

Welkom bij de online bijeenkomst vanuit het Gebiedsproces Waardenburg

Wij vragen u om:

- uw microfoon te dempen
- uw video in te schakelen

De bijeenkomst start om 19:00 uur



Doel bijeenkomst

- Vervolg op eerdere bijeenkomsten voor Waardenburg in maart, april en mei 2020
- Nadere toelichting op processtappen, organisatie, besluitvorming en verantwoordelijkheidsverdeling: terugblik en vooruitblik
- Beantwoorden van uw vragen
- Afspraken maken over uw betrokkenheid in het vervolg



*Wegnemen wantrouwen en
investeren in constructieve
relatie voor het vervolg*

Organisatie bijeenkomst

Voorbereid door vertegenwoordigers van Rijk/RWS, Provincie Gelderland, Regio Rivierenland, gemeente West Betuwe en consortium

Aanwezig:

- Vanuit programma A2 Deil-Vught
 - Anneke Dam (RWS)
 - Julie Fijnje (Regio Rivierenland)
- Vanuit gemeente West Betuwe
 - Susan Timmermans-Bakkeren
 - Petra Bazuin
- Vanuit provincie Gelderland
 - Tonny Slieker
- Vanuit consortium:
 - Kara Terpstra
 - Anke Springer-Rouwette
 - Erik van der Veen

Agenda

1. Nadere toelichting op:
 - a) Organisatie en verantwoordelijkheden betrokken partijen
 - b) Processtappen, participatie en besluitvorming
 - c) Gebiedsproces Waardenburg

2. Beantwoording van uw vragen geclusterd naar:
 - a) Communicatie
 - b) Planning en proces
 - c) Groeiscenario's
 - d) Voorkeursalternatief
 - e) Gebiedsproces/-visie Waardenburg
 - f) Consequenties ruimtebeslag
 - g) Effecten milieu en leefomgeving

