



Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
t.a.v. Mevr. Ir. M.J. Smit
Postbus 20901
2500 ES Den Haag
A2deilvught@minienw.nl

Uw kenmerk	: IENW/BSK- 2021/159764	Inlichtingen	: J.C. Fijnje
Ons kenmerk	:	Doorkiesnr.	: 0344-638526
Datum	: 23 augustus 2021	Emailadres	: jfijnje@regiorivierenland.nl
		Bereikbaar	: Ma, di, do & vrij.

Onderwerp : Bestuurlijke reactie Ontwerpstructuurvisie MIRT A2 Deil-Vught

Geachte mevrouw Van Nieuwenhuizen,

De gemeenten van Regio Rivierenland hebben kennisgenomen van de Ontwerpstructuurvisie MIRT A2 Deil-Vught. Met deze brief willen we gebruik maken van de mogelijkheid om onze bestuurlijke reactie in te brengen.

Bereikbaarheid essentieel voor goed woon-, werk- en leefklimaat

Regio Rivierenland is steeds meer in trek. De centrale ligging in het land en de ruimte maken onze regio aantrekkelijk om te wonen, te werken en te recreëren. In Rivierenland faciliteren we economische groei en stimuleren we bezoekers om onze regio te komen ontdekken. Ook willen we onze regio leefbaar houden voor onze inwoners. Goede bereikbaarheid, de energietransitie en een krachtige economie dragen bij aan deze leefbaarheid. De komende jaren gaan we daarom in Rivierenland aan de slag met het versterken van onze bereikbaarheid. Dit doen we niet alleen lokaal, maar samen met onze partners zoals het bedrijfsleven, de provincie, het Rijk en de omliggende regio's en gemeenten.

De fileproblematiek op de A2 en A15 zijn belangrijke punten van zorg. De afgelopen jaren hebben wij samen met het Rijk, de provincie Gelderland, Brabant en gemeente 's-Hertogenbosch positief samengewerkt aan de verkenning van de MIRT A2 Deil-Vught. Met als resultaat dat de het rijk de A2 verbreed naar 2x4 rijstroken om een toekomstige verkeersinfarct te voorkomen. Daarnaast zetten de regionale partijen in op een breed mobiliteitspakket. Dit pakket versterkt en stimuleert verschillende modaliteiten in de regio. Daarmee verbeteren we de leefbaarheid binnen de regio tot 2030. Als Regio Rivierenland blijven we daarom ook graag in de volgende fase betrokken bij nadere invulling van de planuitwerking, in het belang van onze inwoners en bezoekers.

Aandachtspunten bij de voorkeursbeslissing

Geven het voorkeursbesluit zien wij nog enkele aandachtspunten die wij graag meegeven ter overweging.

1. Zorgen om hoge IC-verhoudingen

De IC verhouding geeft aan hoe druk het is op een weg of weggedeelte. De streefwaarde is 0,7 of lager, omdat dit nog ruimte geeft voor toekomstige groei van verkeer. Een IC waarde van 0,8 of hoger betekent een grote kans op file; hoe hoger de IC waarde hoe structureler de files zijn.

Uit de onderzoeken blijkt dat de gekozen variant met 2x4 rijstroken leidt tot een I/C verhouding van 0.8 (laag) tot 0.87 (hoog) op het traject Deil - Empel. De capaciteitsuitbreiding voorkomt weliswaar een verkeersinfarct, maar voorkomt niet dat een aanzienlijk deel in Gelderland ook in de toekomst

te maken heeft met structurele files¹. Met nagenoeg gelijkblijvende I/C-verhoudingen na de capaciteitsuitbreiding kan simpel gesteld worden dat het aantal voertuigen dat dagelijks gebruik maakt van de A2 significant toeneemt.

