



MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught

Nota van Antwoord - Zienswijzen en advies Ontwerpstructuurvisie en MER

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

21 september 2022

| | |
|--------------------------|---|
| Project Opdrachtgever | MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| Document | Nota van Antwoord - Zienswijzen en advies Ontwerpstructuurvisie en MER |
| Status | Definitief 03 |
| Datum | 21 september 2022 |
| Referentie | 116091/22-013.437 |
| Projectcode | 116091 |
| Projectleider | A.M. Springer-Rouwette MSc |
| Projectdirecteur | drs.ing. E.J.N. Rijdsdijk |
| Auteur(s) | C. Nijmeijer MSc, C.F. Terpstra MSc, projectgroep A2 Deil-Vught |
| Gecontroleerd door | A.M. Springer-Rouwette MSc, projectgroep A2 Deil-Vught |
| Goedgekeurd door | A.M. Springer-Rouwette MSc, projectgroep A2 Deil-Vught |
| Paraaf | |
| Adres | Witteveen+Bos Raadgevende ingenieurs B.V. Deventer Daalsesingel 51c Postbus 24087 3502 MB Utrecht +31 (0)30 765 19 00 www.witteveenbos.com KvK 38020751 |

Het kwaliteitsmanagementsysteem van Witteveen+Bos is gecertificeerd op basis van ISO 9001.

© Witteveen+Bos

Niets uit dit document mag worden veeelvoudigd en/of openbaar gemaakt in enige vorm zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van Witteveen+Bos noch mag het zonder dergelijke toestemming worden gebruikt voor enig ander werk dan waarvoor het is vervaardigd, behoudens schriftelijk anders overeengekomen. Witteveen+Bos aanvaardt geen aansprakelijkheid voor enigerlei schade die voortvloeit uit of verband houdt met het wijzigen van de inhoud van het door Witteveen+Bos geleverde document.

INHOUDSOPGAVE

| | | |
|----------|--|-----------|
| 1 | INLEIDING | 5 |
| 1.1 | Het zienswijzenproces | 5 |
| 1.2 | Uitleg veelgebruikte begrippen | 5 |
| 1.3 | Leeswijzer en sleuteltabel: hoe kan ik het antwoord op mijn zienswijze vinden? | 6 |
| 2 | BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN UIT DE ZIENSWIJZEN, BESTUURLIJKE REACTIES EN ADVIEZEN | 14 |
| 3 | BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN VAN PARTICULIEREN, BEDRIJVEN EN ORGANISATIES | 16 |
| 3.1 | MIRT-verkenning A2 Deil-Vught algemeen | 17 |
| 3.2 | Beleidslijn ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | 21 |
| 3.3 | Alternatieven | 26 |
| 3.4 | Keuze voor het voorkeursalternatief | 29 |
| 3.5 | Geen nieuwe aansluiting bij Empel | 33 |
| 3.6 | Breed Mobiliteitspakket | 34 |
| 3.7 | Flankerende maatregelen | 36 |
| 3.8 | Fietsverbindingen | 37 |
| 3.9 | Meekoppelkansen | 38 |
| 3.10 | Ontwerp | 42 |
| 3.11 | Verkeer en verkeersveiligheid | 48 |
| 3.12 | Milieueffecten algemeen | 53 |
| 3.13 | Leefbaarheid en gezondheid | 54 |
| 3.14 | Geluid (inclusief MJPG), luchtkwaliteit, geur, trillingen, licht | 64 |
| 3.15 | Stikstof en natuur | 70 |
| 3.16 | Landschap, cultuurhistorie en archeologie | 78 |
| 3.17 | Overige milieueffecten (gebruiksfuncties, duurzaamheid, externe veiligheid, water, klimaatadaptatie, sociale veiligheid) | 80 |
| 3.18 | Overige onderzoeken (maatschappelijke kosten-batenanalyse, verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving) | 86 |
| 3.19 | Omgevingsmanagement | 90 |

| | | |
|------|--|------------|
| 3.20 | Planuitwerkingsfase | 101 |
| 4 | BEANTWOORDING ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE (COMMISSIE-M.E.R.) | 107 |
| 4.1 | Deelrapport natuur | 107 |
| 4.2 | Aanbevelingen voor het projectMER | 108 |
| | Laatste pagina | 109 |

Bijlage(n)

Aantal pagina's

| | | |
|-----|--|----|
| I | Bestuurlijke reactie en antwoord gemeente West-Betuwe | 10 |
| II | Bestuurlijke reactie en antwoord gemeente Zaltbommel | 4 |
| III | Bestuurlijke reactie en antwoord gemeente Maasdiel | 4 |
| IV | Bestuurlijke reactie en antwoord gemeente 's-Hertogenbosch | 5 |
| V | Bestuurlijke reactie en antwoord provincie Gelderland | 12 |
| VI | Bestuurlijke reactie en antwoord regio Rivierenland | 12 |
| VII | Bestuurlijke reactie en antwoord waterschappen Aa en Maas en De Dommel | 4 |

1

INLEIDING

1.1 Het zienswijzenproces

Deze Nota van Antwoord geeft een overzicht van de zienswijzen en adviezen op de ontwerpstructuurvisie en het milieueffectrapport (MER) voor de MIRT-verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught (vanaf nu MIRT-verkenning A2 Deil-Vught genoemd). De Nota van Antwoord heeft als doel de zienswijzen en adviezen te beantwoorden en om toe te lichten wat met de zienswijzen en adviezen wordt gedaan in het vervolg van het project A2 Deil-Vught. Als bijlagen zijn de antwoorden op de bestuurlijke reacties toegevoegd.

In totaal zijn er 251 zienswijzen van bedrijven, organisaties en particulieren binnengekomen, en 1 advies van de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie-m.e.r.). Bestuurlijke reacties zijn ontvangen van de provincie Gelderland, de Regio Rivierenland, de gemeente 's-Hertogenbosch, de gemeente Maasdriel, de gemeente West Betuwe, de gemeente Zaltbommel en de waterschappen Aa en Maas en De Dommel.

1.2 Uitleg veelgebruikte begrippen

In de beantwoording van de zienswijzen komen een aantal begrippen vaak terug. Deze paragraaf licht deze begrippen toe.

Verkenningfase: het doel van de verkenningfase is om te komen tot een voorkeursalternatief dat op hoofdlijnen beschrijft hoe de problematiek op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught opgelost wordt. Hiervoor worden in de verkenningfase verschillende alternatieven onderzocht, beoordeeld en onderling met elkaar vergeleken. Op basis van een afweging op het gebied van probleemoplossend vermogen, omgevingsaspecten en haalbaarheid wordt een keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief.

Planuitwerkingsfase: het doel van de MIRT-planuitwerkingsfase is om te komen tot een uitgewerkt plan op basis waarvan de maatregelen uitgevoerd worden. De MIRT-planuitwerkingsfase start met het voorkeursalternatief uit de verkenning. In deze fase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief nader uitgewerkt en ingepast in de omgeving. Ook worden in deze fase de vereiste juridische procedures doorlopen. De MIRT-planuitwerkingsfase eindigt met het vaststellen van een Projectbesluit (volgens de Omgevingswet, onder huidige wetgeving nog een Tracébesluit).

Voorkeursalternatief: het voorkeursalternatief geeft op hoofdlijnen de oplossing voor de problematiek op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught en wordt gekozen op basis van een afweging van probleemoplossend vermogen, omgevings- en milieuaspecten en haalbaarheid op gebied van techniek en kosten. De betrokken overheden stellen gezamenlijk een advies vast voor het voorkeursalternatief en de minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt hier een besluit over.

Milieueffectrapport (MER): het milieueffectrapport (MER) beschrijft de effecten van een project op het milieu en de omgeving en maatregelen die eventuele negatieve effecten kunnen verminderen of voorkomen. Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming over een project. Het MER is een openbaar document en verplicht bij het opstellen van een structuurvisie, zoals voor het project A2 Deil-Vught gemaakt wordt.

PlanMER: een milieueffectrapport behorende bij de Verkenningfase. Het planMER richt zich op de grote en onderscheidende effecten van de kansrijke alternatieven. Deze informatie is nodig om een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief.

ProjectMER: een milieueffectrapport behorende bij de MIRT-planuitwerkingsfase. Het projectMER onderzoekt en beoordeelt de milieueffecten van het uitgewerkte voorkeursalternatief met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen.

Scope: de scope gaat over de aard, omvang en beperkingen van een project. Voor de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is het doel dat de problemen rondom doorstroming en verkeersveiligheid worden opgelost. Dit moet gebeuren binnen een project dat technisch en financieel haalbaar en juridisch realiseerbaar is.

Mitigerende en compenserende maatregelen: maatregelen die de negatieve effecten van een alternatief op milieu en omgeving voorkomen, verminderen of compenseren.

Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA): een uitwerking van de kosten en baten van een project. In het geval van de A2 Deil-Vught komen hierin ook de kosten van bijvoorbeeld geluidsoverlast en aantasting van natuur aan bod, evenals de baten van verbeterde luchtkwaliteit. De MKBA gebruikt veel informatie uit het MER als input.

I/C-verhoudingen: de verhouding tussen de intensiteit (de hoeveelheid verkeer) en de capaciteit (de maximale hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken)

Voertuigverliesuren (VVU): met voertuigverliesuren (VVU) wordt het totaal aantal uren bedoeld die je extra kwijt bent wanneer je last hebt van vertraging op de weg. Dit kan een file zijn, maar ook een omleiding door wegwerkzaamheden. Een voorbeeld: 60 voertuigverliesuren kan betekenen dat er 60 voertuigen een uur vertraging hebben gehad op een traject, of 120 voertuigen een half uur, of 240 voertuigen een kwartier, en ga zo maar door.

Kansendossier: Het kansendossier is een document in de planuitwerking waarin de kansen en meekoppelkansen die in de verkenning zijn geïdentificeerd (inclusief de duurzaamheidskansen) een plek krijgen. Vervolgens worden deze aangevuld met kansen en meekoppelkansen die naar voren komen in de planuitwerking. Alle kansen en meekoppelkansen worden, indien ze technisch en financieel haalbaar zijn, uitgewerkt.

Doelmatigheids criterium: Rijkswaterstaat is bij wet verplicht om zich bij het bepalen van de geluidsmaatregelen te houden aan het zogeheten doelmatigheids criterium. Hierbij onderzoekt Rijkswaterstaat met behulp van een puntensysteem of een geluidmaatregel voldoende geluidvermindering oplevert in relatie tot de kosten van die maatregel. Rijkswaterstaat kijkt hoeveel woningen profijt hebben van de maatregel en wat de hoogte is van de geluidbelasting op die woningen. Als eerste stap wordt altijd onderzocht of een stiller wegdek (een zogenaamde bronmaatregel) doelmatig is. Wanneer een bronmaatregel niet (meer) toepasbaar is (bijvoorbeeld omdat het stilste wegdek al aanwezig is) óf een bronmaatregel alléén onvoldoende effect heeft, dan wordt gekeken naar de doelmatigheid van een (aanvullend) geluidscherm (een zogenaamde overdrachtsmaatregel). Voor een grote woonwijk is een geluidscherm al snel doelmatig, maar voor een enkele woning langs de weg is dit minder vanzelfsprekend. Wanneer er na het doorlopen van het doelmatigheids criterium nog sprake is van overschrijdingen van de geluidnorm op woningen, komen die woningen in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dit onderzoek start pas wanneer de besluitvorming over het project is afgerond (aan het eind van de planuitwerkingsfase).

1.3 Leeswijzer en sleuteltabel: hoe kan ik het antwoord op mijn zienswijze vinden?

Tabel 1.1 geeft weer welke informatie in de volgende hoofdstukken te vinden is. In tabel 1.2 is de sleuteltabel opgenomen, waarin is aangegeven onder welke nummers de zienswijzen beantwoord worden. Het zienswijzennummer heeft u ontvangen na het indienen van uw zienswijze. Het nummer betreft de nummering

van de zienswijzen in hoofdstuk 2 en 3 van deze nota. Hierdoor kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden.

