

CONTEXT

Naar aanleiding van contact met het Ministerie van IenW wordt de volgende benadering voorgesteld rondom de thema's asymmetrische verbreding, Regionale Ontwerptafel Rivierenland, wens tot een integrale verkeersoplossing, verkeersveiligheid, leefbaarheid, de toekomstvastheid van het Voorkeursalternatief en het Breed Mobiliteitspakket.

Integrale oplossing voor de verkeersstructuur in en rondom Waardenburg.

De voorkeursbeslissing en de bestuursovereenkomst zullen leiden tot belangrijke verbeteringen in de bereikbaarheidsproblematiek in de toekomst ten opzichte van de situatie zonder maatregelen. Ook wordt in de structuurvisie de omgevingsproblematiek nadrukkelijk op de kaart gezet en zullen (wettelijke) omgevingsmaatregelen worden uitgewerkt en doorgevoerd. Aansluitend is in de structuurvisie een werkwijze opgenomen voor het uitwerken van aanvullende bovenwettelijke maatregelen.

Uit de gebiedsgerichte benadering van de verkenning met ontwerpessies zijn onder andere opties naar voren gekomen om de aansluiting Waardenburg geheel of deels naar het noorden te verplaatsen. Deze opties zijn onderzocht in de verkenning en uiteindelijk afgefallen. Dit is ook vastgelegd door middel van de BO MIRT afspraken van november 2020. In de structuurvisie is aangegeven waarom de verplaatsing is afgefallen:

- *Het is voor verbreding van de A2 tussen Deil en Vught naar 2x4 rijstroken niet noodzakelijk dat de aansluiting verplaatst: 2x4 rijstroken en de aansluiting zijn inpasbaar zonder ruimtebeslag op woningen;*
- *De huidige locatie van de aansluiting is beter voor de doorstroming richting knooppunt Deil. Bij verplaatsing van de aansluiting naar het noorden wordt de afstand tussen de aansluiting en knooppunt Deil te kort;*
- *Het verplaatsen van de aansluiting verbetert de leefbaarheid rond de locatie van de huidige aansluiting, maar leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid om de locatie van de nieuwe aansluiting;*
- *Er is geen dekking voor de extra kosten voor verplaatsing van de aansluiting en aanleg van een nieuwe randweg.*

Uit de verkenning is gebleken dat de voorkeursbeslissing leidt tot minder files op de A2 en minder verkeer op het onderliggend weggennet bij Waardenburg ten opzichte van de referentie situatie. In de planuitwerkingsfase zullen de maatregelen worden uitgewerkt die voor Waardenburg zijn opgenomen in de voorkeursbeslissing. De aanvullende Quick Win met een dubbele verkeersregelininstallatie uit het huidige Programma zal parallel aan de planuitwerking worden uitgewerkt. Het Breed Mobiliteitspakket bevat daarnaast de mogelijkheid om in overleg met de andere partners het voornemen op te nemen om te onderzoeken hoe de snelheid op de N830 kan worden afgewaardeerd naar 60 km/uur. Al deze maatregelen zullen naar verwachting op korte en lange termijn verder bijdragen aan verbeteringen op het lokale weggennet in Waardenburg.

Ten slotte is de vraag gesteld of een aansluiting op een rijksweg midden in een dorp nog wel van deze tijd is. In het algemeen geldt dat nieuwe uitbreidingsplannen van woonwijken altijd zoveel mogelijk worden afgestemd op de bestaande of nieuwe aansluitingen op rijkswegen. Helaas is het voor bestaande situaties, die in het verleden zijn bedacht en gerealiseerd, niet altijd mogelijk om een optimale oplossing te vinden. Behalve bij Waardenburg speelt dit binnen het project A2 Deil-Vught ook bij de aansluiting Rosmalen op de A2 in 's-Hertogenbosch, waar eveneens veel bebouwing dicht bij de snelweg staat. Maar ook elders in het land komt dit veelvuldig voor, vooral bij de rondwegen van de grote steden als Amsterdam, Rotterdam en Den Haag. Per geval wordt dan bekeken wat een zo goed mogelijke oplossing is, passend binnen de gestelde ruimtelijke en financiële kaders.