Dit alles baart ons grote zorgen. Niet alleen voor de afnemende leefbaarheid in onze eigen regio, maar ook voor de functie van de A2 als verbindingssader. Met de keuze voor 2x4 wordt, met name voor het Gelders deel van de A2, de problematiek van congestie onvoldoende opgelost. De lokale burgers en bedrijven hebben derhalve weinig baten bij deze beperkte capaciteitstoevoeging. Terwijl de burgers en bedrijven hier juist wel veel 'kosten' van zullen hebben. In de vorm van verminderde bereikbaarheid in de aanlegfase, toename van uitstoot en geluid en blijvende overlast van sluipverkeer op het OWN na realisatie van dit project.

Vraag 1.1: In hoeverre doet de keuze voor de variant 2x4 recht aan de lokale situatie in Gelderland nu de gekozen variant slechts beperkt een oplossing biedt voor het hoofdvraagstuk van deze studie in dit gedeelte van het plangebied?

Vraag 1.2: Met de keuze voor de 2x4 variant wordt het congestievraagstuk beperkt oplost. In hoeverre doet dit recht aan de functie die de A2 heeft als verbindingssader tussen 2 van de 3 'ports' van Nederland, te weten Mainport Schiphol en Brainport Zuid-oost Nederland?

Vraag: 1.3: Kunt u een inschatting geven welke schade (zowel directe financiële schade door congestie als schade door verlies van de concurrentiepositie in Europa) beide 'ports' ondervinden van deze keuze? En zo nee waarom niet?

Vraag 1.4: Met de keuze voor de 2x4 variant wordt het doelbereik op het Gelderse trajectdeel onvoldoende gehaald (ook niet in combinatie met het aanvullende regionale Brede Mobiliteitspakket). Waardoor sluipverkeer en andere negatieve effecten op het OWN aanwezig blijven. In hoeverre bent u bereid uw verantwoordelijkheid te nemen en (samen met de regio) extra te investeren in dit traject te doen om alsnog voldoende doelbereik te halen?

2. Aandacht voor de verkeersveiligheid

Voor het verkeersveiligheidseffect is de toekomstige situatie vergeleken met de huidige situatie. Conclusie is dat de toename verkeer op de A2 leidt tot een evenredige toename in het aantal ongevallen. Simpel gezegd het aantal slachtofferongevallen neemt toe en niet af. Er treedt geen significante verbetering op in de verkeersveiligheid. Dit terwijl de huidige situatie van de A2 als zeer onvoldoende gekwalificeerd kan worden². Dit staat haaks op de landelijke doelstelling uit het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 waarin u streeft naar 0 verkeersdoden en een sterke afname van het aantal gewonden.

Vraag 2.1 Kunt u aangeven welke ingrepen minimaal nodig zijn om het risiconiveau wel significant te laten dalen? Zo nee waarom niet?

Vraag 2.2 Kunt u aangeven waarom u de ingrepen die minimaal nodig zijn niet neemt terwijl het streven van de overheid is om tot een afname van verkeersslachtoffers en verkeersdoden te komen?

3. Leefbaarheid in Waardenburg

De verkenning naar de asymmetrische verbreding ter hoogte van Waardenburg is zeer positief ontvangen in de regio. De mogelijkheid om te verkennen om asymmetrisch de weg te verbreden en hiermee op gelijke afstand te blijven van de Bungawall-woningen is voor de leefbaarheid van dit gebied zeer waardevol. Als regio en gemeenten trekken we daarom ook in de planuitwerkingsfase graag samen op met het Rijk en RWS om voor het gebied tot de beste oplossing te komen.

De inwoners van Waardenburg ondervonden voor de start van de Corona-crisis dagelijks de negatieve effecten van de slechte doorstroming op de A2. De uitgevoerde onderzoeken laten de ernst van deze situatie onvoldoende zien. De oorzaak ligt in het NRM, dat te grofmazig is om de effecten op het OWN in Waardenburg met voldoende detail in beeld te brengen. Het leefbaarheidsprobleem in Waardenburg wordt daarmee onderschat.