3. Afronding en afspraken over het vervolg

DEEL 1

NADERE TOELICHTING

1a. Organisatie programma A2 Deil-Vught

Programma A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught



Quick Wins

Realisatie 2018-2025

Ruim 20 projecten

Lange Termijn Wegen

Realisatie 2026-2030

MIRT-verkenning

Lange Termijn OV

Realisatie 2026-2040

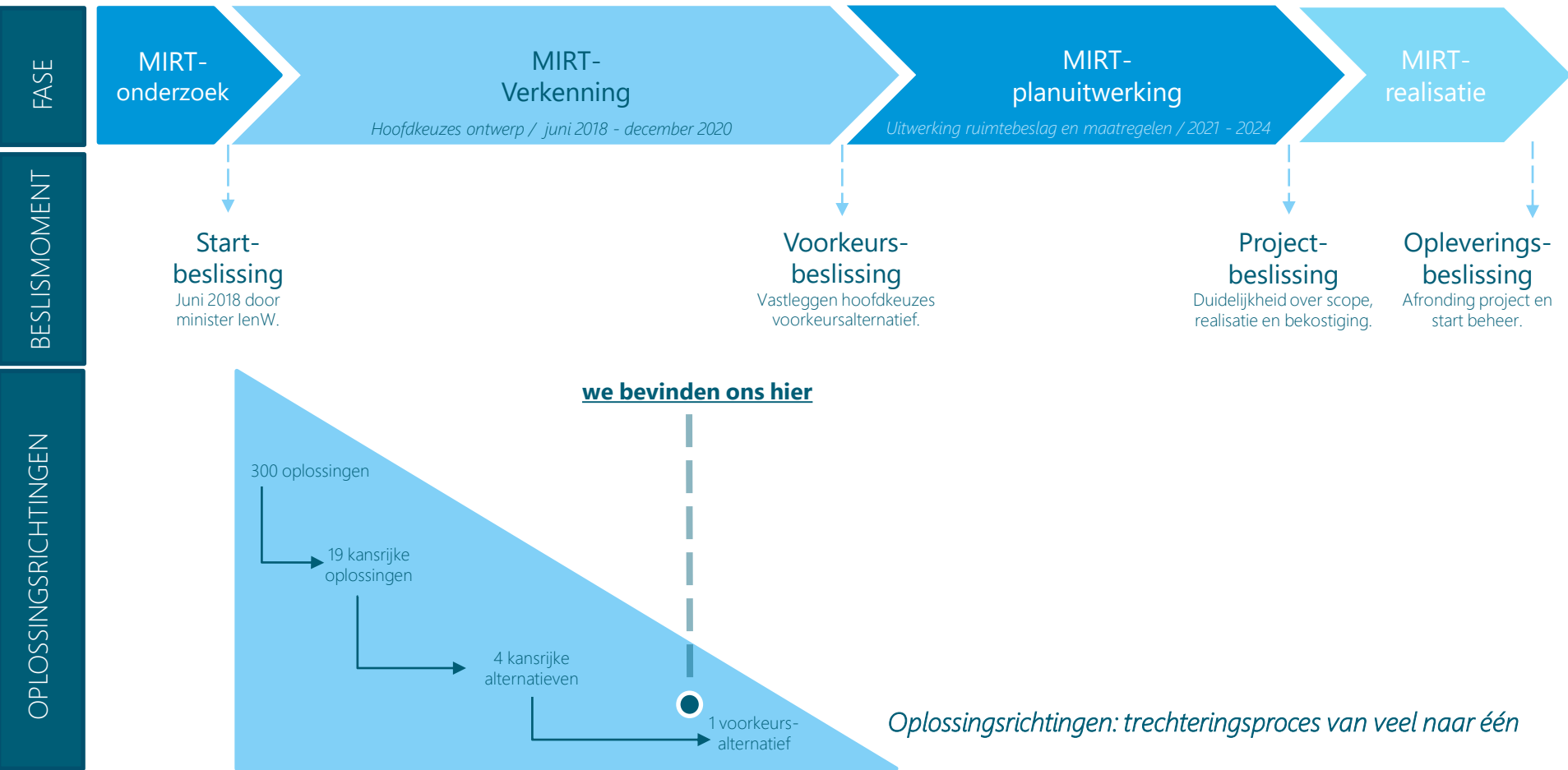
Onderzoek

ADAPTIEVE GEBIEDSGERICHTE AANPAK A2 DEIL-'S-HERTOGENBOSCH- VUGHT



1a. Verantwoordelijkheden partijen

- **Opdrachtgevers Verkenning (Stuurgroep, Programmteam):**
 - Ministerie van IenW/Rijkswaterstaat
 - Provincie Noord-Brabant
 - Provincie Gelderland
 - Gemeente 's-Hertogenbosch
 - Regio Rivierenland
- **Adviesgroepen Verkenning (BAG, AAG, MAG):**
 - Bestuurlijk: gemeenten (incl. West Betuwe), waterschappen
 - Ambtelijk: gemeenten (incl. West Betuwe), waterschappen
 - Maatschappelijk: belangenvertegenwoordigers
- **Besluiten Verkenning** (Startbeslissing juni 2018 en Voorkeursalternatief najaar 2020): minister van IenW gehoord hebbende Stuurgroep (gehoord hebbende adviesgroepen)
- **Gebiedsproces Waardenburg:** Programma A2 Deil-Vught in afstemming met gemeente West Betuwe
- **Gebiedsvisie Waardenburg:** Gemeente West Betuwe