Hoe vindt u de reactie op uw zienswijze? Een voorbeeld:

- 1 Uw zienswijzenummer is een 8-cijferig nummer dat u heeft gekregen nadat u uw zienswijze indiende.
- 2 Stel dat uw zienswijzenummer 81962035 is, dan zoekt u dat nummer op in de linker kolom van tabel 1.2.
- 3 Vervolgens kijkt u welke nummers er in de rechterkolom staan. In dit geval zijn dat 2c, 12a en 15b. Dit betekent dat uw zienswijze in 3 delen beantwoord is.
- 4 Het antwoord op deel 2c vindt u in paragraaf 3.2 en vervolgens zoekt u in de tabel in die paragraaf onderdeel 2c op in de linker kolom. In de middelste kolom ziet u de vraag of opmerking en in de rechterkolom het antwoord.
- 5 Het antwoord op deel 12a vindt u in paragraaf 3.12 en het antwoord op deel 15b in paragraaf 3.15. U herhaalt dan stap 4.

Tabel 1.1 Leeswijzer

| Hoofdstuk | Wat staat erin? |
|-------------|---|
| Hoofdstuk 2 | De belangrijkste bevindingen uit de zienswijzen en adviezen en tot welke aanpassingen deze hebben geleid. |
| Hoofdstuk 3 | De door bedrijven, organisaties en particulieren ingediende zienswijzen en de beantwoording daarvan. |
| Hoofdstuk 4 | Het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage naar aanleiding van de ontwerpstructuurvisie en de reactie hoe we dit verwerken. |
| Bijlagen | Bestuurlijke reacties op de ontwerpstructuurvisie en de antwoorden daarop |

Tabel 1.2 Sleutel tabel

| Zienswijzenummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|------------------|----------------------------------|
| 81913834 | 4k |
| 81932734 | 8a |
| 81933748 | 2c |
| 81962035 | 2c, 12a, 15b |
| 81988376 | 8a |
| 81991386 | 5a |
| 82094733 | 2c |
| 82136711 | 2h, 13a |
| 82146783 | 6e |
| 82223170 | 10c |
| 82251544 | 2h, 8b, 13a, 13e, 14a, 14j, 14k |
| 82251558 | 2h, 8b, 13a, 13e, 14a, 14j, 14k |
| 82308163 | 19a |
| 82308765 | 14a, 19b |
| 82371688 | 3g, 5a, 11a, 11k, 13e, 15e |
| 82382031 | 2a, 2b, 10n, 11d, 12a |
| 82404821 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |

| Zienswijzennummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|-------------------|----------------------------------|
| 82404858 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82404869 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82404911 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82404921 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82404972 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82405556 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82405823 | 5a, 8a, 14a, 15t |
| 82405915 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82406027 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82407985 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82407987 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82410212 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82411370 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82414607 | 5a |
| 82415638 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82416192 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82417698 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82418103 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82418339 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 13f, 15e |
| 82419146 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82420354 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82425136 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82425596 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82428016 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 13j, 15e |
| 82428167 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82434592 | 2a, 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82434662 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82438807 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82445380 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82447734 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82450336 | 2b, 2c, 5a, 11a, 11m, 13e, 15e |
| 82457001 | 2b, 2c, 3b, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82458247 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82465904 | 5a |
| 82467886 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82468010 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82469060 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82476728 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82476818 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82478182 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |

| Zienswijzenummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|------------------|--|
| 82481732 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82482192 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82491092 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82494740 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82495297 | 19t |
| 82495403 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82495456 | 19u |
| 82495701 | 19v |
| 82496341 | 1d, 13o, 14f, 19w |
| 82502498 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82503909 | 14j, 14k |
| 82503964 | 14j, 14k |
| 82505508 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82506019 | 14j, 14k |
| 82506120 | 14j, 14k |
| 82507135 | 15t, 16a |
| 82507238 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82507701 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82508246 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82508266 | 14j, 14k |
| 82509560 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82509567 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82514608 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82517951 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82517984 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82518021 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82520829 | 14j |
| 82521618 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82522612 | 14j, 14k |
| 82522789 | 14j, 14k |
| 82523028 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82523941 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82524063 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82526494 | 2b, 2c, 2h, 5a, 11a, 13a, 13e, 15e |
| 82530736 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82533319 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82533336 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82534137 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82536846 | 2h, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82536906 | 2h, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |

| Zienswijzennummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|-------------------|---|
| 82537900 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82544093 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82546920 | 14j, 14k |
| 82547129 | 14j, 14k |
| 82547244 | 5a, 10g, 16b |
| 82549059 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82554680 | 3k, 5a, 13d, 19d |
| 82567054 | 2h, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82568143 | 14j, 14k |
| 82572088 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82577844 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82577919 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82583797 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82584428 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82584624 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82584696 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82585788 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82586386 | 13e |
| 82586407 | 20a, 20b, 20c, 20d |
| 82589643 | 10e |
| 82590559 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82590618 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82591481 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82591503 | 2a, 2b, 2c, 2f, 2l, 11a, 12c, 15b |
| 82595111 | 2a, 2b, 2f, 3h, 4a, 10k, 11a, 12a, 15m, 15n, 15o, 15p, 15q, 15r, 15t, 16c, 16d, 16e, 16f, 16g |
| 82595164 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82603583 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82603927 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82606310 | 8a |
| 82606839 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82607568 | 5a |
| 82612075 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82612168 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82612241 | 2h, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82613762 | 19x |
| 82614051 | 19y |
| 82617824 | 19z |
| 82618296 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82620380 | 2h, 9a, 9e, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i, 20n |
| 82620448 | 2h, 9a, 9e, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i, 20n |

| Zienswijzennummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|-------------------|---|
| 82624520 | 14a, 14n, 15t |
| 82624798 | 2a, 2c, 3h, 8a, 8b, 8c, 8d, 8e |
| 82625193 | 15k, 15t |
| 82627152 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82627383 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e, 17m |
| 82628154 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82631245 | 2b, 2c, 3g, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82631320 | 2h, 8a, 9a, 9g, 10k, 10l, 13a, 19aa, 19ab |
| 82632467 | 5a |
| 82632633 | 10k |
| 82633084 | 2b, 2c, 3e, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82633109 | 2b, 3f, 5a, 11a, 14a, 14i, 14n, 14o, 19d |
| 82633116 | 2b, 3f, 5a, 11a, 14a, 14i, 14n, 14o, 19d |
| 82633827 | 2j, 5a, 13e, 16b |
| 82634327 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82634791 | 5a, 19ac, 20m |
| 82635104 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82635382 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82635518 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82635603 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82635798 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82639076 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82639279 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82639388 | 2c, 3j, 5b |
| 82639395 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82640034 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82641041 | 10k |
| 82641194 | 1c, 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82641241 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82641980 | 8b, 8c, 8d, 13i, 14a |
| 82642432 | 19d, 20e, 20g |
| 82642820 | 10k |
| 82643003 | 2b, 2c, 5a, 11a, 11l, 13e, 15e |
| 82643653 | 2b, 2c, 3g, 5a, 11a, 13e, 14a, 15e |
| 82644190 | 2h, 2i, 13a, 13b, 14a |
| 82646378 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82646859 | 2h, 13a, 13b, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82648304 | 15e, 15t |
| 82649884 | 2b, 2c, 5a, 5b, 8a, 8b, 8c, 8d, 8e, 11a, 13e, 14a, 15e, 20h |
| 82649945 | 2b, 2c, 5a, 5b, 8a, 8b, 8c, 8d, 8e, 11a, 13e, 14a, 15e, 20h |

| Zienswijzenummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|------------------|---|
| 82650238 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82650493 | 2h, 5a, 13a, 14a, 14n, 18o, 20i |
| 82650809 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e, 17m |
| 82650831 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82650861 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82650901 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82651305 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82651563 | 14a, 14n, 20j, 20k, 20l |
| 82651568 | 5a, 11a, 13e |
| 82651740 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15d, 15e |
| 82651827 | 2b, 2c, 2h, 5a, 11a, 13a, 13c, 13e, 14a, 14d, 14r, 15e, 17m |
| 82652089 | 1j, 1l, 2f, 2j, 11d, 11j, 12b, 14f, 15d, 15s, 17g, 18a |
| 82652363 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82652383 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82652397 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82652409 | 2c, 2h, 5a, 11a, 13a, 16b, 18j, 18k, 19ac |
| 82652465 | 5a, 10j, 11a, 17m, 20f |
| 82652681 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82652720 | 2g, 2h, 4d, 4e, 4f, 4g, 4h, 4i, 7a, 9a, 9d, 13a, 13b, 13c, 13n, 13s, 13t, 17j |
| 82652791 | 2b, 2c, 5a, 11a, 14c, 18o |
| 82652851 | 2b, 2c, 5a, 8a, 11a, 13e, 14a, 15e, 17m |
| 82652971 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82652975 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82653255 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82653262 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82653263 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15c, 15e |
| 82653320 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15l, 15e |
| 82653445 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82654974 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82655495 | 19z |
| 82656452 | 17h |
| 82659770 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82659905 | 1k, 2c, 2f, 3j, 4a, 10m, 10k, 12a, 13b, 14a, 14n, 14o |
| 82663224 | 3a, 11a, 13e |
| 82664145 | 2c, 2d, 2e |
| 82664911 | 2b, 2g, 2h, 4a, 4d, 6c, 12a, 13a, 14e, 14l, 14m, 15a |
| 82667405 | 10f |
| 82667621 | 2g, 2h, 7a, 13a, 13b, 19e |
| 82668231 | 2c, 2f, 11a, 19f, 19g |
| 82668309 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |

| Zienswijzennummer | Nummer in deze nota van antwoord |
|-------------------|---|
| 82669079 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82670762 | 7b, 13c, 13q, 13r, 17i |
| 82671172 | 1a, 1b, 1e, 1f, 1g, 1h, 1m, 2c, 2g, 2h, 2j, 2k, 3i, 4a, 4b, 4c, 6a, 6f, 8b, 9a, 9b, 9c, 10a, 10b, 10o, 10p, 10q, 11a, 11b, 11c, 11e, 11f, 11g, 11h, 11i, 13a, 13c, 13g, 13h, 13k, 13l, 13m, 13q, 13r, 14a, 14g, 14h, 14p, 14s, 14q, 14r, 14t, 15a, 15f, 15g, 15h, 15i, 15j, 15t, 15u, 17a, 17b, 17c, 17d, 17f, 17i, 17j, 17k, 17l, 18b, 18c, 18d, 18e, 18f, 18g, 18h, 18i, 18l, 18m, 18n, 19d, 19h, 19i, 19j, 19k, 19l, 19m, 19n, 19o, 19p, 19q, 19r, 19s |
| 82671451 | 13a, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82671480 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671522 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671530 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671546 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671575 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671598 | 6b, 8a, 8b, 17e |
| 82671625 | 1d |
| 82671644 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671659 | 13a, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82671708 | 2b, 2c, 5a, 10i, 11a, 13e, 15e |
| 82671722 | 14a |
| 82671727 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82671841 | 2c, 2f, 10h, 11a |
| 82671856 | 2b, 3c, 3d, 6d, 10h, 11a, 14a, 15t |
| 82671865 | 2f, 5a, 11a, 12a, 14a |
| 82705357 | 13a, 13p, 13q, 14b, 14m, 14s, 17i |
| 82705691 | 4j, 10d, 19d, 20e |
| 82705819 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82705838 | 1i, 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82705866 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82705883 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82705961 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82706004 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82706053 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82706081 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 14n, 15e, 19d |
| 82706130 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 14n, 15e |
| 82706170 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 14n, 15e |
| 82706217 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 14n, 15e |
| 82706234 | 2b, 2c, 5a, 11a, 13e, 15e |
| 82706310 | 19c |

2

BELANGRIJKSTE BEVINDINGEN UIT DE ZIENSWIJZEN, BESTUURLIJKE REACTIES EN ADVIEZEN

Er zijn veel zienswijzen op de structuurvisie en het milieueffectrapport van het project A2 Deil-Vught binnengekomen. Dit duidt erop dat het project leeft bij betrokkenen. De opdrachtgevende partijen (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Gelderland en Noord-Brabant, Regio Rivierenland en de gemeente 's-Hertogenbosch) waarderen deze betrokkenheid en willen eenieder die een zienswijze of bestuurlijke reactie heeft ingediend daarvoor bedanken.

In juni 2022 maakte minister Harbers in de [MIRT-brief](#) bekend dat keuzes moeten worden gemaakt in de volgorde waarin projecten worden voorbereid vanwege de beperkte capaciteit aan deskundigen om stikstofberekeningen en - beoordelingen te toetsen. Het is hierdoor nog niet duidelijk wanneer de planuitwerkingsfase voor de A2 Deil-Vught zal starten. Geïnteresseerden kunnen via www.mirta2deilvught.nl op de hoogte blijven van het project.