¹ Voor de Gelderse trajectdelen geldt dat in 50% van de situaties in de spitsen de IC waarde boven de 4 significante verbetering ten opzichte van de referentiesituatie. Kijkend naar de I/C-verhouding voor de 4 Gelderse trajectdelen in de ochtendspits en avondspits in beide richtingen geldt dat voor 50% van de situaties de I/C-verhouding boven de 0,9 ligt, 37% van de situaties ligt boven de 0,8 en slechts 12% ligt onder de 0,8 maar nog boven de 0,7. Met de 2x4 wordt nergens de streefwaarde van 0,7 bereikt.

² Voor A2 Noord geldt dat variant B een licht positief oordeel heeft ten opzichte van de huidige situatie welke geclassificeerd wordt als 'hoog risiconiveau'. Voor de A2 Zuid geldt dat variant B een neutraal oordeel heeft ten opzichte van de huidige situatie welke geclassificeerd wordt als 'zeer hoog risiconiveau'.

Daarom trekken we de samenwerking graag breder en willen met alle betrokken partijen een Waardenburgtafel oprichten, in navolging van de Watertafel en de nog op te richten Duurzaamheidstafel. De Waardenburgers hebben recht op een gezamenlijk commitment om de leefbaarheid in Waardenburg ten minste te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

Vraag 3.1: In hoeverre bent u bereid tijdens de planuitwerking met een fijnmazig model de verkeersstromen op het OWN gedetailleerd in beeld te brengen en voldoende maatregelen te nemen om de gevolgen van de blijvend hoge IC waardes op de A2 in Waardenburg te compenseren? Waarbij het uitgangspunt is dat de leefbaarheid in Waardenburg minimaal gelijk blijft aan de huidige situatie en waar mogelijk verbetert.

Vraag 3.2: Bent u bereid om mee te werken aan de oprichting van en deel te nemen aan een Waardenburgtafel, waar het behouden en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in Waardenburg centraal staat? En bent u bereid daarvoor de benodigde middelen (o.a., geld en menskracht) beschikbaar te stellen? Zo nee waarom niet?

4. Toekomstvaste oplossingen voor knooppunt Deil en de A15

Voor knooppunt Deil is gekozen voor een sobere oplossing, die een krappe voldoende scoort op verkeersveiligheid. Nadeel van deze oplossing is dat deze niet de meest duurzame en toekomstvaste oplossing is. De blijvend hoge IC waardes en de resultaten uit de IMA 2021 baren ons daarbij zorgen. Als Regio zien wij graag dat zo snel mogelijk een MIRT onderzoek gestart wordt voor de A15 van Gorinchem-Deil-Valburg. Momenteel werken Rijk, provincie Gelderland en Regio Rivierenland al samen aan een reeks verkeersveiligheidsmaatregelen voor dit traject.

Indien uit dit MIRT onderzoek A15 blijkt dat de maatregelen die u nu treft in knooppunt Deil onvoldoende zijn, moet het mogelijk zijn om alsnog versneld te kiezen voor het realiseren van de turbineboog of andere toekomstvaste oplossingen in plaats van de nu gekozen oplossing.

Vraag 4.1: Bent u bereid om vooruitlopend op de uitkomsten van het MIRT onderzoek A15 de mogelijkheid om te kiezen voor de toekomstvaste en robuuste oplossing voor knooppunt Deil open te houden? Zo ja bent u dan ook bereid om hiervoor middelen te reserveren? Zo nee waarom niet?

Daarnaast laat de ontwerpstructuurvisie in alle varianten van knooppunt Deil zien dat de verbetering in de doorstroming in het knooppunt zorgt voor een knelpunt bij afrit Meteren. Al in de huidige situatie leiden files op de A15 tot sluipverkeer op het OWN met name parallel aan de A15 tussen Meteren, Est en aansluiting Geldermalsen.

Vraag 4.2: Wat wordt er in de planuitwerkingsfase gedaan om het lokale knelpunt bij Meteren en het onderliggende wegennet weg te nemen?