IC verhoudingen en toekomstvastheid

Met het gekozen voorkeursalternatief verdwijnt het merendeel van de wachttijd vanwege files en kan er meer verkeer worden afgewikkeld door de extra rijstroken. Bij een laag groeiscenario lost het voorkeursalternatief de doorstromingsproblematiek grotendeels op. Bij een hoog groeiscenario vindt een verbetering van de doorstroming plaats met circa 70 % minder voertuigverliesuren, maar er blijven nog files optreden. Met het voorkeursalternatief worden grote bereikbaarheidsbaten gerealiseerd. Uit de MKBA komt naar voren dat de bereikbaarheidsbaten in het hoge scenario meer dan een miljard euro bedragen en met de nieuwe lage discontovoet zelfs richting twee miljard euro gaan. Deze positieve score doet recht aan de functie die de A2 heeft als verbindingssader tussen noord en zuid Nederland en tussen 2 van de 3 'ports' van Nederland, te weten Mainport Schiphol en Brainport Zuidoost Nederland. Wel is het zo dat met een 2x5 oplossing nog circa 25 % meer bereikbaarheidsbaten gerealiseerd kunnen worden. Daar staat een verdere toename van kosten tegenover en maatschappelijke nadelen op het gebied van milieu en leefbaarheid.

Vooraf zijn geen kwantitatieve streefdoelen vastgesteld over het doelbereik. Objectief kan worden vastgesteld dat het voorkeursalternatief een grote bijdrage levert aan het doelbereik op het Gelderse trajectdeel omdat het merendeel van de wachttijd in files verdwijnt. Op het onderliggend wegennet in Rivierenland treedt eveneens verbetering op omdat vaker routes over de A2 worden gekozen. Het voorkeursalternatief heeft derhalve een oplossend vermogen voor de regio. De bereikbaarheidsproblemen van de regio worden echter niet volledig opgelost. In het algemeen kunnen snelwegprojecten niet 'alle' files oplossen omdat de maatschappelijke en financiële kosten daarvoor eenvoudig te hoog zijn. Een 2x4 oplossing past daarnaast het beste binnen het landelijke netwerk. In de structuurvisie paragraaf 5.3.1 en 5.3.2 staat verder toegelicht waarom gekozen is voor deze oplossing. De keuze voor 2x4 in combinatie met het lopende Quick Win pakket en het aansluitende Breed Mobiliteitspakket biedt meerdere mogelijkheden om met maatwerk in te spelen op de mobiliteitsontwikkeling in de regio en de gemeenten. Deze mobiliteitspakketten zorgen voor aanvullende verbetering van doorstroming en bereikbaarheid. Tegelijkertijd doet de keuze voor 2x4 recht aan de zorgen omtrent leefbaarheid, natuur en het watersysteem

Qua toekomstvastheid is tevens de relatie met de A15 van belang. Op grond van analyses in de verkenning zijn aanpassingen in knooppunt Deil en bij aansluiting Meteren onderdeel van de voorkeursbeslissing. Het Rijk en de provincie Gelderland hebben verder in het BO MIRT 2020 afgesproken dat indien de Integrale Mobiliteits-Analyse 2021 inzichten geeft over negatieve effecten op doorstroming en verkeersveiligheid vanuit de diverse lopende projecten zoals onder andere de A2 Deil-Vught op aansluitende wegen zoals de A15 tussen Gorinchem en Valburg, dit aanleiding kan zijn om verdere gesprekken over de A15 te gaan voeren. In dit overleg zal er aandacht worden geschonken aan deze mogelijke nieuwe knelpunten met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject.

Breed Mobiliteitspakket

In één van de bestuurlijke reacties wordt gevraagd naar wat het Rijk kan betekenen voor de lokale problematiek en voor het Breed Mobiliteitspakket om zo de situatie op en rondom de A2 te verbeteren. De effecten van het voorkeursalternatief staan reeds hierboven onder de kopjes "IC verhoudingen" en "toekomstvastheid" beschreven. Aanvullend op deze informatie is dat op het BO MIRT 2020 is afgesproken dat de regionale partijen verantwoordelijk zijn en/of zich inspannen voor het Breed Mobiliteitspakket. Het Rijk heeft daarvoor geen aanvullende middelen beschikbaar. Het ministerie van IenW verwacht dat de regionale partijen zich maximaal inspannen om met het Brede mobiliteitspakket de beoogde resultaten na te streven. Het Breed Mobiliteitspakket is een voortzetting van het Quick Win pakket dat gezamenlijk ontwikkeld is in het MIRT-onderzoek A2 Deil-Vught uit 2017. Het Breed Mobiliteitspakket start pas in 2025 en zal de komende jaren nader moeten worden uitgewerkt door de regionale partijen, net als het voorkeursalternatief in de planuitwerking door Rijkswaterstaat zal worden uitgewerkt.