De volgende hoofdstukken bevatten de reacties van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de zienswijzen en het advies. Dit hoofdstuk vat samen hoe het project A2 Deil-Vught de ontwerpstructuurvisie, het milieueffectrapport en de achterliggende rapporten heeft aangepast op basis van de ingediende zienswijzen. Daarnaast zijn ook nog aanvullende correcties doorgevoerd.

- Ontwerpstructuurvisie:
 - de planning voor de planuitwerkingsfase van de A2 Deil-Vught is nog niet bekend, dat is aangepast in de structuurvisie;
 - de toelichting op het Programma A2 Deil-Vught is geactualiseerd in paragraaf 1.2;
 - de toelichting over de invloed van COVID-19 op het project in paragraaf 2.1 is uitgebreid aan de hand van de informatie uit paragraaf 4.2.1 uit het milieueffectrapport;
 - de keuze voor de duurzaamheidsmaatregelen is nader toegelicht in paragraaf 5.2;
 - de keuze voor behoud en optimalisatie aansluiting Waardenburg is nader toegelicht in paragraaf 5.3.7;
 - de aanvulling van de stikstofbeoordeling in het deelrapport natuur (zie hieronder) werkt door in de structuurvisie. Daarom is paragraaf 5.4.2 aangepast;
 - de beschrijving van meekoppelkansen is in paragraaf 5.3.10 en bijlage D aangevuld met informatie uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau;
 - Het vervolgproces voor het Breed Mobiliteitspakket in paragraaf 6.2 is aangepast naar aanleiding van de gemaakte bestuurlijke afspraken;
- Milieueffectrapport:
 - de planning voor de planuitwerkingsfase van de A2 Deil-Vught is nog niet bekend, dat is aangepast in het milieueffectrapport (hoofdrapport en publieksvriendelijke samenvatting);
 - de toelichting op het Programma A2 Deil-Vught is geactualiseerd in paragraaf 1.1;
 - in paragraaf 4.2.1 is toegevoegd dat Rijkswaterstaat in de planuitwerkingsfase nieuwe verkeersberekeningen uitvoert met de dan vigerende modellen en gegevens. Het NRM-verkeersmodel wordt jaarlijks geactualiseerd zodat de planuitwerking plaatsvindt met de meest recente inzichten;
 - in paragraaf 7.4 is de uitleg over de meld- en herplantplicht in het kader van de Wet natuurbescherming houtopstanden verduidelijkt;
 - in paragraaf 7.4 is de tekst over het ongeschikt maken van verblijfplaatsen van dieren aangepast;
 - de keuze voor de duurzaamheidsmaatregelen is nader toegelicht in paragraaf 8.1;

- de keuze voor behoud en optimalisatie aansluiting Waardenburg is nader toegelicht in paragraaf 8.2;
- Deelrapport natuur:
 - in paragraaf 3.2 is de uitleg over de meld- en herplantplicht in het kader van de Wet natuurbescherming houtopstanden in tabel 3.1 verduidelijkt;
 - in paragraaf 7.1 is de tekst over het ongeschikt maken van verblijfplaatsen van dieren aangepast;
 - in paragraaf 6.6.8 is de stikstofbeoordeling aangevuld, zoals geadviseerd door de Commissie-m.e.r., zodat duidelijk is dat het project het behalen van de instandhoudingsdoelen niet in de weg staat;
- Ontwerpnota:
 - in paragraaf 7.3.7 is de tekst over de Tempel van Empel verduidelijkt;
 - in paragraaf 7.3.8 is de tekst over de vormgeving van aansluiting Rosmalen aangepast.

Uit de nu ingediende zienswijzen is ook een aantal klantwensen naar voren gekomen. Een klantwens is een wens vanuit de omgeving ten aanzien van de uitwerking van het voorkeursalternatief in de MIRT-planuitwerking. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren als deze technisch haalbaar is en als er financiering voor de klantwens is gevonden. Binnen het participatieproces van de planuitwerking is er weer ruimte om nieuwe wensen vanuit de omgeving te bespreken en in te brengen. De volgende klantwensen worden nader onderzocht in de planuitwerking:

- werk zo veel mogelijk met natuurlijke materialen;
- werk zo duurzaam en groen mogelijk;
- houd in de onderzoeken in de MIRT-planuitwerkingsfase rekening met het restant van de Heinsdijk aan de oostzijde van de A2;
- neem in het ontwerp extra voorzieningen mee voor de sociale veiligheid in en om de onderdoorgangen onder de Maasbruggen en bij de Burgemeester Godschalxstraat;
- neem in het ontwerp geen plastic, felgele en/of transparante geluidsschermen op, wel een bovenrand van glas;
- ontwerp een geluidsooplossing die visueel (in ieder geval qua kleur) zo goed mogelijk opgaat in de omgeving;
- houd rekening met de zichtbaarheid van De Groot Fresh Group bij de vormgeving van de geluidsschermen rondom aansluiting Kerkdriel;
- zorg voor bereikbaarheid van mijn toegangsweg tijdens aanlegfase en gebruiksfase;
- tast hoogspanningsmasten niet aan;
- houd zoveel mogelijk rekening met de grenzen van de grondgebieden en behoud de natuur die erop staat zoveel mogelijk;
- ontwerp een kwalitatief hoogwaardig en zondoorlatend geluidsscherm met een vluchtdeur op een plek die geen omgevingshinder veroorzaakt en behoud de bestaande bomen;
- zorg voor zo min mogelijk weerkaatsing van geluid vanaf de Saren, Sluisweg en Wasweg;
- houd tijdens de aanlegfase rekening met de (ontbrekende) fundering van woningen;
- houd in het ontwerp rekening met de verkeersveiligheid op omliggende wegen;
- gebruik geluidsarm asfalt voor de uitbreiding van de A2;
- kunnen er geluidsschermen worden toegepast die geluid absorberen bijvoorbeeld met behulp van begroeiing;
- kunnen er zonnecollectoren in de geluidswallen komen, dan is het transitieprobleem ook voor een deel opgelost;
- plaats bomen die gekapt moeten worden op dezelfde locatie terug;
- pas het uiterlijk van de weg in de omgeving in;
- zorg voor een goede visuele onderbouwing van de nieuwe bruggen en de gevolgen daarvan op natuur, geluid en luchtkwaliteit;
- aandacht voor waterberging in betreffend gebied en compensatiemaatregelen bij toename verhard oppervlakte en op welke wijze deze compensatie plaats kan gaan vinden;
- onderzoek de landschappelijke inpassing van de verbreding, en draag oplossingen aan om landschappelijk inpassing te behouden of te versterken;
- houd de geluidswal (Bungawall) bereikbaar voor onderhoud.

3

BEANTWOORDING ZIENSWIJZEN VAN PARTICULIEREN, BEDRIJVEN EN ORGANISATIES

De tabellen in de volgende paragrafen geven een samenvatting weer van de zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties en de beantwoording daarvan. De zienswijzen die zijn ingebracht door particulieren zijn geanonimiseerd weergegeven. Met behulp van het nummer uit de tabellen in dit hoofdstuk, gekoppeld aan de zienswijzennummers uit tabel 1.2 (de sleuteltabel), kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden.

Hoe vindt u de reactie op uw zienswijze? Een voorbeeld:

- 1 Uw zienswijzenummer is een 8-cijferig nummer dat u heeft gekregen nadat u uw zienswijze indiende.
 - 2 Stel dat uw zienswijzenummer 81962035 is, dan zoekt u dat nummer op in de linker kolom van tabel 1.2.
 - 3 Vervolgens kijkt u welke nummers er in de rechterkolom staan. In dit geval zijn dat 2c, 12a en 15b. Dit betekent dat uw zienswijze in 3 delen beantwoord is.
 - 4 Het antwoord op deel 2c vindt u in paragraaf 3.2 en vervolgens zoekt u in de tabel in die paragraaf onderdeel 2c op in de linker kolom. In de middelste kolom ziet u de vraag of opmerking en in de rechterkolom het antwoord.
 - 5 Het antwoord op deel 12a vindt u in paragraaf 3.12 en het antwoord op deel 15b in paragraaf 3.15. U herhaalt dan stap 4.
-

De zienswijzen zijn geordend naar 20 onderwerpen:

- 3.1 MIRT-verkenning A2 Deil-Vught algemeen;
- 3.2 Beleidslijn ministerie van Infrastructuur en Waterstaat;
- 3.3 Alternatieven;
- 3.4 Keuze voor het voorkeursalternatief;
- 3.5 Geen nieuwe aansluiting bij Empel;
- 3.6 Breed Mobiliteitspakket;
- 3.7 Flankerende maatregelen;
- 3.8 Fietsverbindingen;
- 3.9 Meekoppelkansen;
- 3.10 Ontwerp;
- 3.11 Verkeer en verkeersveiligheid;
- 3.12 Milieueffecten algemeen;
- 3.13 Leefbaarheid en gezondheid;
- 3.14 Geluid (inclusief MJPG), luchtkwaliteit, geur, trillingen, licht;
- 3.15 Natuur en stikstof;
- 3.16 Landschap, cultuurhistorie en archeologie;
- 3.17 Overige milieueffecten (gebruiksfuncties, duurzaamheid, externe veiligheid, water, klimaatadaptatie, sociale veiligheid);
- 3.18 Overige onderzoeken (maatschappelijke kosten-baten, verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving);
- 3.19 Omgevingsmanagement;
- 3.20 MIRT-planuitwerkingsfase.

3.1 MIRT-verkenning A2 Deil-Vught algemeen

Binnen dit thema zijn 13 zienswijzen ingediend. Het gaat met name om:

- vragen en opmerkingen over de doelen van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. Deze doelen zijn namelijk niet altijd kwantitatief geformuleerd. Er is gekozen te onderzoeken wat haalbaar is en te streven naar een maximale verbetering met een positieve verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten;
- de mogelijkheid om tegen de structuurvisie in beroep te gaan. Dit is niet mogelijk omdat een structuurvisie (en straks onder de Omgevingswet een omgevingsvisie) een zelfbindend karakter heeft. Dit betekent dat alleen het vaststellende bestuursorgaan (in dit geval het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) zich aan de structuurvisie moet houden. Het voorkeursalternatief wordt in de MIRT-planuitwerking verder uitgewerkt en vastgelegd in een (ontwerp)projectbesluit A2 Deil-Vught op het einde van de MIRT-planuitwerking. Hiertegen is wel beroep bij de Raad van State mogelijk;
- de kaders en scope waarbinnen de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is uitgevoerd. Er was bij veel zienswijze-indieners behoefte aan een toelichting over wat wel en niet onderdeel is van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. De primaire doelstelling van de MIRT-verkenning is het vinden van een oplossing voor de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen door het verbeteren van de doorstroming tussen de knooppunten Deil en Vught in beide richtingen van de A2 en op de knooppunten zelf. Technisch en financieel haalbare en juridisch realiseerbare maatregelen die passen binnen deze doelstelling behoren tot de scope van de A2 Deil-Vught.