Momenteel wordt voor het programma hoog frequent spoor gewerkt aan de realisatie van de zuid-westboog bij Meteren. Deze spoorboog kruist de A15 en is ontworpen voor een mogelijke toekomstige verbreding van de A15 naar 2x3 rijstroken. De maatregelen in knooppunt Deil, met het weefvak tot aan afslag Meteren, raken het project van de spoorboog. Voor Regio Rivierenland is het van belang dat een verbreding van de A15 in de toekomst mogelijk blijft.

Vraag 4.3: Bent u bereid om bij de benodigde aanpassingen van de spoorboog, niet alleen rekening te houden met het weefvak tot Meteren, maar ook met de eerdere doelstelling dat de spoorboog voldoende ruimte heeft voor de verbreding van de A15 naar 2x3 rijstroken?

5. Fietsverbinding en toekomstvastheid Maasbruggen

Vanuit de gemeenten Maasdriel en 's-Hertogenbosch is in een vroeg stadium aangegeven dat een langzaam verkeerverbinding op de nieuwe Maasbrug een meerwaarde heeft. Deze verbinding is niet opgenomen in het voorkeursalternatief. Dit betreuren wij, zeker gezien de ontwikkelingen rondom het toenemende gebruik van elektrische fietsen en het stimuleren van fietsgebruik als duurzaam alternatief. Ook kan deze verbinding bijdragen aan het verhogen van oplossend vermogen van het voorkeursalternatief. Deze verbinding wordt wel benoemd bij de beoordeling van de barrièrewerking en opgevoerd als positief effect waardoor de barrièrewerking op een positieve beoordeling uitkomt. Uit de MKBA blijkt dan ook dat de extra investering voor het realiseren van deze verbinding, economisch gerechtvaardigd is.

Daarnaast biedt deze fietsverbinding ruimte op de nieuwe brug om het gehele 2x4 profiel tijdelijk te herbergen op het moment dat de oude brug vervangen moet worden. En dat zou al nodig kunnen zijn om voldoende geluidmaatregelen te kunnen nemen. Op de huidige Maasbruggen is een "tijdelijk hogere waarde" voor geluid afgegeven. Dit omdat maatregelen zoals dubbellaags ZOAB bij huidige

gebruik niet mogelijk is. Met dit project ontstaat een nieuwe situatie en dient u dit weer te heroverwegen.

Vraag 5.1: Met het niet realiseren van de fietsverbinding ontbreekt ook de ruimte op de nieuwe brug om het gehele 2x4 profiel tijdelijk te herbergen op het moment dat de oude brug vervangen moet worden. Dit zal leiden tot voertuig verliesuren. Kunt u een globale inschatting geven van economische schade ten gevolge van voertuigverliesuren per maand voor een dergelijke tijdelijke situatie?

Vraag 5.2: Welke periode zou een dergelijke tijdelijke situatie gehandhaafd moeten worden (minimaal en worstcase) voor het vervangen van de bestaande Maasbruggen?

Vraag 5.3: Bent u bereid om deze fietsverbinding, die volgens de MKBA economisch gerechtvaardigd is en bijdraagt aan oplossend vermogen, weer op te nemen in het voorkeursalternatief? En zo nee, waarom niet? Kunt u daarbij ook het antwoorden op vraag 5.1 en 5.2 in uw overweging meenemen.

Vraag 5.4: Kunt u in de toekomst borgen dat de Maasbruggen dubbellaags ZOAB kunnen krijgen, en daarmee de 'tijdelijke hogere waarde' waar nu naar gerefereerd wordt opheffen?

