijkswaterstaat noemt moet het feitelijk het Programma A2 Deil-Vught zijn. We vinden het belangrijk om dat te benadrukken omdat de voorbereiding en besluitvorming over de A2 Deil-Vught plaats vindt uit naam van al deze partijen.

¹ www.platformparticipatie.nl Het Platform Participatie is in beheer bij de directie Participatie. Deze directie is onderdeel van het ministerie van IenW. De adviseurs van deze directie zetten zich in voor een goede samenwerking tussen het ministerie en de samenleving. Zij begeleiden participatieprocessen zo zorgvuldig en transparant mogelijk. Het Platform Participatie ondersteunt daarbij

Beantwoording van uw vervolgvragen

Vraag: 15:

Signaal van de burgers dat het te veel en te moeilijk werk is voor burgers om een formele zienswijze vorm te geven en verzoek aan gemeente West Betuwe en Rijkswaterstaat om te helpen dat te faciliteren.

Antwoord:

Als burgers in hun eentje niet kunnen reageren, kunnen ze hun krachten bundelen.

Vervolgvraag:

Ook indien burgers hun krachten bundelen, blijft het voor mensen die voor dit soort ruimtelijke ingrepen en bestuurlijke besluitvormingstrajecten niet hebben door geleerd en/of er geen praktische ervaring mee hebben heel moeilijk om alle stukken te lezen, te begrijpen en er op de goede manier op te reageren. Nogmaals het verzoek aan gemeente West Betuwe en Rijkswaterstaat om te helpen dat te faciliteren.

Antwoord:

Wij komen betrokkenen hierin tegemoet door de inhoud van de betreffende rapporten zowel schriftelijk als mondeling toe te lichten en eventuele vragen daarover te beantwoorden, onder meer tijdens informatiebijeenkomsten die worden gehouden tijdens de zienswijzeprocedure. Daarnaast kunt u zich door een vertegenwoordiger van de Directie Participatie² laten helpen bij het indienen van de zienswijze, waarbij het gaat om het correct opschrijven en indienen van uw zienswijze. Ook kunt u vragen over de zienswijzeprocedure stellen aan de Directie Participatie. Het gaat daarbij vooral om de vorm van de zienswijze. Met de inhoud van de zienswijze kunnen wij u helaas niet helpen. Uiteraard staat het u vrij om voor wat betreft de inhoud van uw zienswijze advies in te winnen of om u te laten bijstaan door bijvoorbeeld een deskundige en/of rechtshulpverlener.

Vraag 185:

In de presentatie is gezegd dat er nieuwe grond beschikbaar komt voor ontwikkelingen. Welke grond is dat en wat voor een soort ontwikkelingen heeft de gemeente daarbij op het oog (wonen, industrie, etc.).

Antwoord:

De betreffende variant geeft mogelijkheden voor ruimtelijke ontwikkeling. De gemeente gaat een gebiedsvisie opstellen waar dit soort aspecten in worden mee genomen.

Vervolgvraag:

Wat een raar antwoord. Het idee van de gebiedsvisie is pas ontstaan toen burgers in protest kwamen tegen de plannen rondom een verbreding van de A2 en/of verplaatsing afritten en/of realisatie rondweg, volgens de oorspronkelijke voornemens zou er helemaal geen gebiedsvisie komen. Toen nog niet bekend was dat er een gebiedsvisie zou worden geschreven, werd reeds benoemd dat er nieuwe grond beschikbaar komt voor ontwikkelingen. De vraag blijft staan. Welke grond komt beschikbaar voor ontwikkelingen en wat voor een soort ontwikkelingen heeft de gemeente daarbij op het oog (wonen, industrie, etc.).

² www.platformparticipatie.nl Het Platform Participatie is in beheer bij de directie Participatie. Deze directie is onderdeel van het ministerie van IenW. De adviseurs van deze directie zetten zich in voor een goede samenwerking tussen het ministerie en de samenleving. Zij begeleiden participatieprocessen zo zorgvuldig en transparant mogelijk. Het Platform Participatie ondersteunt daarbij.

Antwoord:

Het idee van de gebiedsvisie en gebiedsgerichte aanpak is ontstaan op het moment dat duidelijk werd dat veranderingen aan de A2 (in combinatie met de andere ontwikkelingen rond Waardenburg) mogelijk grote impact zouden hebben op Waardenburg en omgeving. De eerste aanzet tot de gebiedsgerichte aanpak is door de gemeente gedaan in haar zienswijze op de NRD in november 2019.

Er is door de gemeente West Betuwe een ruimtelijke analyse uitgevoerd die een beeld geeft wat voor ruimtelijke ontwikkeling mogelijk zou kunnen zijn bij het verplaatsen van de aansluiting in Waardenburg. Voor meer informatie over deze analyse wordt verwezen naar de gemeente West Betuwe. De gemeente West Betuwe heeft nog geen mening gevormd over de concrete vraag welk deel van de grond beschikbaar zou moeten komen voor welke ontwikkelingen.

Vraag 20:

We gaan er vanuit dat we als aanwonenden netjes worden behandeld indien we last krijgen van de realisatie van een verbreding van de A2 en/of verplaatsing afritten en/of realisatie rondweg.

Antwoord:

Zodra meer duidelijk wordt over de exacte impact van de plannen, zullen we met degenen die direct geraakt worden intensief contact hebben. Verder wordt verwezen naar digitale informatie over schade en compensatie.

Vervolgvrage:

Wat is 'direct geraakt'. Jarenlang in het lawaai zitten bij de aanleg is ook een vorm van geraakt zijn. Na realisatie voor eeuwig meer lawaai, fijnstof en andere effecten door een dichter bij je huis gelegen snelweg is ook een vorm van geraakt zijn. Een kleinere tuin overhouden met minder rustige plekjes, minder schaduwplekjes of juist minder zonplekjes, etc., doordat er een rondweg over een deel van je perceel komt te lopen is ook een vorm van geraakt zijn. Dat is niet alleen op te lossen met de vierkante meter prijs. Hoe wil gemeente West Betuwe er in deze gevallen zijn voor de inwoners?

Antwoord:

Wij begrijpen dat de mogelijke consequenties niet alleen gelden voor eigenaren van wie een perceel wordt geraakt bij een mogelijke uitbreiding. Bewoners kunnen ook op een andere manier geraakt worden, bijvoorbeeld door uitvoerings-, geluids- en/of luchthinder. Binnen de mogelijkheden die er zijn, zal in de vervolgfases gekeken worden hoe hier mee om te gaan .

Nadat een voorkeursbesluit is genomen wordt deze in de planuitwerking nader uitgewerkt (zie ook begin document voor nadere toelichting). In de planuitwerkingsfase wordt vanuit het Programma A2 Deil-Vught en vanuit de gemeente zo optimaal mogelijk contact gezocht met de bewoners van Waardenburg en omgeving om hen zo goed mogelijk te informeren over de ontwikkelingen en keuzes en om hen te betrekken bij de planvorming en ontwerpen. Voor burgers en bedrijven die met hun perceel geraakt worden door de uitvoering van plannen en de gevolgen hiervan gelden gebruikelijke procedures (planschade en nadeelcompensatie).

Vraag 35:

Waarom wil gemeente West Betuwe de afrit van Den Bosch naar Waardenburg en de oprit van Waardenburg naar Utrecht behouden?