Tabel 3.1 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp MIRT-verkenning A2 Deil-Vught algemeen

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------|--|--|
| doelen | | |
| 1a | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 10 gemeld dat het doel is te komen tot een substantiële verlaging van de gemiddelde reistijd op het traject Deil-Vught. Ik verzoek u dit nader te concretiseren. Hoeveel minuten op hoeveel kilometer moet de gemiddelde reistijd worden verkort? En waarom moet dat? | <p>Verlaging van de reistijd kan worden gedefinieerd aan de hand van vermindering van het aantal voertuigverliesuren (VVU). Met voertuigverliesuren wordt het totaal aantal uren bedoeld die men extra kwijt is wanneer men last heeft van vertraging op de weg. Dit kan een file zijn, maar ook een omleiding door wegwerkzaamheden. Wanneer het aantal voertuigverliesuren 0 is, zijn er geen files of andere bronnen van vertraging op de weg. Hoe dichter het aantal voertuigverliesuren bij 0 komt, hoe beter. Vooraf is voor dit project geen kwantitatieve doelstelling voor VVU's gedefinieerd. Er is gekozen te onderzoeken wat haalbaar is en te streven naar een duidelijk zichtbare verbetering met een positieve verhouding tussen maatschappelijke kosten en baten. Een verbetering is nodig omdat, zonder maatregelen, vertragingen en daarmee ook de voertuigverliesuren, op de A2 Deil-Vught sterk toenemen en de bereikbaarheid van de omliggende gebieden verslechtert.</p> <p>Het voorkeursalternatief van de A2 Deil-Vught zorgt voor een daling van het aantal voertuigverliesuren met 69 % ten opzichte van de referentiesituatie (de situatie waarin niets wordt gedaan). Dit is een duidelijk zichtbare verbetering, hoewel niet alle files worden opgelost. Het resultaat komt overeen met andere recente snelwegprojecten. Volledig oplossen van files is in het algemeen niet haalbaar vanuit oogpunt van omgevingseffecten, milieu en kosten.</p> |
| 1b | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 10 gemeld dat er geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen tussen kooppunt Deil en Vught. Wat is de definitie van een onaanvaardbaar negatief effect? In welke grootte en eenheid wordt dit uitgedrukt en hoeveel van deze waarden worden er door de maatregelen wel gegenereerd? | <p>De passage waarnaar verwezen wordt gaat over de doelstelling van het project A2 Deil-Vught: 'Het doel op het gebied van bereikbaarheid is een substantiële verlaging van de gemiddelde reistijd op het traject Deil-Vught. Daarmee levert het project een bijdrage aan de economische ontwikkeling op 3 niveaus: nationaal, regionaal en lokaal niveau. Hierbij geldt als randvoorwaarde dat er in de doorstroming op andere wegvakken (hoofdwegennet en onderliggend wegennet) geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen aan de A2 Deil-Vught (geen afwenteling). Een betere doorstroming draagt ook bij aan een grotere verkeersveiligheid. Het doel op het gebied van verkeersveiligheid is het realiseren van maximale verbeteringen, zowel van de doorstroming als van de weginrichting, binnen de kaders van betaalbaarheid en in relatie tot de MKBA.'</p> <p>De doelstelling komt uit de startbeslissing die in 2018 door de minister van Infrastructuur en Waterstaat is genomen. De doelstellingen voor de A2 Deil-Vught zijn op globaal niveau geformuleerd, zonder harde normen. De term</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | | <p>'onaanvaardbaar' is hierin niet nader gespecificeerd, maar dat kan gaan om bijvoorbeeld het creëren van nieuwe sluiproutes waardoor het verkeer op het onderliggend wegennet onevenredig toeneemt, of om het onevenredig verplaatsen van de files naar een ander deel van het snelwegennetwerk, bijvoorbeeld de A2 ten noorden van knooppunt Deil.</p> <p>Uit het deelrapport verkeer blijkt dat er geen onaanvaardbare negatieve effecten optreden ten gevolge van het voorkeursalternatief; de hoeveelheid verkeer op het omliggend hoofdwegennet en op het onderliggende wegennet neemt op sommige plekken af en op andere plekken licht toe. Er treden geen onevenredig grote verschuivingen op van het verkeer.</p> |
| 1c | Ik vraag u een duidelijke onderbouwing op welke wijze uw structuurvisie bij gaat dragen aan de doelen die de provincie Noord-Brabant voor ogen heeft in 2030 en 2050 (zoals onder andere beschreven in de eerder genoemde omgevingsvisie). | <p>De Brabantse Omgevingsvisie is een samenhangende visie op de fysieke leefomgeving. De Omgevingsvisie bevat de belangrijkste ambities voor de fysieke leefomgeving voor de komende jaren. Dat gaat om ambities op het gebied van de energietransitie, een klimaatproof Brabant, Brabant als slimme netwerkstad en een concurrerende, duurzame economie. Onderdeel van de ambities op het gebied van de slimme netwerkstad zijn ambities op het vlak van mobiliteit en bereikbaarheid.</p> <p>In de Brabantse Omgevingsvisie is aangegeven dat de verwachting is dat de vraag naar mobiliteit (personen- en goederenvervoer) de komende jaren blijft toenemen. Het huidige mobiliteitssysteem in Brabant als gevolg van die groeiende mobiliteit op allerlei wijzen tegen grenzen aan gaan lopen. Files op het hoofdwegennet nemen toe, het aantal reizigers per trein en bus groeit, het mobiliteitsnetwerk in stedelijke regio's komt steeds verder onder druk te staan en de toenemende mobiliteit heeft negatieve effecten op de verkeersveiligheid en de leefomgeving.</p> <p>Deze ontwikkeling van de mobiliteit heeft nadelige gevolgen voor de economische concurrentiepositie (vestigingsklimaat) van Brabant en voor het welbevinden van de inwoners van Brabant. In de Brabantse Omgevingsvisie is daarom de ambitie geformuleerd dat de provincie Noord-Brabant streeft naar een stedelijk netwerk van Brabant dat in 2050 als één samenhangend duurzaam en concurrerend netwerk van steden en dorpen kan functioneren als onderdeel van de Noordwest-Europese metropool. De provincie wil daarom een betrouwbaar en multimodaal mobiliteitssysteem realiseren met voldoende capaciteit om pieken en calamiteiten op te vangen en de doorstroming van het verkeer te garanderen. Een mobiliteitssysteem dat bijdraagt aan een concurrerende en duurzame economie en mensen in staat stelt mee te doen aan de samenleving.</p> <p>Het verbeteren van de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught draagt bij aan die ambitie. Dit gedeelte van de A2 is namelijk één van de grootste fileknelpunten van Nederland. Maar er wordt niet alleen ingezet op het vergroten van de capaciteit van de A2 zelf. In de structuurvisie A2 Deil-Vught zijn namelijk ook een Breed Mobiliteitspakket en flankerende maatregelen opgenomen die zijn gericht op het beter functioneren van het totale mobiliteitssysteem rond de A2. Het gaat om maatregelen als het verbeteren van diverse openbaarvervoerknooppunten, het stimuleren van het gebruik van deelmobiliteitsdiensten en de (elektrische fiets), het maken van afspraken met werkgevers en onderwijsinstellingen over meer hybride werken en onderwijs en het stimuleren van experimenten in de slimme logistiek en de stedelijke distributie van goederen. Daarnaast zet het Programma A2 Deil-Vught in op een ruimtelijk-economische ontwikkeling van de regio Noordoost-Brabant, waarbij nieuwe verstedelijking (wonen en werken) goed is ingepast, bijvoorbeeld door nieuwe woningen vooral te realiseren in de nabijheid van openbaarvervoerknooppunten en door het bundelen van nieuwe bedrijvigheid en logistieke stromen.</p> <p>Als uitwerking van de Brabantse Omgevingsvisie is inmiddels de Verstedelijkingsstrategie Brabant opgesteld. In de uitwerking daarvan voor de stedelijke regio 's-Hertogenbosch is als uitgangspunt gehanteerd voorrang te geven aan binnenstedelijke ontwikkeling en het concentreren van verstedelijking rond openbaar vervoer knooppunten. Daarnaast wordt ingezet op het beter onderling verbinden van de Brabantse stedelijke regio's door het spoor- en HOV-</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------------------------|---|--|
| | | <p>netwerk. Om recht te doen aan deze uitgangspunten is er voor gekozen om binnen de stedelijke regio 's-Hertogenbosch 80% van de woningbouwopgave binnenstedelijk te realiseren en voorrang te geven aan het versnellen van de grootschalige woningbouwopgave in de Noordelijke Spoorzone van 's-Hertogenbosch. Hiervoor wordt in samenwerking tussen Rijk, provincie Noord-Brabant en gemeente 's-Hertogenbosch een samenhangend pakket aan mobiliteitsmaatregelen uitgewerkt.</p> |
| mogelijkheid voor beroep | | |
| 1d | <p>Wij behouden ons het recht voor om in beroep te gaan bij de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.</p> <p>Het gestelde op pagina 8 van de ontwerpstructuurvisie (de structuurvisie is opgenomen in de negatieve lijst ingevolge artikel 8:5 van de Algemene wet bestuursrecht (Awb)), achten wij in strijd met geest en letter van de Omgevingswet, die ten tijde van het MIRT-traject door de Staten-Generaal is aangenomen, maar niet in werking is getreden.</p> | <p>Het is niet mogelijk om bezwaar of beroep in te dienen op een structuurvisie, omdat een structuurvisie een zelfbindend karakter heeft. Dit betekent dat alleen het vaststellende bestuursorgaan (in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat) zich moet houden aan de structuurvisie. Daarnaast geldt dat een structuurvisie nog geen realisatie van de plannen mogelijk maakt. Hiervoor is een vervolgbesluit, nu nog het Tracébesluit, onder de Omgevingswet het Projectbesluit, nodig in de MIRT-planuitwerkingsfase. Het zelfbindend karakter geldt ook voor de omgevingsvisie, het instrument dat de structuurvisie onder de Omgevingswet zal vervangen.</p> <p>Dit is te lezen in de Memorie van toelichting bij de Omgevingswet: 'De omgevingsvisie en de programma's binden alleen het vaststellend bestuursorgaan zelf bij de uitoefening van zijn bevoegdheden (net als bij de huidige structuurvisie of andere planfiguren die in hoofdstuk 3 van het wetsvoorstel opgaan). Dit volgt uit het voor het wetsvoorstel gehanteerde uitgangspunt «scheiding van normstelling en beleid», zoals toegelicht in paragraaf 2.7. Beleidsregels in de zin van de Algemene wet bestuursrecht (Awb) kunnen in een omgevingsvisie of programma worden opgenomen (ook deze binden alleen het vaststellende bestuursorgaan zelf). De eenheid en kenbaarheid van het beleid voor de fysieke leefomgeving van dat bestuursorgaan staat bij omgevingsvisies en programma's voorop; voor doorwerking van beleid naar andere bestuursorganen of naar burgers en bedrijven zijn andere instrumenten beschikbaar. Gelet op het zelfbindende karakter staat er geen beroep open tegen het besluit tot vaststelling van de omgevingsvisie en programma's.</p> <p>In de MIRT-planuitwerking wordt het voorkeursalternatief uit de verkenning verder uitgewerkt en uiteindelijk vastgelegd in een ontwerpprojectbesluit. Dan is er opnieuw een formele zienswijzenprocedure, waarin iedereen kan reageren op de plannen. Vervolgens wordt een definitief projectbesluit gepubliceerd. Hiertegen is beroep bij de Raad van State mogelijk.</p> |
| kaders | | |
| 1e | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 17 gemeld dat de gemeenten rond de A2, de Regio Rivierenland, de provincies Gelderland en Noord-Brabant en het Rijk een eigen structuurvisie hebben vastgesteld die kaderstellend is. Welke kaders komen uit deze structuurvisie ten aanzien van de A2 naar voren en op welke wijze worden deze door de voorgenomen verbreding van de A2 erkend en gediend?</p> | <p>De provincies Gelderland en Noord-Brabant en Regio Rivierenland geven in hun visies bijvoorbeeld aan te willen zorgen voor een toegankelijk economisch vestigingsklimaat, een betrouwbaar verkeers- en vervoerssysteem, ontwikkelingsruimte voor de logistieke sector et cetera. Het project A2 Deil-Vught draagt hieraan bij door de bereikbaarheid in de regio te vergroten.</p> |
| 1f | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 17 gemeld dat conform de NOVI als strategische opgave wordt gezien om een waardevolle leefomgeving te creëren. Hoe creëert de voorgenomen</p> | <p>Paragraaf 6.11 van het MER geeft aan of het project A2 Deil-Vught positief of negatief bijdraagt aan de verschillende doelen uit de NOVI. De A2 Deil-Vught draagt positief bij aan een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem en het in stand houden en ontwikkelen van de hoofdinfrastructuur voor mobiliteit. Het voorkeursalternatief van de A2 Deil-Vught draagt negatief bij aan de leefomgevingskwaliteit, gezonde en veilige fysieke leefomgeving, het beperken van klimaatverandering, cultureel erfgoed en landschappelijke en natuurlijke</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-------|--|---|
| | <p>verbreding van de A2 een waardevolle leefomgeving voor de direct aanwonenden van de A2 In het hoofdrapport MER wordt op pagina 17 gemeld dat conform de NOVI wordt gewerkt aan 11 belangen die samenhangen met de voorgenomen verbreding van de A2. Hoe creëert de voorgenomen verbreding van de A2 een goede leefomgevingskwaliteit, hoe waarborgt en bevordert het een gezonde leefomgeving? Hoe beperkt het klimaatverandering? Hoe verbetert en beschermt het de biodiversiteit?</p> | <p>kwaliteiten van (inter)nationaal belang en biodiversiteit. In de MIRT-planuitwerkingsfase worden mitigerende en compenserende maatregelen onderzocht om de negatieve bijdrage te beperken. Wettelijk verplichte mitigatie en/of compensatie wordt verder uitgewerkt en in het (ontwerp)projectbesluit A2 Deil-Vught op het einde van de MIRT-planuitwerking opgenomen.</p> |
| 1g | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 17 gemeld dat de Rijksoverheid conform het MIRT uit 2016 adaptief programmeert. Waarom kan met het nemen van dit voorkeursbesluit niet twee jaar langer worden gewacht? Wat gaat er mis voor Nederland als we beter weten hoe Nederland uit de Coronaperiode komt en daar de plannen voor de A2 op aan kunnen passen.</p> | <p>De effecten van COVID-19 zorgen naar verwachting niet voor een dusdanige, en bovendien tijdelijke, afname van het verkeer om de files op het traject A2 Deil-Vught structureel op te lossen (zie 11a). Uitstel van de plannen voor de A2 Deil-Vught lost deze problemen niet op. Alvorens het voorkeursalternatief gerealiseerd is, is er geruime tijd verstreken, terwijl intussen de bereikbaarheidsproblematiek blijft toenemen. Uitstel is ongewenst omdat het dan nog langer gaat duren voordat de problemen kunnen worden aangepakt.</p> |
| 1h | <p>In het stuk genaamd 'notitie' worden diverse beleidskaders geschetst. Waarom wordt nergens het vigerend gemeentelijk beleid van gemeente West Betuwe en haar voorganger gemeente Neerijnen beschreven? Graag dit toevoegen.</p> | <p>De gemeente West Betuwe valt onder het samenwerkingsverband Regio Rivierenland. De visie van Regio Rivierenland is daarom opgenomen als overkoepelend kader.</p> |
| scope | | |
| 1i | <p>De ontsluiting van het dorp Empel naar de A2 zou mijns inziens heel gemakkelijk gerealiseerd kunnen worden door een weg aan te leggen over het nog in te richten industrieterrein tussen de rondweg aan de zuidkant van Empel (Diepteweg) richting Burgemeester Burgerslaan (voor de McDonald's). Hierdoor wordt een goede ontsluiting van Empel gerealiseerd, waardoor de ontsluiting over het Maximakanaal via de Blauwe Sluisweg wordt ontlast en gebruikt kan worden voor de ontsluiting van de Grote Wielen in Rosmalen.</p> | <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught zoekt een oplossing voor de problematiek op de A2 Deil-Vught. Ontsluiting van Empel en de Groote Wielen, eventueel door de aanleg van nieuwe wegen op het onderliggend wegennet, is een taak van de gemeente 's-Hertogenbosch en valt buiten de scope van deze verkenning.</p> <p>In het vigerende bestemmingsplan Werklandschap Rosmalense Plas (Empel 3e fase) wordt de aanleg van een ontsluitingsroute over het bedrijventerrein mogelijk gemaakt tussen de Empelseweg en de Burgemeester Burgerslaan. Deze route kan ook functioneren als ontsluitingsroute van/naar de A2 voor de kern Empel.</p> |
| 1j | <p>De gemeente Tiel probeert al enige tijd de gemeente Geldermalsen te verleiden tot</p> | <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught zoekt een oplossing voor de problematiek op de A2 Deil-Vught. Een randweg vanaf de A15 richting Culemborg is geen oplossing voor de problematiek op de A2 Deil-Vught. De randweg kan niet als</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------|---|---|
| | het doortrekken van de randweg vanaf de A15 om Geldermalsen en via een nieuwe 2e Lingebrug richting Culemborg om op die manier de A15 een beetje te ontlasten. Dit is een bewuste poging om sluipverkeer te creëren en daarom ongewenst en zou mee moeten worden gewogen in de nu aangedragen oplossingen. | raakvlakproject meegenomen worden in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught, omdat er nog geen besluitvorming over heeft plaatsgevonden (er loopt tijdens het opstellen van de structuurvisie een m.e.r.-procedure). Het is daardoor te onzeker of en hoe de randweg gerealiseerd wordt. Daarom is deze randweg nu geen onderdeel van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. |
| 1k | In de analyse zou ook de ombouw van de N65 tot A65 op het traject Vught-Tilburg meegenomen moeten worden | De ombouw van de N65 tot A65 maakt geen deel uit van deze verkenning. De verbetering van de N65 wordt in andere studies bekeken. |
| overig | | |
| 1l | De datum van het rapport is 8 juni 2021. De opmerkingen op pagina 160 over het windpark Deil doen vermoeden dat dit rapport veel eerder geschreven is en dus niet actueel is (de windmolens draaien daar al meer dan een jaar) en dus misschien niet volledig geactualiseerd is. Dit roept tevens de vraag op of de omgevingseffecten wel op de juiste data zijn gebaseerd. | De lijst met autonome ontwikkelingen is voorafgaand aan de onderzoeken voor het milieueffectrapport vastgesteld op 27 november 2019. Hierna zijn de milieuonderzoeken gestart. Voor het projectMER in de MIRT-planuitwerkingsfase wordt het overzicht geactualiseerd. |
| 1m | Hoeveel geld hebben de opdrachtgevers uitgegeven aan de onderzoeken en participatie die ten grondslag liggen aan deze voorgenomen voorkeursbeslissing? | Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft circa EUR 2,5 miljoen uitgegeven aan de verkenning (werkzaamheden externe bureaus) en daarnaast is capaciteit vanuit het ministerie en de andere opdrachtgevende partijen ingezet. Het budget voor externe bureaus is onder andere besteed aan onderzoeken naar verkeersveiligheid, verkeer, geluidbelasting, effecten op natuur en maatschappelijke kosten en baten. Ook zijn wegontwerpen gemaakt; ontwerpen op hoofdlijnen van de kansrijke alternatieven, en een gedetailleerder ontwerp van het voorkeursalternatief. Daarnaast is er bijvoorbeeld een analyse gedaan naar de constructieve staat van de Maasbrug en is een advies over ruimtelijke kwaliteit en vormgeving opgesteld. Integraal onderdeel van het proces was een uitgebreid participatietraject met diverse participatiemomenten over meerdere onderwerpen. Daarbij zijn verschillende middelen ingezet om de belanghebbenden bij het project te betrekken. Dit is beschreven in het participatieverslag (bijlage E bij de structuurvisie). |