6. De iconische Waalbrug en kansen voor fiets(veiligheid)

Regio Rivierenland en in het bijzonder gemeente Zaltbommel hechten veel waarde aan de esthetische waarde van de Waalbrug. Met het verbreden van de Waalbrug verwachten wij dat de Martinus Nijhoffbrug haar iconische waarde voor de Bommelerwaard behoudt. Naast de kenmerkende kabel- of tuibrug brug uitstraling, is de brug nu uitgerust met een langzaam verkeerverbinding naast de snelweg. Bij de verbreding van de A2 is het noodzakelijk om een nieuwe brug aan te leggen in noordelijke richting. Daarmee komt er op de westelijke brug ruimte voor een 2x4 verbinding, de vluchtstrook en een langzaam verkeerverbinding. Gegeven de extra ruimte die beschikbaar is biedt dit de kans om bij de aanpassing van de brug de langzaam verkeerverbinding op te splitsen in een aparte fietsverbinding en een aparte langzaam verkeer verbinding. Dit draagt bij aan meerdere gezamenlijke doelstellingen. Allereerst zijn we gezamenlijk het snelfietspad Zaltbommel – 's-Hertogenbosch aan het realiseren. Het los maken van de fietsverbinding op de brug zal het langzame verkeer stimuleren en gebruik van deze verbinding versterken. Daarnaast draagt het bij aan de gezamenlijke verkeersveiligheidsambities van het SPV.

Vraag 6.1: Bent u bereid om samen met ons de esthetiek van de brug te behouden?

Vraag 6.2: Bent u bereid om binnen de beschikbare ruimte op de huidige Waalbrug het fietsverkeer van het overige langzame verkeer te scheiden? Zo nee, waarom niet?

7. Breed Mobiliteitspakket, sluipverkeer en lokale opgaven

De diverse kernen aan en om de A2 hebben te maken met sluipverkeer. Dit komt voor tijdens reguliere spitsen, maar nog meer ten tijde van een calamiteit op de A2. Met de gekozen variant 2x4 kunnen wij de volgende zaken vaststellen:

- De I/C capaciteit blijft in het Gelders deel ongekend hoog;
- De hoeveelheid verkeer op de A2 neemt significant toe;
- De verkeersveiligheid op de A2 verbeterd nauwelijks;
- Het OWN staat in de huidige situatie al zwaar onder druk.

Hiermee stellen wij vast dat in de overlast voor de kernen aan en om de A2 geen significante verbetering zal optreden. Ten tijde van een calamiteit zal de overlast door de groei van het verkeer nog groter zijn dan in de huidige situatie.

Gesteld wordt dat de 'lokale problematiek' een aangelegenheid is voor de provincie en gemeenten. Met de gekozen voorkeursvariant wordt echter zeer weinig gedaan om de hoge I/C-verhoudingen in het Gelders deel te verlagen. Hiermee wordt het probleem wat op de snelweg blijft bestaan doorgeschoven naar lagere overheden.

De gemeenten zullen samen met de provincie inzetten op een breed mobiliteitspakket waarmee de leefbaarheid en lokale bereikbaarheid deels verbeterd kan worden. Dit Breed Mobiliteitspakket zet in op maatregelen met betrekking op 'anders reizen', zoals het verbeteren van de stationsomgevingen van Zaltbommel en Geldermalsen, uitbreiden van het fietsnetwerk, de werkgeversbenadering en het versterken van het onderliggende wegennet. Er is immers een duidelijke link tussen de problemen (en oplossingen) van ons regionale wegennet en de A2. Echter, de A2 kent veel lange afstand verkeer (65-75%) en een toenemende latente vraag. We hebben daarmee maar invloed op een klein deel van de weggebruikers. Naast de inspanningen van de regio hopen we dat het Rijk er een schepje boven op doet om extra maatregelen in het land te treffen waarmee de gehele corridor ontlast wordt.

Door landelijk in te zetten op 'anders reizen' kunnen we ook op de A2 tussen Deil-Vught gezamenlijk meer spitsmijdingen realiseren.

Vraag 7.1. De lokale opgave komt voort uit het niet volledig oplossen van de capaciteitsproblemen op de A2 door te kiezen voor de 2x4 variant. Hiermee neemt de lokale problematiek onvoldoende af. Erkent u dat de resterende problematiek die opgelost moet worden niet alleen voor de rekening van de provincies en gemeenten komt?