Asymmetrische verbreding A2 bij Waardenburg

Het is vanuit maatschappelijk, juridisch en kostenooipunt niet mogelijk om in een planuitwerking bepaalde maatregelen als uitgangspunt te nemen zonder onderzoek op haalbaarheid, effectiviteit en kosten. Daarom is afgesproken dat in de MIRT-planuitwerking, naast uitwerking van het voorkeursalternatief, een inpassend ontwerp gemaakt wordt van een asymmetrische variant bij Waardenburg. In paragraaf 5.3.7 van de structuurvisie is onderstaande, met de provincie Gelderland en Regio Rivierenland overeengekomen aanpak opgenomen. In de bestuursovereenkomst zijn in artikel 11 sommige onderdelen van onderstaande aanpak nader gespecificeerd.

Tekst paragraaf 5.3.7.

In de planuitwerking wordt verder onderzocht wat de meest doelmatige maatregelen zijn om op basis van wet- en regelgeving leefbaarheid in de regio en met name bij de woningen toekomstvast te borgen en welke aanvullende bovenwettelijke mogelijkheden er zijn. In de planuitwerkingsfase worden derhalve de volgende stappen doorlopen:

- *Op basis van conclusies uit de verkenning wordt een effectonderzoek uitgevoerd naar de situatie met het toevoegen van een rijstrook aan de bestaande rijbanen en als gevolg daarvan het dichterbij komen van de A2 naar de Bungawall-woningen, met 3,5 m;*
- *Van deze infrastructurele maatregel wordt zoals gebruikelijk onderzocht welke effecten er optreden en wordt bepaald of die effecten vallen binnen de wettelijke grenzen die gelden op het moment van besluitvorming of dat deze grenzen worden overschreden;*
- *Parallel wordt onderzocht welke variant van asymmetrisch verbreden in het maatregelenonderzoek wordt meegenomen. Afweging op meerdere aspecten, zoals veiligheid en ruimtelijke impact aan de westzijde, is nodig. De gekozen variant zal worden uitgewerkt tot inpassend ontwerp;*
- *Indien de wettelijke grenzen door een verbreding met 3,5 m worden overschreden, zijn wettelijke mitigerende maatregelen noodzakelijk. Asymmetrische verbreding wordt dan vergeleken met andere mogelijke mitigerende maatregelen zodat gekozen kan worden voor de*

meest effectieve en doelmatige maatregel of een combinatie van maatregelen. Maatregelen om binnen wettelijke normen te blijven zullen voor rekening van het Rijk zijn;

- *Indien blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden maar een asymmetrische verbreding een doelmatige bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid, maar wel dus een bovenwettelijke maatregel is, dan zullen de meerkosten als meekoppelkansen gelden. Financiering van meekoppelkansen is voor rekening (onderzoek en realisatie) van de Gelderse regionale partijen. Indien met asymmetrisch verbreden andere wettelijke verplichte maatregelen niet meer nodig zijn, dan zullen deze besparingen worden gebruikt als Rijksbijdrage aan de asymmetrische verbreding.*

Deze uitwerking is nodig om de maatschappelijke baten, effecten en investeringskosten van een asymmetrische verbreding te bepalen. Pas als helder is dat een asymmetrische variant voldoende positieve effecten en geen ongewenste gevolgen heeft en er financiële dekking gevonden is voor aanvullende kosten, kan de asymmetrische verbreding gerealiseerd worden. Immers, asymmetrische verbreding heeft ook nadelen voor de woningen en bedrijven in andere delen van Waardenburg en mogelijk ook voor weggebruikers. In de bestuursovereenkomst is tevens een aanvullend artikel (artikel 11) opgenomen over de asymmetrische variant. In dit artikel staan de volgende afspraken:

- *Rijkswaterstaat voor het onderzoek naar de asymmetrische variant een plan van aanpak opstelt dat met de betrokken bestuurders van de gemeente West-Betuwe, regio Rivierenland, provincie Gelderland en IenW wordt besproken voordat het onderzoek start;*
- *De resultaten en uitkomsten van het onderzoek naar de asymmetrische variant Waardenburg worden door RWS ambtelijk en bestuurlijk besproken met de partijen zoals genoemd in lid a.*
- *IenW betaalt het onderzoek naar de asymmetrische verbreding waarin de wettelijke mitigerende maatregelen en mogelijke meekoppelkansen in beeld worden gebracht. Verdere uitwerking en realisatie van meekoppelkansen wordt gefinancierd door de indienende partij.*

ROR

In diverse bestuurlijke reacties wordt gevraagd om hulp van IenW aan het oprichten-en deelnemen van een Waardenburgtafel of een al bestaande Gebiedstafel. Doel van deze Gebiedstafel en/of Waardenburgtafel is om samen met inwoners te komen tot een concreet pakket aan maatregelen om de leefbaarheid in Waardenburg substantieel te verbeteren vanuit een integrale benadering.

De afgelopen maanden is er intensief contact geweest binnen de Gelderse regio en met IenW over de wens om een tafel op de richten waar het behouden en mogelijk verbeteren van de leefbaarheid centraal staat. Dit heeft geresulteerd in het voorstel vanuit Gelderse zijde om een Regionale Ontwerptafel Rivierenland (ROR) op te richten. Daarbij zal de Regio Rivierenland deze ROR oprichten en verantwoordelijk zijn voor het functioneren, het resultaat en de financiering hiervan. De provincie Gelderland ondersteunt in het kader van het Programma A2 Deil-Vught het functioneren van de ROR indien aan de orde. Doel van de ROR is om een eigenstandige integrale gebiedsvisie op te stellen met een bijbehorend integraal afweegkader ten behoeve van de afwegingen in de ROR aangaande ruimtelijke ontwikkelingen voor de aan de A2 gelegen gemeenten in de regio Rivierenland. De uitkomsten van de ROR zullen in nader af te spreken ambtelijke en bestuurlijke gremia tijdens de planuitwerking worden ingebracht zover deze een relatie hebben met de MIRT-planuitwerking en deze passen bij de scope, doelen en randvoorwaarden van het in de Structuurvisie opgenomen voorkeursalternatief. De uitkomsten kunnen via deze gremia als klantwens of meekoppelkansen worden ingebracht. Bij de start van de MIRT-planuitwerking maken de Regio Rivierenland, betrokken gemeenten en Rijkswaterstaat afspraken over de samenwerking, planning en oplevering van de uitkomsten van de ROR welke passen binnen de planning van de MIRT-planuitwerking.

Leefbaarheid en participatie

Ook omtrent de leefbaarheid in het dorp Waardenburg worden er aandachtspunten meegegeven. Ten eerste zal hieronder de werkwijze worden geschetst die tijdens de verkenning is gehanteerd omtrent de diverse verkeersmodellen en hoe daarmee is gerekend alvorens in te gaan op het beoogde participatieproces tijdens de planuitwerking.

Tijdens de verkenning is gewerkt met zowel het NRM als met regionale modellen. In het algemeen geldt dat het NRM nodig is voor vraagstukken over capaciteit en omgevingseffecten van een snelweg. Vraagstukken over het onderliggend wegennet kunnen vaak beter benaderd worden met regionale modellen. Het is nog te vroeg om uitspraken te kunnen doen over het gebruik van regionale modellen in de planuitwerking. In de planuitwerking zal gekeken worden of inzet van regionale modellen nodig is. Aandachtspunt is in ieder geval dat de uitgangspunten van de verschillende modellen niet altijd op elkaar aansluiten. Uit de verkenning is gebleken dat de voorkeursbeslissing tot minder files op de A2 leidt en minder verkeer op het onderliggend wegennet in Rivierenland ten opzichte van de referentie situatie in 2040. De aanvullende Quick Win met een dubbele verkeersregelininstallatie in Waardenburg zal parallel aan de planuitwerking worden uitgewerkt. Deze Quick Win zal naar verwachting op korte en lange termijn verder bijdragen aan verbeteringen op het lokale wegennet.