Overzicht Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | A2 Deil-Vught

FASE

Participatie MIRT-Verkenning

FORMEEL

okt. 2020
Zienswijzen-
procedure Ontwerp
Rijkstructuurvisie

FASE

Participatie MIRT-Verkenning

FORMEEL

okt. 2020
Zienswijzen-
procedure Ontwerp
Rijkstructuurvisie

MIRT A2

jun. 2018
Informatieavond
Start MIRT-Verkenning

sept. 2018
Workshops

nov. 2018
Onderzoeks-
ateliers

mrt. 2019
Workshops

okt. – dec. 2019
Zienswijzen-
procedure NRD
nov. 2019
Informatie-
bijeenkomsten

mrt. 2020
Informatie-
bijeenkomsten

mei 2020
Informatie-
bijeenkomsten

Overzicht Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | A2 Deil-Vught

FASE

Participatie MIRT-Verkenning

FORMEEL

okt. 2020
Zienswijzen-
procedure Ontwerp
Rijkstructuurvisie

MIRT A2

jun. 2018
Informatieavond
Start MIRT-Verkenning

sept. 2018
Workshops

nov. 2018
Onderzoeks-
ateliers

mrt. 2019
Workshops

okt. – dec. 2019
Zienswijzen-
procedure NRD
nov. 2019
Informatie-
bijeenkomsten

mrt. 2020
Informatie-
bijeenkomsten

mei 2020
Informatie-
bijeenkomsten

WAARDENBURG

30 mrt. 2020
Extra sessie

6 en 7 apr. 2020
Extra sessies

20 mei
2020
Extra sessie

18 jun. 2020
Extra sessie

Overzicht Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | A2 Deil-Vught

FASE

MIRT onderzoek

MIRT-Verkenning

Hoofdkeuzes ontwerp / juni 2018 - december 2020

MIRT-planuitwerking

Uitwerking ruimtebeslag en maatregelen / 2021 - 2024

MIRT-realisatie

BESLISMOMENT

Startbeslissing
Juni 2018 door minister IenW.

300 oplossingen
19 kansrijke oplossingen

4 kansrijke alternatieven

1 voorkeursalternatief

Oplossingsrichtingen: trechteringsproces van veel naar één

we bevinden ons hier

Voorkeursbeslissing
Vastleggen hoofdkeuzes voorkeursalternatief.

Projectbeslissing
Duidelijkheid over scope, realisatie en bekostiging.

Opleveringsbeslissing
Afronding project en start beheer.

WEGONTWERP



Functioneel ontwerp: Abstract ontwerp

Elementair ontwerp: Ontwerp volgens richtlijnen

Ingepast ontwerp: Ontwerp op hoofdlijnen om knelpunten en effecten te bepalen

Ontwerpen: trechteringsproces van grof naar fijn



Ingepast ontwerp: Actualisatie van het IO

Integraal ingepast ontwerp: gedetailleerd ontwerp met mitigerende maatregelen

Projectbesluit: Definitief ontwerp

Overzicht Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | A2 Deil-Vught

1d Gebiedsproces Waardenburg

- De gemeenteraad van West Betuwe heeft in de zienswijze op de NRD gevraagd om een gebiedsgericht proces.
- Dat was het moment dat duidelijk werd dat de 4 kansrijke alternatieven mogelijk grote invloed hadden op Waardenburg.
- Kick-off door het versturen van 3000 brieven.



Afronding deel 1

DEEL 2 BEANTWOORDING VAN UW VRAGEN

2a. Communicatie

Er zijn veel vragen gesteld over het niet vroegtijdig betrekken van belanghebbenden, de indirecte communicatie en het niet ontvangen van brieven. Daarnaast wordt de suggestie gewekt dat om de hete brij wordt heen gedraaid en dat de plannen al in een verder gevorderd stadium verkeren.

- Vanuit het programma A2 is over alle participatiebijeenkomsten gecommuniceerd via advertenties in het Brabants Dagblad, de Gelderlander, websites van betrokken partijen, social media en abonnees van de nieuwsbrief. Vanaf zienswijzeprocedure najaar 2019 ook in huis-aan-huisbladen (ook West-Betuwe). In maart 2020 zijn door de gemeente West Betuwe ca. 3000 brieven verspreid onder de bewoners en 100 bedrijven. Wel verzonden, maar niet overal ontvangen?
- Communicatie/participatie op niveau Verkenning. Alle info gedeeld. In de vervolgfase wordt uitwerking steeds concreter en het contact steeds intensiever.

2b. Planning en proces Verkenning (1)

Er zijn veel vragen gesteld over welke besluiten reeds genomen en onomkeerbaar zijn en welke besluiten nog volgen. Daarbij is ook gevraagd welke besluiten de gemeente West Betuwe gaat nemen en hoe die overige besluiten kunnen beïnvloeden.