3.2 Beleidslijn ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Binnen dit thema zijn 12 unieke zienswijzen ingediend. Het gaat met name om:

- vragen waarom het beleid is om snelwegen te verbreden in plaats van autoverkeer te ontmoedigen. Onderzoek naar ontmoediging van autoverkeer is en wordt uitgevoerd. Het ministerie van Financiën heeft bijvoorbeeld verschillende opties van 'betalen naar gebruik' onderzocht. Daarnaast heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught onderzocht of een Breed Mobiliteitspakket de problemen op de A2 Deil-Vught oplost. De conclusie is dat het de problemen gedeeltelijk oplost, maar niet voldoende. Daarom bestaat het voorkeursalternatief uit verbreding van de weg gecombineerd met een Breed Mobiliteitspakket;
- vragen over landelijk beleid. Dit is beleid waar het project A2 Deil-Vught geen invloed op heeft. In de beantwoording wordt toegelicht wat het betreffende landelijk beleid inhoudt en hoe het project A2 Deil-Vught dit beleid toepast.

Tabel 3.2 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp beleidslijn ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---|---|--|
| autoverkeer ontmoedigen in plaats van snelweg verbreden | | |
| 2a | Waarom voert het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat rekeningrijden niet in om de hoeveelheid verkeer op de weg te verminderen? | Het kabinet is voornemens om per 1 januari 2030 de huidige motorrijtuigenbelasting (mrb) te hervormen, vanaf 2030 betalen autobezitters dan niet meer voor autobezit, maar voor autogebruik. Dit beleidsvoornemen is afgesproken in het Coalitieakkoord. De invoering van Betalen Naar Gebruik (BNG) heeft naar verwachting invloed op de drukte op de weg. Daarom is er voor de Verkenning A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd. Uit deze analyse blijkt dat door de invoering van Betalen Naar Gebruik de verkeersdruk op het tracé hoog blijft. Het blijft daarmee van belang om op de A2 tussen Deil en 's-Hertogenbosch het Voorkeursalternatief uit te voeren. |
| 2b | Waarom wordt de maximumsnelheid niet verlaagd om de doorstroming te verbeteren? | <p>Vanuit het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is het beleid dat op de snelwegen tussen 06.00 uur en 19.00 uur een maximumsnelheid van 100 km/u geldt. In de avond en nacht (tussen 19.00 uur en 06.00 uur) geldt een maximumsnelheid van 120 of 130 km/u.</p> <p>Het terugbrengen van de maximumsnelheid naar minder dan 100 km/u op enkel het traject A2 Deil-Vught is ongewenst vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid. In rustiger perioden houdt een deel van de automobilisten zich daar niet aan. Dit levert snelheidsverschillen, ergernis, extra remmen en uiteindelijk meer files op. Dit is nog een keer bevestigd in een proef bij 's-Hertogenbosch waarbij de maximumsnelheid in de ochtend- en avondspits werd verlaagd tot 90 km/u. Matrixborden met actuele snelheidsaanwijzingen op basis van op dat moment optredende actuele drukte werken wel en worden al toegepast.</p> |
| 2c | Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat kan beter inzetten op andere oplossingen dan wegverbreding, bijvoorbeeld verbeteren van het openbaar vervoer, betere waardering werknemers, stimuleren van reizen buiten de spits, thuiswerken, wonen bij het werk, consuminderen en innovatie. | <p>Verbreden van snelwegen is kostbaar en heeft gevolgen voor omwonenden en milieu. Een snelweg wordt daarom alleen verbreed als er een harde maatschappelijke noodzaak is. In deze MIRT-verkenning is uitgebreid gekeken naar varianten zonder toevoeging van extra asfalt, zoals het stimuleren van het openbaar vervoer en spitsmijden. Uit de analyses van deze MIRT-verkenning is naar voren gekomen dat deze innovatieve oplossingen onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben voor de zeer grote doorstromingsproblematiek op de A2. Daardoor is verbreding onvermijdelijk.</p> <p>De A2 tussen Utrecht en Eindhoven is een van de belangrijkste verbindingen tussen het noorden en zuiden van ons land. Het gedeelte tussen Deil en 's-Hertogenbosch werkt in beide richtingen als een trechter vanwege het verspreide karakter van wonen en werken. Verreweg het meeste verkeer komt vanuit een groot deel van Noord-Brabant, rijdt vervolgens over het traject 's-Hertogenbosch-Deil om de rivieren over te steken, om vervolgens naar een bestemming boven de rivieren te rijden en andersom. Het traject Deil-Vught is daarom in beide richtingen en beide spitsen zwaar belast. Openbaar vervoer vergt voor de hierboven genoemde vervoerrelaties vaak meerdere keren overstappen en daarom meer reistijd.</p> <p>In de MIRT-verkenning is gekeken of de problemen op de A2 kunnen worden opgelost met een combinatie van beter benutten, vraagsturing en slimme mobiliteit. Uit de analyses kwam naar voren dat dit type maatregelen lang niet alle problemen oplost maar aanvullend kan worden ingezet bij andere oplossingen. Daarom is dit type maatregelen onder de naam Breed Mobiliteitspakket onderdeel van het voorkeursalternatief (zie bijlage A van de structuurvisie).</p> <p>In de MIRT-verkenning is daarnaast gekeken naar het 0+ alternatief. Dit alternatief zet in op verbetering van de aansluitingen en knooppunten en op het Breed mobiliteitspakket waardoor het minimaal extra asfalt toevoegt. Dit alternatief bleek ruim onvoldoende oplossend vermogen te hebben.</p> <p>Uit de analyses kwam naar voren dat alle files worden opgelost door verbreding van de A2 tussen de knooppunten Deil en Empel naar 2x5 rijstroken en verbreding van de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch grotendeels naar 3 rijstroken. Vanwege omgevingseffecten, milieueffecten en kosten is uiteindelijk niet gekozen voor deze oplossing.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------------------------------|---|--|
| | | <p>In de voorkeursbeslissing is gekozen voor verbreding van de A2 tussen de knooppunten Deil en Empel naar 2x4 rijstroken en het toevoegen van een rijstrook op de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch. Daarnaast pakt dit alternatief knooppunten en aansluitingen aan en zet, net als alternatief 0+, in op het Breed mobiliteitspakket. Bij de samenstelling van het voorkeursalternatief heeft een zorgvuldige afweging plaatsgevonden tussen het probleemoplossend vermogen, milieueffecten en de kosten en baten. Met een keuze voor 2x4 in combinatie met maximale inzet op brede mobiliteit is een groot effect haalbaar op doorstroming en bereikbaarheid. Tegelijkertijd doet de keuze recht aan de zorgen omtrent leefbaarheid, natuur en het watersysteem. Op het gebied van verkeersveiligheid is het met deze keuze mogelijk een aantal grote verkeersveiligheidsrisico's weg te nemen rond de bruggen, aansluitingen en knooppunten.</p> |
| 2d | <p>Waarom doet het ministerie niets aan de lage bezettingsgraad van auto's?</p> | <p>Het vraagstuk van de vele alleenrijdende automobilisten wordt terecht aangesneden. Dit is een actiepunt in het lopende Quick Win pakket dat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat samen met de regionale partijen uitvoert. Daarin wordt aandacht besteed aan het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer (trein, bus) en de fiets, het uitbreiden van het aantal carpoolpleinen en P+R-voorzieningen bij stations, de introductie van Mobility as a Service (het plannen, boeken en betalen van al het mogelijke vervoer via apps) en het stimuleren van allerlei vormen van deelmobiliteit (bijvoorbeeld deelauto's, deelfietsen en deelscooters). Deze thema's komen ook terug in het Breed Mobiliteitspakket, dat onderdeel is van het voorkeursalternatief.</p> |
| 2e | <p>Verwezenlijken van de voorstadhalte Maaspoort aan de spoorlijn (ter plaatse 4 sporen) naar Utrecht is slechts als de welbekende druppel op de gloeiende plaat. Maar een noodzakelijk alsmede nuttig begin van het veel langere 'omdenken' traject. We moeten echt af van het automatisme van 'rücksichtslose' wegverbredingen bij drukte.</p> | <p>Het voorkeursalternatief bestaat niet alleen uit infrastructurele maatregelen. Er is in de MIRT-verkenning gekeken of de problemen op de A2 kunnen worden opgelost met een combinatie van beter benutten, vraagsturing en slimme mobiliteit. Deze maatregelen kunnen (ook in de toekomst) zorgen voor een versterking van het probleemoplossend vermogen. Aanvullend aan de andere oplossingen wordt in het voorkeursalternatief daarom ingezet op het Breed Mobiliteitspakket (zie 2c). Daarnaast streeft de gemeente 's-Hertogenbosch nog steeds naar de komst van station Maaspoort. De gemeente wil dat dit op termijn mogelijk wordt en dat er in ieder geval geen maatregelen worden genomen die dat in de toekomst belemmeren.</p> |
| duurzaamheid en klimaat | | |
| 2f | <p>De klimaatdoelen zoals deze er liggen worden onvoldoende meegewogen. De regering heeft hiervoor getekend, dan zullen ze ook hun best moeten doen deze doelen te behalen (VN klimaatakkoord van Parijs, Urgenda). Daarnaast zal er vanuit de EU ook het nodige aan regelgeving en zeker ook aan kosten aan de lidstaten worden opgelegd (denk aan de Green Deal van Frans Timmermans/EU).</p> | <p>De EU Green Deal is de strategie van de Europese Commissie om de Europese economie duurzamer, schoner, veiliger en gezonder te maken. Nadere invulling aan deze strategie wordt onder andere vormgegeven door het onlangs verschenen Fit for 55-pakket, een pakket aan wetgevende voorstellen, die ervoor moeten zorgen dat het doel wordt gehaald om in 2030 ten minste 55 % broeikasgasreductie te behalen ten opzichte van 1990. Dit is in lijn met het doel om in de hele Europese Unie klimaatneutraal te zijn in 2050.</p> <p>Dit pakket aan maatregelen zal naar verwachting inderdaad impact gaan hebben op het Nederlandse beleid. Echter is nog niet duidelijk wat de reductiedoelen precies gaan worden en op welke manier deze moeten worden behaald. Het duurt naar verwachting nog zeker een paar jaar voor dit echt duidelijk is. Onderdeel is in ieder geval het stimuleren van de overgang naar elektrisch rijden. Op concreet projectniveau, zoals de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught, is het daarom helaas nog niet mogelijk om rekening te houden met de exacte wijze waarop er aan de nieuwe Europese doelstelling kan worden bijgedragen.</p> <p>In het Klimaatverdrag van Parijs wordt gestreefd naar minder CO₂ en minder gebruik van fossiele brandstoffen. Door middel van zowel internationale (bijvoorbeeld uitstootnormen voor auto's) als landelijke maatregelen (bijvoorbeeld energiebesparing en toepassing duurzame energie) wordt de gewenste emissiereductie nagestreefd. Er is geen grenswaarde voor CO₂ opgenomen in de Wet milieubeheer. In deze wet zijn alle normen voor luchtverontreinigende stoffen opgenomen die gericht zijn op de bescherming van de gezondheid van mensen. Volgens deze wet behoeven de nationale emissieplafonds niet te worden gerekend tot het toetsingskader voor het nemen van een tracé-/projectbesluit.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---|---|--|