Wat betreft de invulling van participatie gedurende de planuitwerking is er vanuit alle bestuurlijke partners aandacht gevraagd voor het voortzetten van het intensieve participatietraject van de verkenning in de MIRT-planuitwerking. Ruimte voor inbreng en een open, transparante communicatie naar de omgeving is een van de belangrijkste uitgangspunten in de MIRT-planuitwerking. Dit vraagt om een goede samenwerking met de bestuurlijke partners en met bewoners, stakeholders en belangenorganisaties. In de MIRT-planuitwerking gaat Rijkswaterstaat in zowel een ambtelijke klankbordgroep als in een bestuurlijke adviesgroep samenwerken met de bestuurlijke partners in de regio: provincies Gelderland en Noord-Brabant, gemeenten 's-Hertogenbosch, Zaltbommel, West Betuwe, Maasdriel en Sint-Michielsgestel en de waterschappen Rivierenland, Aa en Maas en Dommel. Omwonenden, bestuurders en belangenorganisaties betreft Rijkswaterstaat op actieve wijze bij de MIRT-planuitwerking. Enerzijds gaat het om informatie brengen over de voortgang van het project, anderzijds om het ophalen van wensen, initiatieven en (meekoppel)kansen. Hiervoor worden diverse overlegvormen ingericht: participatieplatforms, een jongerenraad, een maatschappelijke klankbordgroep en thematafels op het terrein van duurzaamheid, water en spoor. Er zullen dus meerdere participatieplatforms worden ingericht langs het tracé Deil-Vught waarbij er in ieder geval een participatieplatform zal worden ingericht in Waardenburg,

In één van de bestuurlijke reacties wordt gevraagd hoe het Rijk capaciteit en middelen gaat inzetten om de leefbaarheid in Waardenburg te verbeteren. In paragraaf 5.3.7 van de structuurvisie staat beschreven hoe in de planuitwerking wordt omgegaan met de wettelijk verplichte mitigerende maatregelen en eventuele aanvullende bovenwettelijke maatregelen. Indien wettelijke normen worden overschreden zijn doelmatige maatregelen nodig. Daarbij wordt zoveel mogelijk een integrale benadering gevolgd. Bij dit project zijn meerdere overheden betrokken met verschillende verantwoordelijkheden. Het Rijk is verantwoordelijk voor uitwerking, financiering en uitvoering van wettelijke maatregelen. Alle betrokken partijen kunnen als meekoppelkans (bovenwettelijke) maatregelen inbrengen, als zij de daarbij horende financiering leveren.

Tevens wordt er gevraagd hoe in de planuitwerking de cumulatie van geluid in beeld wordt gebracht en of het Rijk bereid is maatregelen te treffen om dit geluid te verminderen. De cumulatie van milieueffecten wordt in de planuitwerking meegenomen in de separate deelstudies voor lucht en geluid. Voor wat betreft geluidseffecten gaat het project akoestisch onderzoek uitvoeren op woningniveau. In het akoestisch onderzoek op woningniveau wordt bepaald of er ten gevolge van het project een overschrijding optreedt van de toetswaarde, en zo ja welke maatregelen daarvoor financieel akoestisch doelmatig zijn en waarbij ook gekeken wordt naar (kosten-/batenanalyse). De toetswaarde van de rijksweg kan voor elk geluidgevoelig object een andere waarde zijn en wordt bepaald met de brongegevens uit het geluidregister. Voor de geluidgevoelige objecten waar overschrijding van de toetswaarde resteert (na het treffen van de financieel akoestische doelmatige maatregelen) vindt een cumulatieonderzoek plaats. In het cumulatieonderzoek wordt bepaald of maatregelen aan of langs de rijksweg aan een andere geluidbron getroffen kunnen worden om een beter akoestisch klimaat te bereiken. Indien wettelijke normen worden overschreden zijn doelmatige maatregelen nodig. Daarbij wordt zoveel mogelijk een integrale benadering gevolgd. Zoals hierboven reeds uitgelegd zijn er bij dit project meerdere overheden betrokken met verschillende verantwoordelijkheden. Het Rijk is verantwoordelijk voor uitwerking, financiering en uitvoering van wettelijke maatregelen. Alle betrokken partijen kunnen als meekoppelkans (bovenwettelijke) maatregelen inbrengen, als zij de daarbij horende financiering leveren.