Terugblik:

Datum	
Juni 2018	Startbeslissing (formeel besluit van de Minister)
Okt. 2019	Notitie Reikwijdte en Detailniveau / Notitie Kansrijke Alternatieven (geen formeel besluit, vastgesteld door de stuurgroep, niet-verplichte zienswijze)

De Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschrijft welke alternatieven nader onderzocht gaan worden en op welke wijze (vooruitblik). De Notitie Kansrijke Alternatieven is een terugblik op de totstandkoming van de kansrijke alternatieven. Niet verplicht, wel gedaan: zienswijzen gevraagd.

2b. Planning en proces Verkenning (2)

Vooruitblik:

Datum	
11 juni 2020 jl.	Bespreken richtinggevende uitkomst in AAG/BAG/MAG
22 juni 2020	Bespreken richtinggevende uitkomst in Stuurgroep
Medio sep. 2020	Bespreken ontwerpstructuurvisie (concept-voorkeursalternatief) in Stuurgroep
Begin okt. 2020	<ul style="list-style-type: none">- Besluit minister ontwerpstructuurvisie (concept-voorkeursalternatief)- Start zienswijzeprocedure ontwerpstructuurvisie- Start goedkeuringsprocedures provincies en gemeenten- Bestuursovereenkomst
Dec 2020 / jan 2021	<ul style="list-style-type: none">- Vaststelling structuurvisie door Minister (definitief voorkeursalternatief)- Ondertekenen Bestuursovereenkomst door Stuurgroeppartners
Begin 2021	Start planuitwerking (resultaat: Projectbesluit, volgens Omgevingswet)

2b. Planning en proces Rarro

Er is gevraagd naar de reservering van 38 meter. Op basis waarvan is deze gemaakt en waarom 38 meter? Waarom heeft de gemeente West Betuwe hier geen zienswijze op ingediend? En wordt de reservering opgenomen in het bestemmingsplan?

De Rarro valt onder het Ministerie van BZK. De reservering is gedaan op grond van een toekomstige voorzienbare aanpassing van de rijks infrastructuur. Volgens de Rarro-systematiek is uitbreiding met 1 rijstrook een reservering van 34m en 2 rijstroken een reservering van 38 m. Het vastleggen van de reservering in de Rarro betekent niet dat de uitkomst van de MIRT-verkenning per definitie een wegbreiding is. Wanneer het besluiten om tot daadwerkelijke aanpassing van de infrastructuur te komen, is genomen en onherroepelijk is, vervallen de reserveringsgebieden. Rarro is een ministeriële regeling waar geen zienswijze of beroep op mogelijk is. De internetconsultatie betrof een wijziging van de regeling. Een zienswijze is mogelijk op de ontwerp-structuurvisie, waarin het voorkeursalternatief. De gemeente heeft geen verplichting de reserveringszone op te nemen in een bestemmingsplan. Wel is de verplichting om bij een eerstvolgende herziening rekening te houden met de gestelde regels uit het Barro-Rarro.

2b. Planning en proces Planuitwerking

Er zijn vragen gesteld over planschade door aanpassing van de (hoofd)wegen.

- Er is nog geen sprake van een plan. De volgende fase (planuitwerking) eindigt met een Projectbesluit (volgens de Omgevingswet). Dan ligt er formeel een plan.
- Planuitwerking start begin 2021 en loopt tot en met 2024.
- In de planuitwerking wordt duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn.
- Belanghebbende hebben onder bepaalde voorwaarden en beperkingen recht heeft op vergoeding van schade die het gevolg is van een planologisch besluit, zoals een Projectbesluit.
- Het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de betreffende besluitvorming, is verantwoordelijk voor de behandeling van eventuele verzoeken om schadevergoeding binnen de daartoe gestelde regels.
- De aanpassing van de rijksweg kan gevolgen hebben voor het lokale wegennet. De betrokken wegbeheerders/bestuursorganen maken hierover onderling afspraken vaak vastgelegd in een bestuurlijke overeenkomst.