| 2g | Hoe gaat het project A2 Deil-Vught om met duurzaamheid? | <p>Alle overheden, waaronder het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, zetten in op duurzaamheid in het mobiliteitsvraagstuk. Er wordt onder andere ingezet op het stimuleren van fiets- en openbaar vervoer). Naast deze stimuleringsmaatregelen om minder de auto te nemen, is er ook ruimte voor duurzaam wegverkeer. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om stimulering van elektrisch rijden. Maatregelen om de bestaande infrastructuur beter te benutten zijn niet overal afdoende om de mobiliteitsgroei op te vangen. De komende periode is ook capaciteitsuitbreiding van het bestaande netwerk nodig. Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat blijft daarom investeren in nieuwe aanlegprojecten (zie 'Schets Mobiliteit naar 2040 veilig, robuust, duurzaam).</p> <p>Duurzaamheid is op 2 manieren onderdeel van het project A2 Deil-Vught. Ten eerste is in het milieueffectrapport onderzocht hoeveel extra CO₂-uitstoot de alternatieven opleveren en hoeveel materiaal er nodig is om ze aan te leggen. Ten tweede hebben de opdrachtgevende partijen in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught duurzaamheidsambities opgesteld. Om te sturen op invulling van deze ambities is het volgende vastgelegd als onderdeel van het voorkeursalternatief: het doorvoeren van de duurzaamheidsmaatregelen uit bijlage B bij de structuurvisie indien deze maatregelen gelijke of lagere kosten hebben dan de standaardmaatregelen. In de MIRT-planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor uitwerking en realisatie van de duurzaamheidsambities in bijlage C bij de structuurvisie.</p> <p>Ten opzichte van de ontwerpstructuurvisie is de tekst ten aanzien van duurzaamheid in de beschrijving van het voorkeursalternatief in de structuurvisie verduidelijkt en in lijn gebracht met de antwoorden op de bestuurlijke reacties en de nota van antwoord.</p> |
| landelijk beleid lucht en geluid | | |
| 2h | Waarom worden alleen wettelijke mitigerende en compenserende maatregelen getroffen? | <p>Indien wettelijke normen worden overschreden zijn doelmatige maatregelen nodig om invulling te geven aan mitigatie dan wel compensatie. 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. Omdat de A2 Deil-Vught een Rijksproject is, neemt het project alleen wettelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Alle betrokken partijen kunnen als meekoppelkansen bovenwettelijke maatregelen inbrengen, als zij de daarbij horende financiering leveren.</p> |
| 2i | Wat zijn de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit en geluidbelasting. | <p>De wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voor NO₂: <ul style="list-style-type: none"> · jaargemiddelde concentratie: 40 microgram per kubieke meter lucht; · uurgemiddelde concentratie (mag maximaal 18 keer per jaar overschreden worden): 200 microgram per kubieke meter lucht; - voor PM₁₀: <ul style="list-style-type: none"> · jaargemiddelde concentratie: 40 microgram per kubieke meter lucht; · daggemiddelde concentratie (mag maximaal 35 keer per jaar overschreden worden): 50 microgram per kubieke meter lucht; - voor PM_{2,5}: jaargemiddelde concentratie 25 microgram per kubieke meter lucht. <p>Als die waarden worden overschreden, moeten mitigerende maatregelen ervoor zorgen dat de emissies tot onder die waarden worden teruggebracht. Het voorkeursalternatief voldoet aan de grenswaarden en op tracéniveau zijn mitigerende maatregelen daarom niet nodig.</p> <p>De wettelijke grenswaarden voor geluid zijn vastgelegd in de geluidsproductieplafonds (Wet milieubeheer). Deze zijn terug te vinden in het Geluidregister van Rijkswaterstaat. Als de geluidsproductieplafonds worden overschreden, moeten geluidbeperkende mitigerende maatregelen ervoor zorgen dat de geluidproductie tot onder die waarde wordt teruggebracht. In de MIRT-planuitwerkingsfase wordt bepaald of de geluidsproductieplafonds worden overschreden en zo ja welke maatregelen meest doelmatig zijn.</p> |
| 2j | Wordt er rekening gehouden met de WHO-advieswaarden en het Schone Lucht Akkoord? | <p>Om de effecten van de alternatieven op luchtkwaliteit en geluid te beoordelen, is in de verkenning in beeld gebracht bij hoeveel procent van de woningen in het studiegebied een verslechtering van het geluid en de luchtkwaliteit optreedt. Aanvullend zijn lucht en geluid getoetst aan de wettelijke normen en is inzichtelijk gemaakt welk percentage</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------|---|--|
| | | <p>van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO-advieswaarden van 2005. Het Rijk is gehouden aan de wettelijke normen. Eventuele wensen voor bovenwettelijke verbetering van de geluidbelasting en luchtkwaliteit kunnen als meekoppelkansen worden aangedragen, uitgewerkt en gefinancierd door alle opdrachtgevende partijen.</p> <p>In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is het doel om gezondheidswinst voor heel Nederland per 2030 te bereiken, waarbij WHO-advieswaarden van 2005 het uitgangspunt zijn. Om dat te bereiken wordt ingezet op een divers palet aan maatregelen, maar niet op toetsing aan deze waarden binnen de projecten. De WHO-advieswaarden en het Schone Lucht Akkoord hebben formeel daarom geen toetsingskader gevormd voor het project A2 Deil-Vught.</p> |
| overig | | |
| 2k | <p>Waarom gaat Rijkswaterstaat in 2021 nog altijd uit van verlieskosten? Waarom blijft Rijkswaterstaat ook na de Coronacrisis, die heeft aangetoond dat het centraal stellen van natuur en milieu geen luxe en geen geitenwollensokkenidee is, maar een noodzaak en een randvoorwaarde om als mens te overleven, gewoon stug doorgaan met het tegen de natuur inwerken? De vraag doet zich voor in welk land we willen leven. Waarom is de minister niet bereid zich te verdiepen in de onderzoeksresultaten van professor Marco te Brömmelstroet en haar beleid op zijn wetenschappelijke kennis te baseren.</p> | <p>Binnen het Rijk worden voertuigverliesuren mede als basis gebruikt voor maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA). Landelijk is bepaald dat grote overheidsinvesteringen mede onderbouwd moeten worden met een MKBA die is opgesteld volgens de OEI-richtlijnen (Overzicht Effecten Infrastructuur). Deze richtlijnen zijn opgesteld in overleg met grote aantallen wetenschappers en maatschappelijke partijen. In MKBA's worden daarnaast kosten en baten meegenomen van een groot aantal andere aspecten zoals gezondheid en veiligheid, zowel kwantitatief als kwalitatief.</p> <p>Duurzaamheid is een belangrijk beleidsonderwerp van alle landelijke en regionale overheden. Er is commitment aan doelen vanuit het Klimaatakkoord Parijs, en het nationale Klimaatakkoord. Dit is of wordt de komende jaren vertaald in talloze subsidieregelingen, wetten en regels. Op vele fronten wordt gewerkt aan toename van elektrisch rijden, verbetering van OV, windenergie, zonne-energie, slimme veiligheid enzovoort. Op sommige terreinen is Nederland koploper, op andere terreinen moet nog worden bijgeschakeld. Deels is de context internationaal en zeer complex.</p> <p>Professor Marco te Brömmelstroet wil middels stedelijke planning de overheersende rol van de auto verminderen. Aan dit thema wordt in het Programma A2 Deil-Vught veel aandacht besteed. Allereerst wordt in het lopende Quick Win pakket een nieuwe snelfietsroute gerealiseerd tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch als volwaardig fietsalternatief naast de A2. Binnen het Breed Mobiliteitspakket wordt vanaf 2025 wederom een fors bedrag uitgetrokken voor fietsmaatregelen. Helaas is het zo dat fietsmaatregelen het probleem op de A2 niet kunnen oplossen. Daarvoor zijn de aantallen voertuigen op de A2 veel te groot. Bovendien heeft het overgrote deel van het verkeer op de A2 herkomsten en bestemmingen ten zuiden van 's-Hertogenbosch en ten noorden van Deil. Dat is voor de meeste fietsers een te grote afstand. Marco te Brömmelstroet snijdt terecht het vraagstuk van stedelijke planning aan. Door het programma is een onderzoek uitgevoerd naar mogelijkheden om woningbouw dichterbij openbaar vervoer knooppunten te laten plaatsvinden. Uit het onderzoek kwam naar voren dat dit op lange termijn kan leiden tot significant minder mobiliteit. Echter niet genoeg om het knelpunt op de A2 op te lossen. Complicerend element is dat de belangen van stad en platteland op dit onderwerp uiteenlopen. De provincie Noord-Brabant neemt de uitkomsten uit het onderzoek mee in haar visie op verstedelijking en woningbouw.</p> |
| 2l | <p>Het is niet logisch en ook niet begrijpelijk dat de A2 in deze casus teruggebracht wordt tot het deel Deil-Vught. Deze keuze is strijdig met het Motiveringsbeginsel. De overheid moet haar besluiten goed motiveren: de feiten moeten kloppen en de motivering moet logisch en begrijpelijk zijn (artikel 3:46 Awb). De keuze voor Deil-Vught is niet</p> | <p>Artikel 3:46 van de Awb luidt als volgt: 'Een besluit dient te berusten op een deugdelijke motivering.' Het besluit om het MIRT-project A2 Deil-Vught af te bakenen tussen de knooppunten Deil en Vught is onderbouwd op basis van het MIRT-onderzoek A2 kennisas (Achtergrondrapporten). Uit dit onderzoek bleek namelijk dat de kennisas A2 op de meeste plekken al op orde is, maar er enkele, opzichzelfstaande, opgaven resten, waaronder op het traject tussen Deil en Vught. In het Bestuurlijk Overleg MIRT Brabant Limburg d.d. 5 november 2015 is besloten dat het MIRT-onderzoek Kennisas A2 in verschillende deelopgaven een vervolg krijgt. Dit leidde tot de afspraak om het MIRT-onderzoek A2 knooppunt Deil-'s-Hertogenbosch-knooppunt Vught (Achtergrondrapporten) uit te voeren en daarmee de opgaven op dit traject op het gebied van bereikbaarheid en doorstroming nader te analyseren.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | logisch omdat andere oplossingen uitgesloten worden. En dus ook niet begrijpelijk. | Op basis van dit tweede MIRT-onderzoek heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat in juni 2018 de startbeslissing (Achtergrondrapporten) voor de Verkenning A2 Deil-Vught genomen. |