Vraag 7.2 Een sterk middel voor de lokale opgave is het inzetten op andere modaliteiten van transport. Gegeven dat de meeste reizigers van de A2 geen herkomst of bestemming hebben in onze regio valt dit buiten onze invloed sfeer. Bent u bereidt om via andere werksporen binnen of buiten dit programma, zoals lange termijn openbaar vervoer, maar ook duurzaamheid, verkeersveiligheid of nationaal toekomstbeeld fiets, middelen te combineren om het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief te versterken?

Vraag 7.3: Gegeven het beperkte lokale verkeer op de A2 en overgrote deel doorgaand verkeer (75% Gelders deel. Is het Rijk bereidt om in de toekomst extra te investeren om deze lange afstand reizigers te overtuigen om 'anders te reizen' en zo het gebied meer te ontlasten ten behoeve van de leefbaarheid en daarmee het aantal spitsmijdingen verder te reduceren? Zo nee waarom niet?

8. Kansen voor duurzaamheid

Alle alternatieven zorgen voor een toename van de CO₂ uitstoot en zijn daarmee in strijd met onze klimaatdoelen. Uit de notitie 'ambities en kansen duurzaamheid' blijkt wel dat er een groot aantal maatregelen mogelijk is om de CO₂ uitstoot te verminderen en duurzame energie op te wekken. We willen dat er vol wordt ingezet om de plannen op een zo duurzame manier te realiseren. We zien dit in samenhang met het programma OER voor de Energiecorridor A15-Betuweroute. En daarnaast het zoeken naar innovaties. Voor innovaties zien wij het volgende voor ons:

Duurzaamheid zien als economische stimulans en kans. Bedrijven doen actief mee om duurzame oplossingen te verzinnen en te realiseren. Voor de initiatie en realisatie is er een projectteam / sturingsclub die fysiek in het middel van het traject in Het Groene Huis het bedrijfsleven uitdaagt en tijdens de voorbereidingen en realisatie zorgt voor een optimale samenwerking. Het idee is dat er innovatieve ideeën, initiatieven ontstaan die verder in Nederland ook gebruikt kunnen worden. De A2 is dan een demonstrator. Het voordeel is dan dat ideeën van papier af komen en in praktijk worden gebracht. Het Groene Huis is een broedplaats waar opdrachtgever en opdrachtnemers elkaar ontmoeten waardoor creativiteit en realisatiekracht sterk worden vergroot. En het ligt aan de A2 in het midden van het tracé.

Vanuit de Mirt A2 organisatie wordt een duurzaamheidschallenge georganiseerd waarin bedrijven worden uitgedaagd om met ideeën te komen. Deze challenge wordt goed gecommuniceerd op verschillende manieren. We richten begeleidings-/sturingsteam hiervoor op. We maken een webpagina en benutten andere middelen om positieve aandacht hierop te vestigen.

Ook kan er gedacht worden aan alternatieven voor reizen met de auto. De decentrale overheden staan aan de lat voor het Brede Mobiliteitspakket en de flankerende maatregelen, die moet zorgen voor alternatieven voor het (volledig) reizen met de auto. Omdat echter 75% doorgaand verkeer is op de A2 is dit een opgave waar we gezamenlijk voor aan de lat staan en niet alleen de decentrale overheden.

Vraag 8.1: Duurzaamheid staat momenteel hoog op de agenda in Regio Rivierenland, immers landelijk staan we aan de lat om de CO₂ reductie in Nederland te realiseren. De MIRT A2 kan hierin een voorbeeld traject zijn om andere projecten in Nederland ook op een duurzame manier op te pakken. Onderschrijft u deze kansen? En wat kunt u hierin betekenen?

Vraag 8.2: Bent u het eens dat dit een gezamenlijke opgave is? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke middelen zet u hiervoor in?