Antwoord:

Er is gekeken naar het opheffen van de op- en afritten. Afsluiting is niet mogelijk omdat woningen, winkels en bedrijven dan minder goed bereikbaar worden en omdat er dan te veel verkeersbewegingen op de provinciale weg en in Waardenburg zullen zijn.

Vervolgvraag:

Het onderzoek waarbij 'gekeken' is, willen we graag inzien. Hoeveel automobilisten komen er per dag vanaf de A2 vanuit het Zuiden die woningen, winkels en bedrijven in Waardenburg als bestemming hebben? Dus hoe groot zou het afsluit-effect zijn en hoe verhoudt zich dat tot de problemen die zouden kunnen worden opgelost bij het wel afsluiten (de gehele dag of tijdens de spitsuren)?

Antwoord:

Het is uiteindelijk een afweging tussen voor- en nadelen voor het totale gebied in en rondom Waardenburg. Tijdens de zogenaamde ontwerpessies is door vertegenwoordigers van het consortium samen met vertegenwoordigers van het programma A2 en vertegenwoordigers van de gemeente gekeken naar de verschillende mogelijkheden. Daar is, niet zozeer cijfermatig maar voor het algemeen belang, geconcludeerd dat het niet wenselijk is voor de bereikbaarheid van de bedrijven en woningen om de aansluiting te laten vervallen. Deze bedrijven en woningen zouden namelijk dan ontsloten worden via aansluitingen op minimaal 3,5 km hemelsbreed (halve aansluiting) of 5,3 km (hele aansluiting). Zoals aangegeven in juni 2020 zijn de verkeerstellingen in te zien op de website van het Waardenburgs Platform.

Vervolgvraag:

Verder wordt geen antwoord gegeven op de suggestie om de afrit van Den Bosch naar Waardenburg open te laten, maar onderaan de afrit een verplichte rijrichting naar rechts te creëren, waarbij verkeer dat naar links moet (Tuil en Haaften) gaat omkeren bij het busstation, de Coöp of de rotonde van de Kaalakkerstraat. Over hoeveel personen auto's en vrachtwagens gaat het dan per dag?

Antwoord:

In de ontwerpnota zijn het proces en de keuzes die gemaakt zijn in de MIRT-verkenning uitgelegd. Op- en afritten worden in principe niet afzonderlijk bekeken want zij vormen als geheel een logische aansluiting op het verkeerkundige systeem. Bovendien is het zo dat uw suggestie, onvoldoende aansluit bij de logica van de weggebruiker (verkeersbeeld en gewenste bereikbaarheid) en extra verkeersbewegingen binnen de kern Waardenburg oplevert, wat leidt tot nieuwe negatieve effecten (leefbaarheid en verkeersveiligheid) voor de bewoners van de dorpskern. Het doel is uiteindelijk om ervoor te zorgen dat er zo min mogelijk vervoersbewegingen door de kern Waardenburg zijn.

Vraag 41:

Welke effecten hebben de maatregelen die op korte termijn worden genomen op de drukte op de A2 en op de hoeveelheid sluipverkeer?

Antwoord:

Er komen op korte termijn snelheidsremmers op de Boutensteinseweg en de Schuttersweg in Beesd. En er komen borden gesloten verklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer rondom waardenburg en Tuil. Met de provincie wordt gekeken naar een aanpak van de kruising onderaan de afrit vanuit het Zuiden, bijvoorbeeld met verkeersregelinstanties.

Vervolgvraag:

Is er een nulmeting gedaan voor het aanbrengen van de termijn snelheidsremmers op de Boutensteinseweg en de Schuttersweg in Beesd? Wanneer wordt het effect van deze snelheidsremmers bekend? Wordt dit effect meegenomen in de besluitvorming rondom de verbreding van de A2 en/of verplaatsing afritten en/of realisatie rondweg?

Antwoord:

Er is inderdaad een nulmeting gedaan op de Boutensteinseweg. Wanneer het effect van de snelheidsremmers bekend wordt is moeilijk te zeggen. Op de eerste plaats zijn de snelheidsremmers nog niet aangebracht. Op de tweede plaats doordat het verkeersbeeld vanwege COVID-19 nog

steeds (veel) afwijkt en niet bekend is wanneer het verkeersbeeld weer voldoende “normaal” is. Daarnaast is het effect geen beslissende factor in het te nemen voorkeursbesluit. Wel wordt sluijpvverkeer in algemene zin meegewogen in het voorkeursbesluit.

Vervolgvraag:

Wanneer wordt bekend wat de beste aanpak is om samen met de provincie de kruising onderaan de afrit aan te pakken?

Antwoord:

Om de doorstroming onderaan de oostelijke aansluiting met de A2 op korte termijn te kunnen verbeteren zijn deze aansluiting en de westelijker gelegen rotonde in Waardenburg doorgerekend. Dit is iets later afgerond dan gepland vanwege een lokaal Waardeburg-initiatief dat in de berekeningen moest worden meegenomen. Daarbij zijn voorkeursoplossingen (vormgeving kruisingen) opgenomen in een notitie. De notitie met berekeningen en voorkeursoplossingen is op 15 september besproken met RWS en de gemeente West Betuwe. Realisatie is volgens de opdracht gepland in 2021. Of dat haalbaar is hangt af van overeenstemming tussen alle partijen over de maatregelen, aanpassingen en financiering. Daarover vindt nog overleg plaats.

Vraag 93:

Waarom worden de Zandweg en de Haarstraat niet gesloten voor alle verkeer behalve bestemmingsverkeer?

Antwoord:

Er komen borden gesloten verklaring met uitzondering van bestemmingsverkeer rondom Waardenburg en Tuil. Overigens blijkt uit juridische uitspraken dat deze borden niet handhaafbaar zijn.

Vervolgvraag:

Als de maatregel om de straten rondom Waardenburg en Tuil uitsluitend toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer niet handhaafbaar zijn, waarom kiest de gemeenten er dan toch voor deze maatregel in te voeren? Dan is het toch een schijnmaatregel en zal er geen enkel positief effect vanuit gaan? Dan worden bewoners toch blij gemaakt met een dode mus, die wordt betaald uit gemeenschapsgeld?

Antwoord:

Het werkt voor een deel wel en is een goedkope maatregel, maar zal niet iedereen tegenhouden.

Vraag 49 en 60 en 62:

In de voorliggende onderzoeken wordt aangegeven dat er scenario's zijn waarin het wegverkeer niet toeneemt (als gevolg van onder meer Quick Wins, thuiswerken, etc.) Deze afnames zijn ingeschat op 13% tot 20%. Namelijk 5% minder wegverkeer door COVID19, 5% minder wegverkeer door de lagere maximum snelheid, 10% minder verkeer door Quick Wins. Er zou dan netto geen groei van het verkeer op de A2 zijn. In het hoge scenario is wel sprake van groei. Wanneer en hoe wordt bepaald van welk scenario er sprake is, hoe wordt gekozen of we uitgaan van meevallers of tegenvallers, van groeiend wegverkeer of geen groeiend weg verkeer?

Wanneer wordt onderzocht welk deel van de huidige problematiek (met name de sluijpvverkeerproblematiek) zou kunnen worden verlicht door aanpassingen op de A15? Het zou zonde zijn de weg te verbreden, zeer veel gemeenschapsgeld uit te geven en veel ellende aan te richten in het landschap en in de levens van mensen als het niet nodig is.

Antwoord:

De verwachte afname weegt niet op tegen de verwachte groei van het verkeer in 2040, zowel in het hoge als in het lage scenario. Zelfs in het lage groeiscenario tellen al deze mogelijke afnames op tot een netto groei.