3.3 Alternatieven

Binnen dit thema zijn 12 unieke zienswijzen ingediend. Het gaat met name om suggesties voor andere alternatieven dan wegverbreding, bijvoorbeeld meer aandacht voor openbaar vervoer, inzet van een wisselstrook of inzet van de vluchtstroken als rijstrook. Deze opties zijn in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught of het Programma A2 Deil-Vught onderzocht, maar ze bleken de problemen onvoldoende op te lossen.

Tabel 3.3 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp alternatieven

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| 3a | <p>Meer aandacht voor OV-alternatieven:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bestemmingen vanaf station Zaltbommel naar het Rivierengebied: Er is slechts 1x per uur een buurtbus via Waardenburg naar Tiel. Bestemmingen vanuit Waardenburg naar Gorinchem, Leerdam of oostelijk van Tiel leveren reistijden op van 1 uur tot bijna 2 uur; - versterking van OV-knooppunt Geldermalsen werd buiten de reikwijdte van het MIRT-project geacht. Intussen legt de NS nadruk op de afwikkeling van intercityverkeer. Hoogwaardig maken van treinverbinding Nijmegen/Arnhem via Tiel en Geldermalsen naar Gorinchem en Dordrecht v.v. wordt door zowel door ProRail, Rijk en provincie als niet rendabel geacht; - een snelle OV-verbinding vanuit Geldermalsen met een waaier aan bestemmingen westelijk en oostelijk van Deil wordt hierdoor verhinderd. De mogelijke aantrekkelijkheid van een overstap van Brabantse reizigers naar bijvoorbeeld Gorinchem, Dordrecht (nu: reisduur 1 tot 2 uur), Rhenen of Wageningen (nu: 1 tot 1,5 uur) is niet in het onderzoek meegenomen; - ook de belofde 6x per uur stoptrein naar Houten/ Utrecht valt niet binnen de prioriteit van de PHS; - de potentie van overstap naar het OV vanuit 's-Hertogenbosch Maaspoort naar het noorden is slechts uitgeprobeerd via een snelbus naar het centraal station. Het idee dat hiermee mensen worden overgehaald van de trein gebruik te maken sluit niet aan met de onderzoeksresultaten dat er concurrentie nodig is met een waaier aan bestemmingen na verkeerspunt Deil. | <p>Versterken van het OV-knooppunt Geldermalsen valt inderdaad buiten de scope van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught maar is wel onderdeel van het lopende pakket Quick Win maatregelen en naar verwachting vervolgens onderdeel van het Breed Mobiliteitspakket vanaf 2025.</p> <p>De genoemde spoormaatregelelen zijn geen onderdeel van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught en worden onderzocht in het kader van OV-toekomstbeeld. Op pagina 16 van de structuurvisie is vermeld dat uit de gevoeligheidsanalyse OV-toekomstbeeld blijkt dat het treinverkeer in het meest vergaande alternatief met circa 2 % groeit, waardoor alle overige vervoerwijzen (niet alleen de auto) een lichte daling ervaren. Bij de auto is de daling van het autoverkeer minder dan 1 %. Voor het traject A2 Deil-Vught draagt de verbetering van het OV niet of nauwelijks bij aan het oplossen van het doorstromingsprobleem. Het aantal voertuigverliesuren verandert nauwelijks (zowel in scenario Hoog als scenario Laag). Als aanvullende maatregelen worden getroffen zoals HOV-ontwikkeling, kan mogelijk wel een significant effect gerealiseerd worden. HOV-maatregelen zijn onderdeel van het lopende pakket Quick Win maatregelen en zijn naar verwachting vervolgens onderdeel van het Breed Mobiliteitspakket vanaf 2025.</p> |
| 3b | Waarom worden er geen spitstroken die in beide richtingen kunnen worden geopend overwogen? | In de eerste fase van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is voor een groot aantal mogelijke oplossingen onderzocht of deze de problemen verminderen. Spitsstroken (bijvoorbeeld op de vluchtstroken) worden alleen in de spits in gebruik genomen en buiten de spits afgesloten. Spitsstroken worden meestal ingericht als tijdelijke maatregel om iets te doen aan de verkeersdoorstroming. Ze zijn geen robuuste oplossing, omdat ze niet altijd kunnen worden ingezet (afhankelijk van onder andere weersomstandigheden), veelal een lagere capaciteit hebben dan een volledige rijstrook en hoge beheerskosten hebben (onder andere vanwege |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | | <p>camerabewaking). Ook zijn spitstroken in de meeste gevallen vluchtstroken, die als rijstrook worden ingericht. Er is dan geen uitwijkmogelijkheid meer in geval van ongeval, pech of calamiteit. Dit leidt tot risico's met betrekking tot verkeersveiligheid. Om deze redenen zijn spitsstroken niet als alternatief beschouwd in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught.</p> <p>Wisselstroken zijn stroken in de middenberm die afwisselend kunnen worden geopend voor het verkeer in de linker- of de rechterraand. Een wisselstrook is in de verkenningfase onderzocht. De files op de A2 treden echter gelijktijdig in beide richtingen op en zijn niet significant groter in één van de richtingen. Een wisselstrook kan de problemen slechts voor één rijrichting oplossen. Bovendien staan de kosten voor een wisselstrook niet in verhouding tot de mate waarin deze de problemen oplost.</p> |
| 3c | <p>Er is sprake van enkele afslagen in de directe nabijheid van Empel, waardoor de verkeersdruk op Empel alleen maar zal toenemen. Nu is het al zo dat Empel volloopt met auto's die bij file op de A2 een sluiproute via Empel zoeken en door de Maaspoort naar en van de A59 inclusief vrachtverkeer. Een beter alternatief is om de aansluiting Rosmalen te verplaatsen noordelijker voorbij het Fletcher hotel. Er wordt een bedrijventerrein ontwikkeld. Dit is een goede plek om hier de nieuwe afrit en oprit te projecteren en de verbindingsweg richting de Groote Wielen. Hierdoor zal er minder zoekverkeer door Empel rijden.</p> | <p>Aansluiting Rosmalen verplaatsen naar de noordzijde van het Fletcher hotel maakt de afstand tussen deze aansluiting en knooppunt Empel te kort, waardoor er op een kort traject erg veel weefbewegingen moeten plaatsvinden en de verkeersveiligheid vermindert. Daarom is deze optie niet verder onderzocht in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught.</p> <p>Een nieuwe aansluiting ter hoogte van Empel is onderzocht, maar leidt tot negatieve effecten op de verkeersveiligheid en draagt niet bij aan de doorstroming op de A2. Een nieuwe aansluiting bij Empel is daarom geen onderdeel geworden van het voorkeursalternatief.</p> |
| 3d | <p>De Maaspoort mist nu een goede ontsluiting richting de A2. Alleen aan de zijde van de A59 en voor de A2 moet verkeer via Empel, langs de Intratuin en dan de Bruistensingel de A2 op. Het is handiger om voor de Maaspoort een afrit in te richten gezien de omvang van dit stadsdeel. Op dit moment ontbreekt er een goede ontsluiting voor de wijk Maaspoort waardoor er veel wegen vastlopen in de spits rondom Empel. Ten westen van knooppunt Empel ligt een vuilverwerker/werf van gemeente, deze activiteiten kunnen makkelijk verplaatst worden en hier kan de afrit komen.</p> | <p>Een extra aansluiting op dit traject (waar al veel knooppunten/aansluitingen/bruggen dicht op elkaar liggen) leidt tot meer verstoringen, negatieve effecten op verkeersveiligheid en draagt niet bij aan een verbetering van de doorstroming. Dit zorgt voor een lagere capaciteit op de A2/A59. Een nieuwe aansluiting op deze locatie maakt daarom geen deel uit van het voorkeursalternatief.</p> <p>De wijk Maaspoort heeft een directe aansluiting op de rijksweg A59 en vanaf daar de aantakking op de A2. Vanuit de gemeente 's-Hertogenbosch zijn er geen plannen om voor de wijk Maaspoort een directere aansluiting op de A2 te realiseren. Wel kijkt de gemeente naar de bereikbaarheid en leefbaarheid van de oostelijke gemeentedelen (ten oosten van de A2). Mogelijke maatregelen die in het kader hiervan gerealiseerd worden, hebben naar verwachting een positief effect op de ontsluiting van de wijk Maaspoort richting de A2.</p> |
| 3e | <p>Binnen de verschillende zienswijzen is geen variant meegenomen om de A2 voor doorgaand verkeer in een tunnel onder te brengen de huidige wegen (tussen afslag de lucht & Kerkdriel – afslag Vught – Boxtel), waardoor de overlast verminderd gaat worden en tunnels onder de huidige wegen geplaatst kunnen worden.</p> | <p>De optie om de A2 tussen Deil en Vught, of een gedeelte van dit traject, in een tunnel onder te brengen, is onderzocht in de eerste fase van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. Het bleek echter dat de kosten hiervoor ver boven het beschikbare budget liggen, waardoor deze optie niet haalbaar is. Zie ook het document 'Verdiepende Longlist'.</p> |
| 3f | <p>Naar 2x3 banen gaan door opheffing vluchtstroken en dus benutting van de huidige rijstroken: een ander alternatief kan zijn de huidige A2 rondom Den Bosch te behouden en de vluchtstroken te gebruiken als extra baan. Daarmee kan de</p> | <p>Wanneer de vluchtstrook van de Ring 's-Hertogenbosch wordt opgeheven om 2x3 rijstroken op het bestaande asfalt mogelijk te maken, worden de rijstroken te smal om de maximumsnelheid op</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | <p>doorstroom voldoende plaatsvinden, de snelheid van 100 km/u blijven en is verbreding van de A2 niet nodig. Daarmee is ook de belasting van geluidsoverlast en luchtvervuiling vanuit uitbreiding van de A2 voor omwonenden beperkt.</p> | <p>100 km/u te houden. Daarnaast zorgt het ontbreken van een vluchtstrook voor een onveilige verkeerssituatie. Deze optie is onderzocht in kansrijk alternatief A1 en is afgevalen.</p> |
| 3g | <p>Naar mijn mening is het verbreden van de A2 een oplossing voor de korte termijn en is het daarmee een kwestie van wachten op de volgende verbreding. Naar mijn idee zou het beter zijn te kijken naar alternatieven die ook op een langere termijn stand houden, bijvoorbeeld een nieuwe brug die meer oostelijk is gelegen. Hiermee worden de verkeersstromen op de A2 meer gespreid en ontstaat er op lange termijn een mogelijkheid om de A59 via de oostelijke en noordelijke zijde van Rosmalen te verbinden met de A2.</p> | <p>In een eerdere fase van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is een oplossingsrichting met een nieuwe route parallel aan de A2 (zowel ten westen als ten oosten van de A2) onderzocht. Hierbij is gekeken naar een verbinding over de Prins Willem-Alexanderbrug tussen Tiel en Oss. Uit het onderzoek blijkt dat deze oplossingsrichting nauwelijks probleemoplossend vermogen voor de A2 heeft.</p> <p>Het aanleggen van een nieuwe parallelle provinciale weg levert maximaal een daling in intensiteiten op de A2 van 1 % op. De oplossingsrichting heeft daarnaast op diverse aspecten mogelijk grote impact op de omgeving. De kosten voor deze oplossingsrichting (ordegrootte EUR 250 miljoen) staan niet in verhouding tot het zeer beperkte probleemoplossend vermogen. Daarom is deze oplossingsrichting niet verder als kansrijk alternatief onderzocht in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught.</p> <p>De A59 ten noorden en oosten van Rosmalen langs laten lopen is ook in de MIRT-verkenning A2 onderzocht. Het blijkt dat deze oplossingsrichting met name een oplossing voor oost-west verkeer (A59, A15) biedt, maar geen alternatief is voor noord-zuid verkeer op de A2. Deze oplossingsrichting heeft daarnaast op diverse aspecten waarschijnlijk grote impact op de omgeving, bijvoorbeeld op de woon- en werkfuncties, de natuur en een waterwingebied. Daarnaast zijn de kosten voor deze oplossingsrichting hoog (orde grootte EUR 730 miljoen), wat niet in verhouding staat tot het (beperkte) probleemoplossend vermogen voor de A2. Daarom is deze oplossingsrichting niet als kansrijk alternatief verder onderzocht in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught</p> <p>Dit alles is terug te lezen in het rapport 'Notitie Reikwijdte en Detailniveau, bijlage II'.</p> |
| 3h | <p>Conclusie in het MER, pagina 29 over het OV, dat in de relatie Deil-Vught het OV weinig te bieden heeft maar in de A2 relatie als geheel natuurlijk veel meer.</p> | <p>Het gehele traject van de A2 loopt van Amsterdam naar Maastricht. Over dat traject heeft het OV veel te bieden, vandaar dat bijvoorbeeld spoorboekloos rijden tussen Amsterdam en Eindhoven is ingevoerd. Uit een gevoeligheidsanalyse OV-toekomstbeeld blijkt dat het treinverkeer in het meest vergaande scenario groeit met circa 2 %, waardoor alle overige vervoerwijzen (niet alleen de auto!) een lichte daling ervaren. Bij de auto is de daling van het autoverkeer minder dan 1 %. Voor het traject A2 Deil-Vught draagt de verbetering van het OV niet of nauwelijks bij aan het oplossen van de problemen.</p> |
| 3i | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 35 gemeld dat in de kleine kernen geen sprake is van frequent openbaar vervoer en dat dat een van de redenen is dat de A2 verbreed moet worden. Rijkswaterstaat keert oorzaak en gevolg om. Zorg dan voor fatsoenlijk openbaar vervoer. Het is 2021. Rijkswaterstaat is naar ik aanneem inmiddels toch wel bekend met de uitstekende voorbeelden uit binnen- en buitenland waarin prima en frequent openbaar vervoer</p> | <p>Pagina 35 van het hoofdrapport MER schetst een beeld van de ontsluiting van het gebied. Dit is een beschrijvende tekst en geen probleemanalyse of reden waarom de A2 Deil-Vught verbreed moet worden. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is onderdeel van een breder programma. Het Programma A2 Deil-Vught wordt uitgevoerd door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Rijkswaterstaat, de</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | aanwezig is in dunbevolkte gebieden. Wat is de reden dat dit in Waardenburg en omgeving onmogelijk zou zijn? Welk overleg heeft Rijkswaterstaat hierover recentelijk met provincie en gemeenten gevoerd. | <p>provincies Gelderland en Noord-Brabant, Regio Rivierenland en de gemeente 's-Hertogenbosch. Zoals in 3a en 3h toegelicht, hebben maatregelen op het spoor weinig invloed op de A2. Maatregelen op het gebied van het (Hoogwaardig) Openbaar Vervoer (HOV) kunnen wel effectief zijn en zijn daarom onderdeel van het lopende pakket Quick Win maatregelen. Er is onder andere gekeken naar innovatieve oplossingen in Regio Rivierenland. Deze bleken echter niet haalbaar.</p> <p>Overleg met provincie en gemeente heeft overigens een permanent karakter en openbaar vervoer is daarvan onderdeel.</p> |
| 3j | <p>Met betrekking tot de huidige situatie zien wij wel enige kleine verbetermogelijkheden zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de voorgestelde maatregel, zoals in het voorkeursalternatief tot een permanente 100 km/u; - 24 uur per dag moet via trajectcontrole gecontroleerd en gehandhaafd worden, teneinde de beoogde minimalisering aan uitstoot en geluidsoverlast op dit traject Maaspoort/Vught te waarborgen; - effectievere weefvakken indeling op het traject Empel Vught. | <ul style="list-style-type: none"> - Wat betreft de gesuggereerde verbeteringen is de maximumsnelheid van permanent 100 km/u op de hoofdrijbaan van de A2 rondom 's-Hertogenbosch als aanvullende maatregel opgenomen in de voorkeursbeslissing. - Een eventuele trajectcontrole valt buiten de bevoegdheid van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en kan op termijn bij de ingebruikstelling bekeken worden door het ministerie van Justitie en Veiligheid. - Op delen van de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch wordt een derde rijstrook toegevoegd. Hierdoor neemt de capaciteit op dit wegvak toe en worden weefbewegingen beter gefaciliteerd. Daarnaast is op dit traject ook gekeken naar weefvaklengtes en lengtes tussen aansluitingen en knooppunten en wordt een aantal aanpassingen doorgevoerd om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren. |
| 3k | Het beperken van vrachtverkeer over de A2 in het weekend. | Het beperken van vrachtverkeer over de A2 in het weekend biedt geen oplossing voor de problemen met de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2 Deil-Vught die juist met name op werkdagen optreden. |