9. Effecten van geluid en trillingen voor omwonenden

Bij een toetsing aan wettelijke criteria is bij geluid de huidige (slechte) situatie de basis. Er wordt immers getoetst aan de geluidproductieplafonds en er is geen prikkel om te streven naar een verbetering van de leefbaarheid. Een verbetering zou met name in Waardenburg en Zaltbommel wel wenselijk zijn, gezien de cumulatie van geluidhinder.

De woningen in Waardenburg worden zowel aan de voorkant of achterkant belast met geluid. Er wordt altijd gerekend met de cumulatie van geluid op één gevel. Gezien deze woningen zowel aan de voorkant als achterkant boven de voorkeursgrenswaarde liggen, schiet de regelgeving hier ernstig te kort. De leefbaarheid is ernstig in geding. Deze bewoners hebben rondom hun woning nergens een plek waar er geen overlast is van geluid.

Vraag 9.1: Bent u bereidt om middelen en capaciteit in te zetten om tijdens de planuitwerkingsfase maatregelen te treffen (boven op de mitigerende maatregelen) om de leefbaarheid in Waardenburg en Zaltbommel die door geluid worden aangetast te veraangenamen naar een beter niveau dan voorheen?

Naast het geluid van de snelweg wordt het gebied ook getroffen door geluid van het spoor. Deze geluidshinder is afkomstig van een bovenregionale bron. In Waardenburg komt dit doordat het spoor vlak langs de dorpskern gaat door de Waalspoorbrug. In Zaltbommel heeft dit te maken met het vele geluid wat van de Waalspoorbrug afkomt. Eerder is er voorgesteld om een koppeling te maken tussen het MIRT A2 en de vervanging van de Waalspoorbrug of om extra geluidmaatregelen te nemen aan de bestaande Waalspoorbrug.

Vraag 9.2: Bent u bereidt middelen en capaciteit vrij te maken om in de planuitwerkingsfase de cumulatie van geluid door de snelweg en het spoor beter in beeld te brengen en waar nodig extra maatregelen te nemen om het geluid van deze bovenregionale bronnen te reduceren? Zo nee, waarom niet?

Langs de A2 Deil-Vught liggen ter hoogte van Waardenburg de Bungawall-woningen. Deze woningen staan zeer dicht langs de snelweg, wat redelijk uniek is in Nederland. Het effect van trillingen en laagfrequent geluid is dan ook nog beperkt in beeld gebracht. Trillingen worden nu getoetst naar beleidsrichtlijnen welke mogelijk, door technologische ontwikkelingen, achterhaald zijn. Omwonenden ervaren een behoorlijke overlast door deze trillingen (en laagfrequent geluid). Het opstellen van een wettelijk kader voor trillingen en laagfrequent geluid is daarom ook wenselijk.

Vraag 9.3: Bent u bereidt om, gegeven de technologische ontwikkelingen en nieuwe innovaties, een wettelijk kader op te stellen voor trillingen en laagfrequent geluid?

Vraag 9.4: Bent u daarnaast bereidt tijdens de planstudiefase nader onderzoek te doen naar deze effecten voor omwonenden en mitigerende maatregelen hier voor te nemen?

Ook de luchtkwaliteit staat rondom de A2 op het spel. Zolang niet al auto's geëlektrificeerd zijn, het vrachtverkeer verduurzaamd is, maar vooral ook de scheepvaart niet schoner wordt, verslechtert de luchtkwaliteit. Dit met alle gevolgen voor omwonenden.

Vraag 9.5: Bent u bereidt om maatregelen te treffen om de luchtkwaliteit rondom te A2 te verbeteren? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9.6: Bent u dan bereidt om u landelijk sterker te maken om, gegeven het lange afstand verkeer op de A2, de luchtkwaliteit in zijn geheel te verbeteren in Nederland in het belang van alle inwoners en daarmee ook de luchtkwaliteit langs de A2?

Namens de acht gemeenten in Regio Rivierenland, vernemen wij graag uw reactie op onze aandachtspunten en vragen.

Hoogachtend

Regio Rivierenland