Vervolgvraag:

Dit is niet duidelijk, graag op basis van de geschetste groeigegevens en afnamegegevens inzichtelijk maken wat de worst case en de best case netto scenario's zijn. Het is essentieel niet meer geld uit te geven en niet meer negatieve effecten te veroorzaken dan strikt noodzakelijk is.

Antwoord:

In de huidige situatie is er op de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught tijdens de spits sprake van files. Niets doen betekent dat de situatie van jaar op jaar verslechterd. Het verkeer blijft groeien. Vooral buiten de spitsen is dat zichtbaar. In de spits zelf is maar in beperkte mate groei mogelijk, omdat op diverse wegvakken er in de spits niet of nauwelijks capaciteit meer beschikbaar is (waardoor er al files staan). Tot 2040 groeit het verkeer ten opzichte van de huidige situatie. Dit komt onder meer doordat de bevolking in omvang toeneemt. Het gevolg is dat de knelpunten op de A2 groter worden, vaker voorkomen en langer duren. Naast de spits is er vooral ook buiten de spits congestie. Het doorzetten van de landelijke snelheidsverlaging naar 100 km/u, veranderend reisgedrag door COVID-19 en de inzet van een breed mobiliteitspakket leiden naar verwachting tot een (kleine) beperking van de problematiek op de weg. Dit alles is niet genoeg om de problemen die worden verwacht volledig het hoofd te bieden. De capaciteit van de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught zal onvoldoende zijn om de toenemende groei aan te kunnen. De onderliggende onderzoeken en analyses worden gepubliceerd in de milieueffectrapportage (MER), deelrapport verkeer. Dit rapport wordt openbaar op het moment dat het concept-voorkeursbesluit is genomen en voor zienswijze wordt voorgelegd.

Vervolgvraag:

Aangegeven wordt dat de files niet op zullen lossen omdat de I/C verhouding op bepaalde wegvakken nog steeds boven de 0,8 zal blijven. Wat is een I/C-verhouding en waarom blijft die boven de 0,8 op veel wegvakken en welke wegvakken zijn dat?

Antwoord:

De I/C-verhouding is de verhouding tussen de intensiteit (het aantal voertuigen op een wegvak in een bepaalde periode) en de capaciteit (het aantal voertuigen dat maximaal over een wegvak kan rijden in een bepaalde periode) op een weg. Bij een verhouding van 0,8 of hoger is in het algemeen sprake van congestie (files). Uit de verkeersmodellering volgt dat de I/C-verhouding op bepaalde wegvakken nog steeds boven de 0,8 zal blijven. Dat komt doordat de A2 in een enorme verkeersbehoefte voorziet. Het vormt een belangrijke schakel tussen Noord en Zuid. Verbeteringen betekenen dat de verhouding tussen intensiteit en capaciteit verbetert. Maar de intensiteit neemt ook toe door de verbeteringen (verkeer dat eerst een andere route nam of reizigers die van trein overstappen op auto). Daardoor zullen er wegvakken blijven bestaan met hoge I/C verhoudingen. De wegvakken die het betreft zijn terug te vinden in de rapportages die bij het voorkeursbesluit gepubliceerd worden.

Vervolgvraag:

Wanneer is dat?

Antwoord:

Zie vorige antwoorden op vervolgvragen 49, 60 en 62.

Vervolgvraag: waarom worden de andere groeibeperkende invloeden niet onderzocht?

Antwoord:

De volgende groeibeperkende aspecten zijn meegenomen in de beoordeling van de kansrijke alternatieven:

- De verkeersberekeningen zijn uitgevoerd met 2 scenario's: een scenario met lage economische groei en lage bevolkingsgroei en een scenario met hoge economische groei en bevolkingsgroei. In het lage scenario zijn diverse mogelijke groeibeperkende invloeden verwerkt zoals lage economische groei.
- In de modellering is uitgegaan van maximumsnelheden van vóór de landelijke invoering van een maximumsnelheid van 100 km/uur. Dit betekent dat in de modellering op verschillende wegvakken is uitgegaan van maximumsnelheden van 120 of 130 km/uur. Dit is gedaan, omdat onzeker is hoe lang de verlaagde maximumsnelheid van 100 km/uur van toepassing blijft en omdat met hogere snelheden de 'worst-case' milieueffecten in beeld worden gebracht. Met een gevoeligheidsanalyse is getoetst of een maximumsnelheid van 100 km/uur effect heeft op de afweging naar en het presteren van het voorkeursalternatief. 100km/uur blijkt inderdaad een groeibeperkende invloed te hebben.
- Ook is gekeken naar het effect van een breed pakket aan mobiliteitsbeperkende maatregelen met als doelstelling om 10% verkeer van de weg te halen. Het gaat dan om maatregelen als verbetering van OV knooppunten, fietspaden en carpoolplekken. Die maatregelen worden al voorbereid maar vragen tevens om een vervolg op langere termijn.
- Uit de gevoeligheidsanalyse OV-toekomstbeeld blijkt dat het treinverkeer met circa 2 % groeit, waardoor alle vervoerwijzen (niet alleen auto) een lichte daling ervaren. Deze groei treedt op bij afstanden boven 20 km. Bij afstanden tot 20 km daalt het treinverkeer juist. Al met al heeft het OV-toekomstbeeld beperkt effect op de A2 Deil-Vught, het aantal voertuigverliesuren verandert niet (zowel in het hoge als het lage scenario).
- Door COVID-19 werken Nederlanders plots veel meer thuis. Mogelijk blijven mensen ook tijdens het 'nieuwe normaal' vaker vanuit huis werken, waardoor de hoeveelheid verkeer op de weg verandert. Eventuele blijvende COVID-19-effecten zijn niet meegenomen in de modelleringen en de onderzoeken, maar zijn wel kwalitatief beschouwd in de afweging van de kansrijke alternatieven.

Vervolgvraag:

Aangegeven wordt dat het doorstromingsprobleem niet met louter maatregelen op de A15 kan worden opgelost. Wij hebben niet beweerd dat de doorstromingsproblemen met maatregelen op de A15 kunnen worden opgelost, maar we hebben geschetst dat een deel van de fileproblematiek en een deel van de sluipverkeerproblematiek wordt veroorzaakt door knelpunten op de A15. De vraag blijft dus staan: wanneer wordt in beeld gebracht welke positieve effecten aanpassingen op de A15 kunnen hebben op de problematiek op de A2 en op het onderliggend wegennet?

Antwoord:

De herinrichting van knooppunt Deil valt als oplossingsrichting binnen de scope van het onderzoek naar de A2 Deil-Vught. Effecten van oplossingen op de A2 inclusief knooppunt Deil voor de A15 zijn geanalyseerd en meegewogen. Oplossingen verder op de A15 zijn geen onderdeel van deze MIRT-verkenning. Dat vergt een uitgebreide nieuwe studie met een andere opdracht.

Vraag 64:

Is er bij verbreding van de A2 geen ruimte nodig ter hoogte van de woningen aan de Veerstraat?

Antwoord:

Bij verbreding naar 2x4 rijstroken is er ruimtebeslag op de tuinen van enkele woningen aan de Veerstraat. In de planuitwerking wordt gekeken naar mogelijke maatregelen om het negatieve effect op de tuinen zoveel mogelijk te beperken.