2c. Groeiscenario's

Vragen gingen over het effect van de COVID-19 crisis (bijv. verminderde mobiliteit en toenemend thuiswerken). Is dit een tijdelijk of structureel effect en wat betekent dat voor de mogelijke verbreding van de A2 in 2040?

- MIRT-Onderzoek heeft aangegeven dat er een probleem is op de A2. Gevolg daarvan is de Startbeslissing geweest.
- MIRT-Verkenning heeft duidelijk gemaakt dat niet verbreden (alternatief 0+) onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft.
- Totale groei autoverkeer tot 2040 (afh. van wegvak, hoger in de spitsen):
 - Prognose bevolkingsgroei gaat uit van het hoge scenario (30-35% groei).
 - Mogelijke daling van 5-10% door thuiswerken, Quick Wins, slimme mobiliteit etc.;
 - Effect COVID-19 nog onzeker, ook mogelijk effect van OV naar auto.
- Verbreding wel nodig?
 - Geen verbreding leidt niet tot een afname van files of een toename van de verkeersveiligheid tussen Deil en Empel.
 - Alleen maatregelen treffen op de A15/Deil gaat het probleem op de A2 ook niet oplossen.

2d. Voorkeursalternatief (1)

Er zijn vragen gesteld over de noodzaak van op- en afritten bij Waardenburg. Waarom worden ze niet opgeheven? Het verkeer kan immers ook gebruik maken van de op- en afritten aan de A15 of 'keren' op Deil.

Het afsluiten van de op- en afritten in Waardenburg is niet geopperd door belanghebbenden en experts in het voortraject en heeft daardoor geen plek gekregen op de longlist van mogelijke oplossingen.

Vervolgens is er wel degelijk gekeken naar het opheffen van de op- en afritten. Dit is niet als reëel beschouwd vanwege de bereikbaarheid van woningen, winkels en bedrijven in Waardenburg (en Haaften en Tuil) en het negatieve effect van omrijden via aansluiting Meteren (A15 of Geldermalsen (A2) creëert veel extra verkeersbewegingen op de provinciale weg en in Waardenburg. Ook 'keren' in knooppunt Deil is niet reëel gezien de effecten op verkeersveiligheid en doorstroming. Daarnaast is keren niet mogelijk als knooppunt Deil wordt aangepast.

2d. Voorkeursalternatief (2)

Er is gevraagd naar de planning van een nieuwe rondweg.

- Zowel binnen de MIRT-Verkenning als binnen de gemeente West Betuwe / provincie Gelderland is op dit moment nog geen sprake van een besluit over wel/geen rondweg.
- De keuze die voorligt in het kader van het Voorkeursbesluit is het wel/niet verplaatsen van de op- en afrit.
- In de planuitwerkingsfase van de MIRT wordt duidelijk hoe – mocht er besloten worden tot verplaatsing - de op- en afrit wordt aangesloten op het lokale wegennet (met/zonder rondweg).
- Als een rondweg (kort/lang) geen onderdeel is van de aanpassing van de A2, dan moet de gemeente West Betuwe (samen met de provincie Gelderland) besluiten of zij alsnog een rondweg wil ja of nee.
- Mocht er een rondweg komen, dan kunnen de werkzaamheden gelijktijdig worden uitgevoerd met de werkzaamheden aan de A2. Maar dat kan ook later nog.

2e. Gebiedsproces/-visie Waardenburg (1)

Er zijn vragen gesteld over het gebiedsgerichte proces Waardenburg:

- Wie coördineert dat en wat is planning? Wanneer is de informatienota klaar? En Kunnen bewoners zitting krijgen in de (begeleidings)groep?*
- Welke maatregelen gaat de gemeente nemen op het lokale wegennet?*
- De impact op Tuil en Haften moet ook worden meegenomen.*

De gemeente West Betuwe coördineert het gebiedsgerichte proces. In deze fase nog vooral gericht op benodigde beslisinformatie voor het VKA. Na de besluitvorming over het VKA wordt door de gemeente de gebiedsvisie opgesteld voor Waardenburg. De informatienota hierover volgt medio september 2020. De gemeente betreft vertegenwoordigers van bewoners, bedrijven en maatschappelijke organisaties bij opstellen Gebiedsvisie.