Wat betreft trillingen en laag-frequent geluid (LFG) wordt gevraagd of het Rijk bereid is om een wettelijk kader vast te stellen. In de MIRT-verkenning is het onderwerp trillingen (via de bodem of als gevolg van laagfrequent geluid) als aandachtspunt opgenomen in de rapportage over Waardenburg. In de planuitwerkingsfase worden de effecten van trillingen en mogelijke oorzaken nader onderzocht. Indien bekend is wat de oorzaak is van de trillingen kan ook bepaald worden welke wetgeving/richtlijnen van toepassing zijn. Voor trillingen wordt de SBR-richtlijn van de stichting Bouwresearch als kader gehanteerd. Jurisprudentie heeft ervoor gezorgd dat de SBR-richtlijn een status heeft gekregen als wettelijk kader. Daarnaast is er voor het aspect trillingen een wettelijke grondslag in artikel 3.1 Wet ruimtelijke ordening. Hierin is de zorg voor een goede ruimtelijke ordening voorgeschreven. In de planuitwerkingsfase beschouwt en valideert Rijkswaterstaat de trillingseffecten (via de bodem of als gevolg van laagfrequent geluid) aan de hand van metingen langs het gehele tracé. Indien niet wordt voldaan aan de SBR-richtlijn moet onderzocht worden welke maatregel doelmatig is voor de specifieke locatie langs het tracé waar de SBR-richtlijn wordt overschreden. Voor LFG is geen wet en regelgeving beschikbaar, maar zijn er wel aparte richtlijnen/toetsingskaders opgesteld zijnde een hoorbaarheidsrichtlijn en een richtlijn voor hinder. Deze richtlijnen zullen indien van toepassing worden gehanteerd. Hiermee is er geen noodzaak tot het opstellen van een wettelijk kader voor trillingen en laagfrequent geluid. Belangrijk is dat vanuit de wetgeving er een verplichting is tot maatregelen indien wettelijke normen worden overschreden. Vanzelfsprekend wordt in de planuitwerking ook onderzoek gedaan naar de luchtkwaliteit en eventueel benodigde wettelijke maatregelen. Zo wordt nu al landelijk door de Rijksoverheid op tal van manieren de overgang naar elektrisch rijden gestimuleerd om ook een

verbetering van de luchtkwaliteit te bereiken. Een belangrijke maatregel is zoals bekend het voorgenomen verbod op verkoop van personenwagens met verbrandingsmotoren vanaf 2030. Het zal duidelijk zijn dat de door het ministerie bevorderde overgang naar elektrisch rijden, zal leiden tot een algemene landelijke verbetering ten opzichte van de huidige situatie.

Verkeersveiligheid

Er wordt in de bestuurlijke reacties ook gevraagd naar het effect van het voorkeursalternatief op de verkeersveiligheid. Op het gebied van verkeersveiligheid is het met deze keuze voor het voorkeursalternatief mogelijk een aantal grote verkeersveiligheidsrisico's weg te nemen rond de bruggen, aansluitingen en knooppunten. Daarmee ontstaat een veiligere A2. Voor de verkeersveiligheid geldt dat in het voorkeursalternatief het aantal risicovolle situaties afneemt door de voorgenomen aanpassingen in de weginrichting waardoor het traject tussen Deil en Vught veiliger wordt en daarmee ook de kans afneemt dat er verkeersslachtoffers vallen. Er is cijfermatig weliswaar een beperkte bijdrage aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen vanwege de toename van de hoeveelheid verkeer, maar locatiespecifiek bij bijvoorbeeld de Waal- en Maasbruggen vinden er wel degelijk verbeteringen plaats aan de verkeersveiligheid omdat bestaande knelpunten worden weggenomen. Daarnaast draagt het Breed Mobiliteitspakket bij aan verbetering van de verkeersveiligheid. Omdat de doorstroming met dit pakket verder wordt verbeterd heeft dit ook positieve effecten op de verkeersveiligheid.