Vervolgvraag:

Welke tuinen worden getroffen bij verbreding naar 2x4? Wordt het kleiner worden van tuinen slechts gezien als vermindering van het aantal vierkante meters dat burgers in eigendom hebben? Of beseffen gemeente West Betuwe en Rijkswaterstaat zich dat het ook gaat om het dichterbij de woning krijgen van lawaai, stank, trillingen, giftige stoffen, fijnstof, etc. En in dat laatste geval: hoe gaan bewoners hierbij geholpen worden? Wat wordt bedoeld met negatieve effecten zo veel mogelijk beperken? Het gaat hier niet alleen om een geluidsscherm of iets dergelijks. Het woongenot wordt aanmerkelijk minder als de tuin kleiner wordt, de lawaai-arme zone in de tuin kleiner wordt en de weg dichterbij de woning komt.

Antwoord:

In het MER is gekeken naar een groot aantal milieu-en omgevingsaspecten zoals externe veiligheid, lucht, geluid, gezondheid, uitvoeringshinder, duurzaamheid, beschermde gebieden en soorten, water en bodem. In het MER kunt u een volledig overzicht en een toelichting terugvinden. Hiermee zijn alle voor het MER relevante aspecten onderzocht. De nadere uitwerking van de ontwerpen vindt plaats in de planuitwerkingsfase. Dan volgt ook hoe met deze aspecten wordt omgegaan.

Vervolgvraag:

Welke tuinen worden getroffen bij verbreding naar 2x5?

Antwoord:

De nadere uitwerking vindt plaats in de planuitwerkingsfase. In de huidige fase (de verkenning) kan op het detailniveau dat u vraagt, nog geen concreet antwoord worden gegeven.

Vraag 69:

Bij de raadstukken zat een document van Omgevingsdienst Rivierenland (ODR) waarin wordt gesproken over de noodzaak tot het afbreken van 6 tot 10 woningen. Welke woningen zijn dit?

Antwoord:

De berekeningen van de ODR zijn gebaseerd op grove stippellijnen. Details en effecten zijn nog niet uitgekristalliseerd.

Vervolgvraag:

Wat een raar antwoord. ODR heeft bij drie varianten zeer specifiek drie aantallen te verwijderen huizen genoemd. Welke huizen betreft dit? Ook al is een stippellijn nog zo grof, het is echt wel duidelijk welke huizen sowieso binnen de lijn vallen. Als één of meer huizen net op het randje van de brede stippellijn vallen, dan snappen we dat ze misschien wel weg moeten en misschien net niet weg hoeven (maar in dat geval met een hoop ellende voor de bewoners blijven bestaan), dus prima om die twijfelgevalwoningen dan nog even niet te noemen. Maar de woningen die binnen de stippellijn vallen graag eerlijk benoemen.

Antwoord:

De stippellijn geeft aan dat dit geen concrete, harde lijn is en dat de positie van de stippellijn daarmee ook niet vast ligt. Dit betekent dat de exacte gevolgen niet uit het onderzoek zijn af te leiden. Wij kunnen daarom niet aangeven om welke huizen het gaat. De nadere uitwerking vindt

plaats in de planuitwerkingsfase. In de huidige fase (de verkenning) kan nog geen antwoord op deze vraag worden gegeven.

Vraag 71 en 170:

Het gebied zit inmiddels op slot. Woningen en bedrijven zijn onverkoopbaar en zeer fors in waarde gedaald. Sommige eigenaren hebben te maken met een situatie waarin de hypotheek onder water staat. Hoe worden eigenaren in bovenstaande zaken geholpen?

Antwoord: ter kennisname.

Vervolgvrage:

Wat een raar antwoord. Er wordt ontkend dat vastgoed onverkoopbaar is geworden, terwijl alle NVM-makelaars en NVR-rentmeesters die wij hierin tot nu toe hebben geconsulteerd stellig bevestigen dat woningen tonnen minder waard zijn geworden en feitelijk onverkoopbaar zijn geworden. De vraag blijft staan. Ook de vraag inzake hoe te handelen indien de hypotheek van een eigendom onder water staat, blijft staan.

Antwoord:

Bij vraag 170 is aangegeven dat het antwoord te lezen is onder vraag 166. De bovenstaande vraag is geherformuleerd. Vragen met betrekking tot planschade komen pas bij de volgende fase (de planuitwerking) aan bod. Er is nu nog geen sprake van een plan. De planuitwerking, die nog moet starten, eindigt met een Projectbesluit. Op dat moment is er sprake van een plan en kan er mogelijk sprake zijn van planschade. Daarnaast geldt – hoe vervelend ook – dat de zogenaamde schaduw schade als gevolg van onzekerheid over de voorbereiding van een besluit valt onder het normale maatschappelijke risico. Zie ook beantwoording van vervolgvraag 165.

Vraag 165:

Is de gemeente en is Rijkswaterstaat bereid alle direct belanghebbenden in staat te stellen een gevalideerde taxatie met nulmeting uit te laten voeren?

Antwoord:

Rijkswaterstaat voert geen gevalideerde nulmeting uit. De Tweede Kamer heeft in een eerdere casus laten weten dat deze grijze schaduw schade een maatschappelijk risico is dat voor rekening van de eigenaar komt.

Vervolgvrage:

In welke casus heeft de Tweede Kamer dit benoemd?

Antwoord:

De Tweede Kamer heeft ingestemd met de Invoeringswet voor de Omgevingswet (Staatscourant 20 juni 2020). Hierin heeft de Tweede Kamer ook ingestemd met de regeling voor nadeelcompensatie. Dat is de vergoeding van schade die burgers en ondernemers ondervinden door een overheidsbesluit. Bijvoorbeeld wanneer de gemeente instemt met de bouw van een flat die het uitzicht belemmert. De hoogte van de schade wordt straks bepaald op het moment dat er ook echt gebouwd gaat worden. Want dan kan de schade het best worden berekend. De Tweede Kamer heeft daarbij ook beslist dat een deel van de schade voor eigen rekening van bestaande huiseigenaren en bedrijven komt. Schaduw schade is het negatieve effect op de waarde van onroerende zaken door de voorbereiding van een besluit of activiteit. De hieruit voortkomende onzekerheid hoort – hoe vervelend ook voor u – volgens de wetgever bij het normale maatschappelijke risico.

Vervolgvraag:

Is de gemeente bereid alle direct belanghebbenden in staat te stellen een gevalideerde taxatie met nulmeting uit te laten voeren?

Antwoord:

[Zie het antwoord hierboven.](#)

Vraag 80:

Een verdubbeling van de capaciteit van Nedcargo heeft grote impact op Tuil en Waardenburg, nog los van de vraag of de A2 wordt verbreed en/of afritten worden verlegd.

Antwoord:

Nedcargo wordt meegenomen bij het opstellen van de gebiedsvisie voor Waardenburg. Voor de uitbreiding is al een ruimtelijke procedure doorlopen op basis van de huidige situatie.

Vervolgvraag:

Wat staat hier nou eigenlijk? Heeft Nedcargo reeds toestemming om twee keer zo groot te worden? Zo ja, waarom is dat in alle stukken rondom de realisatie van een rondweg niet opgenomen? Het idee van de gebiedsvisie is immers pas ontstaan toen burgers in protest kwamen tegen de plannen rondom een verbreding van de A2 en/of verplaatsing afritten en/of realisatie rondweg, volgens de oorspronkelijke voornemens zou er helemaal geen gebiedsvisie komen. Hoe zou dan zijn omgegaan met Nedcargo in de besluitvorming?