Voor de korte termijn heeft de Gemeenteraad besloten snelheidsremmers aan te leggen op de Boutensteinseweg en Schuttersweg (Beesd) en borden geslotenverklaring muv bestemmingsverkeer te plaatsen rondom Waardenburg en Tuil. Ook wordt samen met de provincie gekeken naar een aanpak van de kruising onderaan de afrit vanuit het zuiden om de doorstroming te verbeteren (bijv. met verkeersregel-installaties).

2e. Gebiedsproces/-visie Waardenburg (2)

Er zijn vragen gesteld over het gebiedsgerichte proces Waardenburg:

- *Hoe kijkt gemeente aan tegen cumulatie van ontwikkelingen in Waardenburg?*
- *Is er een overzicht van projecten en ontwikkelingen?*
- *Krijgt Waardenburg een station?*

De gemeente is van mening dat Waardenburg en omliggende dorpen niet de dupe mogen zijn van meerdere grote rijksprojecten. De gemeente streeft naar een integrale oplossing die een positieve bijdrage levert aan de leefbaarheids- en verkeersveiligheidsproblematiek. Het gevraagde overzicht van ontwikkelingen en projecten volgt in de informatienota van september 2020.

Een nieuw station is geen onderdeel van de MIRT-verkenning A2. In ander verband is hier eerder over gesproken. Het lijkt weinig kansrijk.

2f. Consequenties ruimtebeslag

Er zijn veel vragen gesteld over het ruimtebeslag als gevolg van uitbreiding van het aantal rijstroken (2x 4 of 2x5) en/of het verplaatsen van de aansluiting. Het betreft met name het effect op de Bungawallwoningen, de woningen aan de Veerstraat, de Slimweistraat en de woningen en bedrijven aan de Heideweg/Lage Paarden. Ook is gevraagd naar het effect op de sportverenigingen.

Verplaatsing van de aansluiting in combinatie met een randweg heeft ruimtebeslag en dient ingepast te worden in de omgeving. In de verkenningsfase wordt nog niet gekeken naar de exacte plek van een eventuele nieuwe aansluiting en van de aansluiting op het lokale wegennet. In de planuitwerkingsfase (vanaf 2021) wordt de inpassing nader uitgewerkt en wordt zo goed als mogelijk rekening gehouden met lokale wegennet, met percelen en bestaande bebouwing.

Op basis van de huidige inzichten is het beeld als volgt (zie volgende slide)

2f. Consequenties ruimtebeslag

*Eerste inschatting mogelijk effect op woningen richting het noorden
Meer duidelijkheid volgt in de planuitwerking*

Capaciteit A2	Aansluiting op huidige locatie	Aansluiting naar het noorden
Huidig 2 x 3	Geen grote effecten	Aantal woningen/bedrijven in het buitengebied wordt geraakt door de nieuwe aansluiting rondom de Veerstraat en Heideweg. Afhankelijk van de ligging van de nieuwe Randweg ook andere bebouwing. Het sportterrein lijkt inpasbaar.
2 x 4	Ter plaatse van de Veerstraat komt de A2 circa 4 meter dichterbij de woningen. Dit leidt tot ruimtebeslag op voortuinen, door het verschuiven van de Veerstraat. Mogelijk kan een deel van het knelpunt worden weggenomen door de Veerstraat te splitsen of achterlangs aan te sluiten.	Aantal woningen/bedrijven in het buitengebied wordt geraakt door de nieuwe aansluiting rondom de Veerstraat en Heideweg. Afhankelijk van de ligging van de nieuwe Randweg ook andere bebouwing. Het sportterrein lijkt inpasbaar.
2 x 5	Ter plaatse van de Veerstraat komt de A2 circa 8 meter dichterbij de woningen. Dit leidt tot groot ruimtebeslag op voortuinen, door het verschuiven van de Veerstraat. Mogelijk kan een deel van het knelpunt worden weggenomen door de Veerstraat te splitsen of achterlangs aan te sluiten.	Meerdere woningen/bedrijven in het buitengebied worden geraakt door de nieuwe aansluiting rondom de Veerstraat en Heideweg. Ook het noordelijk deel van de kern van Waardenburg en het sportterrein wordt geraakt vanwege benodigde weefvakkengtes i.r.t. knp. Deil.