Antwoord:

[De uitbreiding van Nedcargo verloopt volgens de geldende regels en staat los van het wel of niet uitbreiden van de A2. Als gevolg van de vele ontwikkelingen rond Waardenburg wordt nu een gebiedsvisie opgesteld waarin uiteraard alle relevante ontwikkelingen – inclusief een mogelijke uitbreiding van Nedcargo – worden meegenomen.](#)

[Overigens is het idee van de gebiedsvisie en gebiedsgerichte aanpak niet pas ontstaan toen er protest kwam, maar is al veel eerder ontstaan op het moment dat duidelijk werd dat veranderingen aan de A2 mogelijk grote impact zouden hebben op Waardenburg en omgeving.](#)

Vraag 84:

Sluipverkeer op de Zandweg is afkomstig van de A15.

Antwoord:

De Zandweg is een sluiproute tussen de A2 en de A15 en tussen de A15 en de A2.

Vervolgvraag:

Als er in Waardenburg sluipverkeer bestaat door problematiek op zowel de A2 als problematiek op de A15, waarom wordt de A15 dan in het hele verhaal rondom het oplossen van de totaal problematiek bewust volledig buiten beschouwing gelaten?

Antwoord:

[De A15 wordt niet geheel buiten beschouwing \(scope\) gehouden. Er wordt gekeken naar knooppunt Deil en de effecten van maatregelen op de A2 en knooppunt Deil voor de doorstroming op de A2. Ook zijn steeds de effecten van sluipverkeer op onderliggend wegennet in beeld gebracht o.a. om inzicht te krijgen in het sluipverkeer tussen Meteren en Waardenburg alsook wat de effecten op dat verkeer zouden zijn als de A2 \(en deels A15 tussen Deil en Meteren\) wordt aangepakt. Het onderzoek en de analyse staan in de milieueffectrapportage \(MER\), deelrapport verkeer dat bij het](#)

voorkeursbesluit gepubliceerd wordt. Ook zonder de problematiek op de A15 is er overigens sprake van een sluipverkeerprobleem door de problematiek op de A2.

Vraag 97:

Waarom trekt een lange rondweg meer verkeer aan dan een korte rondweg?

Antwoord:

Meer asfalt trekt meer verkeer. In de planuitwerking wordt het lokale wegennet verder onderzocht.

Vervolgvrage:

Hoe kun je nou als overheid een voorkeurs optie uitspreken als je nog niet alle gevolgen goed in beeld hebt?

Antwoord:

De studie naar de problematiek op de A2 verloopt volgens de geldende MIRT-systematiek: onderzoek, verkenning, planuitwerking, realisatie. Op dit moment zitten we in de fase van de verkenning. Deze eindigt met een besluit over het voorkeursalternatief. De oplossing die het meest kansrijk lijkt (probleemoplossend vermogen, milieueffecten, kosten, etc.) is het voorkeursalternatief. Dit alternatief wordt op een veel gedetailleerder niveau in de planuitwerking nader onderzocht en uitgewerkt en kan op onderdelen nog wijzigen. Het gaat in stapjes van grof naar fijn.

Vraag 102:

Het rapport aangaande luchtkwaliteit bij de diverse opties is nog niet gereed, wanneer komt dit beschikbaar?

Antwoord:

Het rapport over luchtkwaliteit komt samen met andere rapporten na de zomer beschikbaar, zodra het is vastgesteld.

Vervolgvrage:

Wat wordt bedoeld met 'na de zomer' en is dit dan nog op tijd om een voorkeursbesluit op te kunnen baseren?

Antwoord:

De rapporten zijn gereed en vormen de basis voor de besluitvorming door de opdrachtgevende partijen over het voorkeursbesluit. Als men het eens is over de voorkeursalternatief wordt het concept-voorkeursbesluit met alle onderliggende rapporten ter inzage gelegd en hier kan een ieder een zienswijze op geven. Op dat moment zijn de rapporten openbaar en voor iedereen beschikbaar. Zie ook de inleidende paragraaf aan het begin van dit document.

Vraag 144:

Hoe heeft gemeente West Betuwe gereageerd op de onderbouwing door Rijkswaterstaat van het 2x4-verbredingsalternatief?

Antwoord: de gemeente heeft in de denkrichting van het college aangegeven dat de optie met 2x4 rijstroken op basis van de informatie tot dan toe het beste evenwicht lijkt te hebben tussen verkeersafwikkeling en ruimtelijke impact.

Vervolgvrage: we verwachten van de gemeente dat zij borgt dat er een verbetering van de algemene leefbaarheid in Waardenburg wordt verbeterd, dit ook rekening houdend met cumulatieve effecten van andere ontwikkelingen en we verwachten van de gemeente dat zij borgt dat direct omwonenden op een goede manier worden behandeld, zodat zij niet de nadelen hoeven te dragen van het

verbeteren van het algemeen belang en van het verbeteren van het belang van andere dorpsbewoners.

Antwoord:

De gemeente is onderdeel van de Ambtelijke adviesgroep (AAG) en Bestuurlijke adviesgroep (BAG) en daarmee adviseert zij de opdrachtgevers over het project. De gemeente houdt daarbij ook de doelstelling van het project in de gaten: verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid. Dit weegt zij zorgvuldig af tegen de gevolgen voor de leefbaarheid in de gemeente, niet alleen in Waardenburg, maar ook in de andere kernen.

Vraag 145:

Hoe heeft RWS richting gemeente West Betuwe tot nu toe de noodzaak tot verplaatsing van één of meer van de vier op- en/of afritten onderbouwd?

Antwoord:

Verplaatsing van de op- en/of afritten heeft een positief effect op de doorstroming van de A2 en op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern van Waardenburg.

Vervolgvrage:

We verzoeken de gemeente om scherp te houden dat het oplossen van problemen voor een deel van de bevolking samengaat met het creëren van nieuwe problemen voor een ander deel van de bevolking. Hier dient een goed onderbouwde afweging te worden gemaakt.

Antwoord:

Een besluit kan op één plek positieve gevolgen hebben en op een andere plek negatieve gevolgen. Uiteraard is de gemeente zich hiervan bewust en probeert hierover een transparante afweging te maken. De uiteindelijke keuze zal nooit alle bewoners 100% tevreden kunnen stellen.

Vraag 158:

Welke negatieve effecten voor omwonenden zijn gemeten na het afsluiten enkele jaren geleden van afslag Meteren op de A15 van Oost naar West?

Antwoord:

Het is niet bekend of gemeente Neerijnen of andere partijen hier onderzoek naar hebben gedaan.

Vervolgvrage:

Wat een raar antwoord. Uit het gemeentelijk archief moet achterhaald kunnen worden of er onderzoek is gedaan. Het is zeer waarschijnlijk dat onderzoek is gedaan, omdat destijds veel vragen, klachten en claims van omwonenden en bedrijven zijn binnen gekomen bij de toenmalige gemeente.

Antwoord:

De dossiers uit die tijd zijn overgedragen naar het Regionaal Archief Rivierenland in Tiel. De dossiers zijn openbaar en kunnen op afspraak worden ingezien.

Vraag 159:

Op welke wijze overlegt gemeente West Betuwe met de bedrijven van bedrijventerrein Slimwei over de infrastructurele plannen?

Antwoord:

Gemeente West Betuwe betreft (vertegenwoordigers van) inwoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij het opstellen van de gebiedsvisie.

Vervolgvrage:

Wat een raar antwoord. Het idee van de gebiedsvisie is pas ontstaan toen burgers in protest kwamen tegen de plannen rondom een verbreding van de A2 en/of verplaatsing afritten en/of realisatie rondweg, volgens de oorspronkelijke voornemens zou er helemaal geen gebiedsvisie komen. Hoe zou dan zijn omgegaan met het betrekken van bedrijven bij de plannen? Graag ontvangen we nog duidelijkheid ten aanzien van deze vraag. Moeten bedrijven via dezelfde manier hun invloed uitoefenen als de burgers, of hebben zij specifieke reguliere of speciale overleggen met de gemeente?

Antwoord:

Op het niveau van de verkenning heeft de projectorganisatie contact gezocht met de bewoners van het gebied en de gebruikers van de weg. De contacten worden geïntensiveerd in de fase van de planuitwerking als zaken concreter worden. Er is dus in de verkenning nog niet op bedrijfsniveau gesproken, tenzij de bedrijven zelf aangaven hier behoefte aan te hebben.

Vraag 186:

Welk bedrag ontving de gemeente in 2019 uit de OZB belasting en andere belastingen en overige inkomsten van bedrijven die op bedrijventerrein Slimwei zijn gevestigd.

Antwoord:

Het is op korte termijn niet mogelijk antwoord te geven op deze vraag.

Vervolgvrage:

Graag ontvangen we alsnog dit antwoord.

Antwoord:

Deze vraag is voor de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught niet relevant. De vraag is door gemeente West Betuwe uitgezet bij de afdeling belastingen.

Vraag: 187:

Hoeveel inwoners van gemeente West Betuwe werken op dit moment op bedrijventerrein Slimwei?

Antwoord:

Gemeente West Betuwe heeft geen inzicht in de herkomst van de werknemers die werken op bedrijventerrein Slimwei.

Vervolgvrage:

Waarom benoemt gemeente West Betuwe bij visies en plannen aangaande de ontwikkeling van bedrijven terreinen altijd dat het goed is voor de lokale werkgelegenheid als niet bekend is of en zo ja in hoeverre er sprake is van lokale werkgelegenheid?

Antwoord:

De gemeente West Betuwe is bezig met het opstellen van een bedrijventerreinen beleid. Uit de inventarisatie blijkt dat gemeente West Betuwe 24.100 banen heeft en 24.500 inwoners met een baan bij een werkgever. Uit een onderzoek naar pendelstromen blijkt dat ongeveer 8000 mensen wonen en werken binnen West Betuwe. Ongeveer 1/3 van alle banen is dus lokale werkgelegenheid. 16.500 inwoners hebben een baan buiten de gemeente en 16.100 werkenden komen naar West Betuwe toe om te werken. Van deze groep komt ongeveer 45% uit de buurgemeenten en gemeenten binnen Regio Rivierenland. Daaruit kunnen we concluderen dat de ontwikkeling van bedrijventerreinen bijdraagt aan het creëren van lokale en regionale werkgelegenheid. De pendelstroom wordt per gemeente geregistreerd en niet per bedrijventerrein.

Vraag 198:

Een van de deelnemers verzoekt te worden betrokken bij een mogelijke reconstructie of verplaatsing van de afrit omdat hij/zij mogelijk een nieuw brandstoffen verkooppunt wil realiseren.

Antwoord:

Deze wens wordt opgenomen in het klantwensen-systeem.

Vervolgvrage:

Wat is het klantwensen-systeem en welke soorten wensen worden daar in opgenomen? Hoe kunnen onze wensen worden bekend gemaakt bij het klantwensen-systeem?

Antwoord:

Een klantwensensysteem is een (intern) administratief systeem. We registreren zaken die tijdens workshops, informatiebijeenkomsten of gesprekken naar voren komen. We houden bij in welke fase van het project zo'n zaak van belang wordt en hoe we daar eventueel wel of geen aanvulling aan kunnen geven. Door het op te nemen in het systeem, raakt het niet verloren. In de plantuitwerkingsfase gaat dit vooral spelen. We gaan tijdens bijeenkomsten daar actief mee aan de slag en u kunt dan uiteraard in de diverse sessies die we gaan organiseren zaken naar voren brengen.

Vraag 214:

In een van de presentaties is aangegeven dat indien er een vierde rijstrook wordt aangebracht, deze waarschijnlijk binnen de huidige ruimte past. Klopt dat?

Antwoord:

Ter plaatse van de Veerstraat komt de A2 circa vier meter dicht bij de woningen en worden delen van voortuinen ingenomen door een verplaatsing van de Veerstraat. Mogelijk kan een deel van het knelpunt worden weg genomen door de Veerstraat te splitsen of achterlangs aan te sluiten.

Vervolgvrage:

Als er maar vier meter nodig is voor de vierde rijstrook, waarom is dan een strook van 38 meter gereserveerd in de Rarro? Wat gaat er dan met die andere 34 meter gebeuren? In totaal lijken er wel ruim 9 rijstroken te passen in de reservering van de Rarro.

Antwoord:

Rarro is een voorlopige reservering, omdat nog niet duidelijk is hoe de uitwerking eruit ziet, dat volgt in de loop van het proces. Het aantal meters dat wordt gereserveerd is standaard: 34 meter bij mogelijk toevoegen van één rijstrook, 38 bij twee rijstroken.

Vervolgvrage:

Is nu reeds bekend dat er vier meter nodig is? Is de 2x3 optie dan reeds afgefallen als optie? Op basis waarvan is dat gebeurd?

Antwoord:

In de presentatie is uitgelegd welke gevolgen een verbreding van 2x4 en 2x5 zouden hebben. Daar is antwoord op gegeven. Het is dus niet zo dat op dat moment opties al waren afgefallen.

Vervolgvrage:

Wat wordt bedoeld met een verplaatsing van de Veerstraat? Waar komt die verplaatste Veerstraat dan te liggen?

Antwoord:

Bij een (symmetrische) verbreding van de A2 tussen knooppunt Deil en Waardenburg moet de bestaande geluidsscherm aan de westzijde van de A2 verplaatst worden. Hierdoor neemt de ruimte tussen de geluidsscherm en Veerstraat af. Op locaties waar de Veerstraat dichtbij de A2 ligt is hierdoor mogelijk onvoldoende ruimte aanwezig om de huidige Veerstraat te behouden. Hiervoor moet de Veerstraat verschoven/verplaatst worden. Een nieuwe ligging is in dat geval nog niet onderzocht. Dit moet in de planuitwerking uitgewerkt worden samen met de bewoners. Naast het raakvlak A2-Veerstraat is bij verplaatsing van aansluiting Waardenburg naar het noorden ook een raakvlak tussen de nieuwe aansluiting en de Veerstraat. Een nieuwe aansluiting Waardenburg komt namelijk over de Veerstraat heen te liggen en deelt de Veerstraat op in twee delen. Hiervoor moet de ontsluiting van de Veerstraat opnieuw ingericht worden. Ook dit moet in de planuitwerking nader uitgewerkt en onderzocht worden samen met de bewoners.

Vervolgvraag:

Hoe ziet Rijkswaterstaat het splitsen van de Veerstraat? Wat betekent dit voor bereikbaarheid van woningen en bedrijven?