2f. Consequenties ruimtebeslag

*Eerste inschatting effect op Bungawallwoningen
Meer duidelijkheid volgt in de planuitwerking*

Capaciteit A2	Aansluiting op huidige locatie	Aansluiting naar het noorden
Huidig 2 x 3	Geen grote wijzigingen. Ruimte tussen rand asfalt en Bungawallwoningen is ongeveer 14-15 meter zonder geleiderails (obstakelvrij).	Oostelijke oprit voor de Bungawallwoningen langs verdwijnt, hierdoor asfalt minder dicht bij de Bungawallwoningen (ca. 4 meter).
2 x 4	Ongeveer 4 meter extra ruimtebeslag richting Bungawallwoningen. Inpassing zonder verlies van woningen is mogelijk, wel dienen er geleiderails toegepast te worden.	Oprit verplaatst, hierdoor komt ruimte vrij voor verbreding, zonder direct op te schuiven richting de geluidswal. (Vormgeving conform verschuiving hele aansluiting)
2 x 5	Circa 8 meter extra ruimtebeslag richting Bungawallwoningen. Inpassing zonder verlies van woningen is mogelijk, wel zijn een verticale constructie bij het begin van de grondwal nodig (snelwegzijde) en geleiderails/barrières. Knelpunt kan mogelijk verkleind worden door een asymmetrische verbreding.	Op- en afrit verplaatst, afrit start halverwege de Bungawallwoningen. Hierdoor worden enkele Bungawallwoningen geraakt door de afrit. Opschuiven is niet mogelijk in verband met benodigde weefvaklengte. Knelpunt kan verkleind worden door een asymmetrische verbreding, maar wordt niet volledig weggenomen.

2g. Effecten milieu en leefomgeving (vraag)

Er zijn veel vragen gesteld over geluid, trillingen, luchtkwaliteit en bezonning (incl. vraag naar recente onderzoeken). Daarnaast is gevraagd naar resultaten van de verkeerstellingen. Ook wordt gesuggereerd de Zandweg en Haarstraat alleen toegankelijk te maken voor bestemmingsverkeer en is gevraagd waarom een verlengde randweg wel extra verkeer aantrekt en andere nieuwe aansluitingsopties niet.

- In de Milieueffectrapportage (MER) is onderzoek gedaan naar lucht en geluid. Nader onderzoek wordt gedaan in de planuitwerking vanaf 2021. Het consortium baseert zich op de meeste recente RWS-handreikingen voor verkenningen, waarin relevante onderzoeken worden meegenomen.
- Extra trillingen ontstaan vooral tijdens de realisatiefase, omdat bijvoorbeeld de fundering van de weg moet worden gelegd. De mate van trillingen is afhankelijk van de uitvoering. In de planuitwerkingsfase wordt kans op trillingsschade onderzocht en worden benodigde maatregelen bepaald. Trillingen in de gebruiksfase zijn vaak sterk te beperken met een glad wegdek. In de planuitwerkingsfase kan de situatie rond de geluidswalwoningen nader worden beschouwd en worden indien nodig maatregelen onderzocht om trillingen te beperken.
- De verkeerstellingen kunnen gedeeld worden. De raad heeft besloten tot bestemmingsverkeer, maar is juridisch niet handhaafbaar en dus een cosmetische oplossing.
- Meer asfalt trekt in principe meer verkeer; hoe langer de randweg, hoe meer verkeer van andere plekken wordt weggetrokken. In de planuitwerking wordt het lokale wegennet verder onderzocht.

Afronding deel 2

DEEL 3 AFRONDING EN VERVOLGAFSPRAKEN