Antwoord:

Bij verplaatsing van aansluiting Waardenburg naar het noorden komt de nieuwe aansluiting over de Veerstraat heen te liggen. Hierdoor wordt de Veerstraat opgedeeld. De opgesplitste delen moeten opnieuw ontsloten worden. Hiervoor moet de ontsluiting van de Veerstraat opnieuw ingericht worden. De uitwerking hiervan moet in de planuitwerking onderzocht worden samen met de bewoners. Bij de uitwerking wordt ook de bereikbaarheid van de woningen en bedrijven meegenomen.

Vervolgvraag:

Hoe ziet Rijkswaterstaat het achterlangs aansluiten van de Veerstraat? Wat betekent dit voor bereikbaarheid van woningen en bedrijven en wat betekent dat voor extra overlast aan de achterzijde van woningen en tuinen en hoe zullen betrokkenen daarin worden tegemoet gekomen?

Antwoord:

Indien bij de verdere uitwerking blijkt dat de huidige Veerstraat onvoldoende ruimte beschikbaar is wordt samen met de bewoners een nieuwe ligging van de Veerstraat onderzocht in de planuitwerking. Hierbij worden verschillende oplossingsrichtingen onderzocht. Naast het lokaal verplaatsen van de Veerstraat kan, in samenspraak met de bewoners, ook een ontsluiting van de woningen aan de achterzijde (westzijde) overwogen en onderzocht worden. Dit kan door de Veerstraat aan de andere zijde van de bestaande woningen die dichtbij de A2 liggen te leggen of deze woningen via een nieuwe verbinding naar de Slimweistraat te ontsluiten. In de Verkenning zijn deze oplossingen alleen benoemd als denkrichtingen, net als het lokaal verschuiven van de Veerstraat. Een mogelijk knelpunt tussen de A2 en de Veerstraat wordt in de planuitwerking nader onderzocht en uitgewerkt.

Vraag 248:

Heeft het ontwerp (naast het aantal rijstroken) betrekking op het wel of niet verleggen van 1 of 2 of 3 of 4 op/afritten?

Antwoord:

Het wel of niet verplaatsen van de op/afrit in Waardenburg is onderdeel van de alternatieven.

Vervolgvraag:

We vragen Rijkswaterstaat en de gemeente om goed in beeld te blijven houden dat het gaat om 2 opritten en 2 afritten. Alle vier de situaties zijn verschillend, elke oprit en elke afrit zou separaat moeten worden beschouwd als het gaat om problematiek en oplossing.

Antwoord:

Op- en afritten worden altijd in hun onderlinge samenhang gezien. Voor de herkenbaarheid en de verkeerskundige aansluiting op het systeem is het niet wenselijk om dit los van elkaar te beschouwen. In het huidige ontwerpproces zijn de toe- en afritten wel afzonderlijk ter sprake gekomen. Voor de verschillende delen van de aansluiting zijn oplossingen onderzocht. Zo is naast een volledige verplaatsing van aansluiting Waardenburg ook een gedeeltelijk verplaatsing van alleen de oostelijke toe- en afrit onderzocht.

Vraag 259:

Is het advies van de AAG/BAG/MAG in te zien en kunnen we het verslag ontvangen?

Antwoord: er is nog geen verslag beschikbaar.

Vervolgvrage:

Waarom is er nog geen verslag beschikbaar, wanneer zijn de verslagen wel beschikbaar en kunnen we deze ontvangen?

Antwoord:

Er wordt op dit moment nagegaan of en wanneer we de verslagen van AAG/MAG/BAG kunnen delen.

Vraag 262:

Dus de gemeente heeft nu nog geen keuze kunnen maken?

Antwoord:

De gemeente kan invloed uitoefenen op de keuze voor een voorkeursalternatief via de ambtelijke en via de bestuurlijke adviesgroepen.

Vervolgvrage:

Wie zit(ten) er namens de gemeente in de ambtelijke adviesgroep?

Antwoord:

In de ambtelijke adviesgroep zitten de (verkeers)ambtenaren van de gemeenten die binnen het invloedsgebied van de A2 Deil-Vught liggen. Daaronder vallen ook gemeenten die niet direct aan de A2 liggen zoals Waalwijk en Oss. Zij zitten ook in de AAG en BAG. Ook de gemeente West Betuwe is uiteraard in deze adviesgroepen vertegenwoordigd.

Vraag 274:

Begrijpen we het goed dat er in de 2x5 variant sowieso geen rondweg nodig is omdat dan de bestaande knelpunten geheel vervallen?

Antwoord:

Bij het voorkeursbesluit gaat het over het wel of niet verbreden en zo wel of het 2x4 of 2x5 moet zijn en het gaat om het wel of niet verplaatsen van de aansluiting. In de planuitwerking wordt gekeken naar de wijze waarop het voorkeursbesluit zo goed mogelijk kan worden aangesloten op het onderliggende wegennet.

Vervolgvrage:

We vragen Rijkswaterstaat en de gemeente om goed in beeld te blijven houden dat het gaat om 2 opritten en 2 afritten. Alle vier de situaties zijn verschillend, elke oprit en elke afrit zou separaat moeten worden beschouwd als het gaat om problematiek en oplossing.

Antwoord:

Zie antwoord op vervolgvraag 248.

Vraag 284:

Op 11 juni zou er een besluit genomen worden over een voorkeursvariant, wat is daarvan op dit moment de status?

Antwoord:

De richtinggevende uitkomst is in AAG/BAG/MAG verband besproken. Er is nog geen verslag beschikbaar.

Vervolgvraag:

Welke was de richtinggevende uitkomst?

Vervolgvraag: waarom is er nog geen verslag beschikbaar, wanneer zijn de verslagen wel beschikbaar en kunnen we deze ontvangen?

Antwoord:

Dit richtinggevende besluit zou op 22 juni worden genomen en niet op 11 juni. Dit besluit is echter vertraagd. Er wordt op dit moment nagegaan of en wanneer we de verslagen van AAG/MAG/BAG kunnen delen.

Vraag 291:

In 2009 is in een rapport vermeld dat RWS een rondweg rondom Waardenburg niet nodig achtte. Waarom zou een rondweg nu wel nodig kunnen zijn?

Antwoord:

Het is onbekend waarom RWS toen deze mening was toegedaan. Een rondweg is niet het doel van de gemeente. Het doel van de gemeente is sluijverkeer tegen te gaan en de leefbaarheid in Waardenburg te verbeteren.

Vervolgvraag:

Als de A2 zou worden verbreed naar 2x4 of naar 2x5, is er volgens RWS geen sprake meer van files en zal er dus ook nauwelijks sluijverkeer meer zijn. Er is dan geen noodzaak meer tot het realiseren van een rondweg. Erkent de gemeente deze redenatie? Zo nee, wat zou voor de gemeente in dat geval alsnog het idee van een rondweg legitimeren? In het antwoord op vraag 338 schrijft de gemeente: met een betere doorstroming op de A2 zal het sluijverkeer fors verminderen en mogelijk zelfs verdwijnen. Ons lijkt dan dat een rondweg niet meer nodig is.

Antwoord:

De gebiedsvisie zal antwoord moeten geven op de vraag of een rondweg in de toekomst nodig en gewenst is voor het verbeteren van de verkeersveiligheid en leefbaarheid in Waardenburg. Indien de voorkeursbeslissing het verplaatsten van de op- en afrit bevat hoort hierbij ook minimaal een aansluiting op het bestaande (onderliggende) wegennet.

Vervolgvraag:

We verwachten van de gemeente dat zij borgt dat er een verbetering van de algemene leefbaarheid in Waardenburg wordt verbeterd, dit ook rekening houdend met cumulatieve effecten van andere ontwikkelingen en we verwachten van de gemeente dat zij borgt dat direct omwonenden op een goede manier worden behandeld, zodat zij niet de nadelen hoeven te dragen van het verbeteren van het algemeen belang en van het verbeteren van het belang van andere dorpsbewoners.

Antwoord:

De gemeente kijkt naar belang voor de hele gemeente. Verbetering van de doorstroming en bereikbaarheid op de A2 is ook voor inwoners en bedrijven van de verschillende kernen van de gemeente West Betuwe van belang. Het gaat altijd om een afweging van verschillende belangen op basis waarvan een keuze gemaakt moet worden. Dit wordt in een transparant proces gedaan. In de planuitwerking krijgt dit verder vorm.

Vraag 304:

Zijn er al schetsen voor de nieuwe op en afritten beschikbaar, die nog niet mogen worden gedeeld met betrokkenen?

Antwoord:

De meest recente schetsen staan op www.a2inbeeld.nl. Het zijn pas schetsen, verdere uitwerking moet nog plaatsvinden. Alle overige informatie staat op www.mirta2deilvught.nl. Overige informatie is nog niet openbaar.

Vervolgvraag:

Waarom is de informatie verspreid over twee websites weergegeven, hoe weten wij wanneer we waar moeten zoeken, of moeten we altijd twee websites bijhouden op actualiteiten?

Antwoord:

Alle informatie over het project is te vinden op www.mirta2deilvught.nl. Indien nodig staat daarop ook een verwijzing naar www.a2inbeeld.nl, dus we raden aan vooral de website www.mirta2deilvught.nl in de gaten te houden.

Vervolgvraag:

Wanneer is overige informatie wel openbaar? Welke informatie heeft de MAG wel die nog niet op de site mag worden weergegeven?

Antwoord:

Omdat de MAG adviseert aan de Stuurgroep A2 Deil-Vught is daar informatie, die nodig is om goed te kunnen adviseren, al eerder gedeeld. De rapporten zijn nog niet helemaal gereed. Samenvattende informatie is te vinden op de website www.mirta2deilvught.nl

Zodra de Stuurgroep en de minister overeenstemming hebben over het concept-voorkeursalternatief, worden alle documenten openbaar gemaakt bij de start van de zienswijzeprocedure. U kunt dan een zienswijze indienen, oftewel uw advies aan de beslissende partijen meegeven. Zie ook de inleidende paragraaf aan het begin van dit document.

Vraag 319:

Het is belangrijk onderscheid te maken tussen leefbaarheid voor alle dorpsbewoners en leefbaarheid van direct aanwonenden.

Antwoord:

Het betreft de categorie milieu effecten. De vraag wordt ter kennisname aangeboden.

Vervolgvraag:

Dit gaat niet over milieu effecten. De vraag blijft staan. Er is een goede afweging nodig tussen algemeen belang, verbeteren van het belang van bewoners die nu overlast ervaren en verslechteren van belang van bewoners die last gaan krijgen van de mogelijke maatregelen.

Antwoord:

Het is inderdaad zo dat er onderscheid is. Het Programma A2 Deil-Vught brengt effecten in beeld, maar gaat niet over de weging tussen die belangen. Dat is aan de Stuurgroep die vervolgens advies uitbrengt aan de minister. De minister neemt het uiteindelijke besluit.

Vraag 337:

Praten we nu wel of niet ook over de 2x3 variant?

Antwoord:

Er is bewust voor gekozen ook de 2x3 variant te onderzoeken. Uit het onderzoek blijkt dat het niet verbreden inderdaad geen oplossing is voor de doorstromingsproblematiek op de A2 tussen Deil en Vught.

Vervolgvrage:

Waarom wordt dan tot nu toe in alle presentaties de 2x3?3x2-variant wel gepresenteerd alsof het nog steeds een van de mogelijk te kiezen opties zou zijn? Is dat omdat denkbaar is dat uitsluitend een verplaatsing van één of meer op/afritten ook voldoende oplossing voor de problematiek kan vormen?

Antwoord:

Zoals eerder gedeeld zijn er meerdere alternatieven onderzocht. Het alternatief 0+ (minimaal extra asfalt) is het niet-infrastructurele alternatief dat maximaal inzet op mogelijke maatregelen met minimale aanleg van extra asfalt. Dit alternatief is onderzocht om te beoordelen hoeveel doelbereik (effect) mogelijk is met minimale maatregelen en minimale ruimtelijke en milieu-impact. De analysefase laat echter beperkt (onvoldoende) doelbereik zien voor dit alternatief. Het wel of niet verplaatsen van de aansluiting bij Waardenburg staat los van het kansrijke alternatief dat als voorkeursalternatief wordt uitgewerkt.

Vraag 338:

Wat er ook gebeurt met de A2, het is altijd nadelig voor Waardenburg.

Antwoord:

Het is niet alleen maar negatief voor Waardenburg. Met een betere doorstroming op de A2 zal het sluipverkeer fors verminderen en mogelijk zelfs verdwijnen.

Vervolgvrage:

Hoeveel % van het verkeer in Waardenburg is sluipverkeer? En in welke tijdvakken is dit sluipverkeer onderverdeeld (piekmomenten)? Als al dat verkeer gaat verdwijnen, waarom zou er dan nog een noodzaak zijn voor het treffen van maatregelen aan de Steenweg en/of het realiseren van een rondweg?

Antwoord:

Sluipverkeer is niet eenduidig te bepalen, want afhankelijk van hoe je dat definieert. Is iemand van buiten de kern Waardenburg sluipverkeer, of iemand van buiten de gemeente of van buiten de regio? Ook is het de vraag of het uiteindelijk mogelijk is al het sluipverkeer te voorkomen. Het doel van de best passende oplossing is om sluipverkeer zoveel mogelijk te verminderen en liefst voorkomen.

Brochure aankoop en schadevergoeding onroerende zaken:

Vervolgvrage:

Onder welke regio valt Waardenburg? Daarmee weten we met elke contactpersoon we in gesprek kunnen gaan.

Antwoord:

Op uw verzoek om informatie over aankoop en schadevergoeding onroerende zaken, hebben wij u de folder daarover opgestuurd. Ook op vragen over vergoeding planschade en aankoop van onroerend goed, zijn we al eerder ingegaan tijdens de informatieavonden en ook in de beantwoording van uw eerdere vragen. Zie onder ander bijvoorbeeld de vragen 19, 20, 88, 166. Strekking van de antwoorden is, dat schadevergoeding of aankoop van onroerende goederen pas aan de orde is als er een formeel besluit ligt (en een daarbij behorend budget). De planuitwerkingsfase eindigt met zo'n formeel besluit: een (ontwerp)Projectbesluit (nieuwe naam volgens de Omgevingswet die in 2022 in werking , nu nog (Ontwerp)TraceBesluit geheten). In de planuitwerking wordt ook pas duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn.

Op dit moment is er daarmee nog geen formele grond voor planschade of grondaankoop/onteigening. Overleg met een medewerker van de afdeling Grondverwerving is daarom ook nog niet aan de orde. Zij kunnen pas actief worden als er budget beschikbaar is, vanaf het (ontwerp)TraceBesluit. Zij gaan overigens ook alleen over grondverwerving, niet over planschade. De folder is puur ter indicatie hoe in een volgende fase van het project, grondverwerving of schadevergoeding in zijn werk zou kunnen gaan.