3.4 Keuze voor het voorkeursalternatief

Binnen dit thema zijn 11 unieke zienswijzen ingediend. Deze gaan over de volgende vragen:

- waarom is verbreding naar 2x4 nodig en is alternatief 0+ niet gekozen? De reden daarvoor is dat alternatief 0+ de problemen op de A2 Deil-Vught onvoldoende oplost;
- waarom wordt aansluiting Waardenburg niet verplaatst? In de MIRT-verkenning zijn de opties voor verplaatsing van de aansluiting Waardenburg onderzocht. De conclusie daarbij is dat het verplaatsen van de aansluiting de leefbaarheid verbetert rond de locatie van de huidige aansluiting, maar leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid rondom de locatie van de nieuwe aansluiting. Ook wordt de afstand tussen de aansluiting en knooppunt Deil te kort, waardoor deze niet meer verkeerskundig ingepast kan worden. In overleg met de regio Rivierenland en de gemeente West Betuwe, is daarom door de provincie Gelderland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat in het BO MIRT van november 2020 besloten de aansluiting niet te verplaatsen;
- kunnen de bruggen over de Maas en de Waal extra breed worden gemaakt, zodat er in de toekomst niet weer nieuwe bruggen nodig zijn? Uit de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught blijkt dat dit niet wenselijk is, om 3 redenen:
 - extra brede bruggen hebben een grotere impact op de leefomgeving en natuur rondom de bruggen;
 - het is te onzeker of een verbreding naar 2x5 rijstroken in de toekomst noodzakelijk is;

- het extra breed aanleggen van de bruggen is een grote extra kostenpost: EUR 40 miljoen voor de brug over de Waal en EUR 25 miljoen voor de brug over de Maas. Er is geen partij gevonden die deze kosten op zich kan en wil nemen.

Tabel 3.4 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp keuze voor het voorkeursalternatief

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---|---|---|
| verbreding naar 2x4 | | |
| 4a | Waarom is niet gekozen voor alternatief 0+, het alternatief zonder verbreding en met de minste milieueffecten. | In het MER is alternatief 0+ onderzocht als meest milieuvriendelijke alternatief. Dat alternatief gaat uit van zoveel mogelijk inzet op vraagsturing en beter benutten van de bestaande A2 en zo min mogelijk van extra asfalt. De onderzoeken laten zien dat dit alternatief de problematiek op de A2 (file en verkeersveiligheid) nauwelijks oplost. Daarom is niet gekozen voor dit alternatief als voorkeursalternatief. |
| 4b | In het hoofdrapport MER blijkt op pagina 116 uit de NOVI-tabel dat de keuze voor optie 0+ de beste is. Graag onderbouwen waarom in het voorkeursalternatief toch van deze NOVI-optie wordt afgeweken. | Tabel 6.27 op pagina 116 van de MER (de NOVI-tabel) laat zien wat de effecten zijn van elk van de alternatieven op doelen van de NOVI. Alternatief 0+ heeft weliswaar minder negatieve effecten, maar ook nauwelijks oplossend vermogen. Alternatief 0+ draagt niet bij aan een veilig, robuust en duurzaam mobiliteitssysteem, doordat dit alternatief nauwelijks probleemoplossend vermogen op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid heeft. Paragraaf 8.2 van de MER en paragraaf 5.3 van de structuurvisie lichten toe waarom het voorkeursalternatief is gekozen en niet 1 van de andere alternatieven. |
| 4c | Is de minister bekend met het boek 'het recht van de snelste' en de artikelen van Thalia Verkade over de onzinnigheid (wegverbredingen leiden reeds decennialang slechts tot meer mensen die in de file staan) van wegverbredingen bij de ambitie om te komen tot minder files en kortere reistijden? Zo ja, waarom wordt dan toch de keuze gemaakt om de A2 te gaan verbreden. | Het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is bekend met het genoemde boek en de artikelen. Het verbreden van snelwegen gebeurt alleen als er een harde maatschappelijke noodzaak is. Bij de A2 is dit het geval (zie 2c). Uit de MIRT-verkenning komt daarnaast naar voren dat voor de A2 een sterke verborgen vraag bestaat. Dat betekent dat uitbreiding van de A2 deels een verkeersaantrekkende werking heeft. Een deel van het verkeer dat zich eerst via andere snelwegen of (als sluipverkeer via) het onderliggend wegennet verplaatste, kiest bij uitbreiding van de A2 Deil-Vught voor de A2. Het voorkeursalternatief zorgt echter voor een daling van de voertuigverliesuren met 69 % en daarmee voor een betere doorstroming. |
| niet verplaatsen van aansluiting Waardenburg | | |
| 4d | De argumenten om aansluiting Waardenburg niet te verplaatsen zijn niet overtuigend. Bovendien moeten de milieueffecten in meer detail onderzocht worden. Dat er geen geld is voor de verplaatsing is geen goed argument. Het besluit over Waardenburg dient uitgesteld te worden. | In de MIRT-verkenning zijn de opties voor verplaatsing van de aansluiting Waardenburg onderzocht. De conclusie daarbij is dat het verplaatsen van de aansluiting de leefbaarheid verbetert rond de locatie van de huidige aansluiting, maar leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid rondom de locatie van de nieuwe aansluiting. Ook wordt de afstand tussen de aansluiting en knooppunt Deil te kort, waardoor deze niet meer verkeerskundig ingepast kan worden. In overleg met de regio Rivierenland en de gemeente West Betuwe, is daarom door de provincie Gelderland en de minister van Infrastructuur en Waterstaat in het BO MIRT van november 2020 besloten de aansluiting niet te verplaatsen. Het al dan niet verplaatsen van aansluiting Waardenburg is uitgebreid onderzocht in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught en de voors en tegens, waaronder de milieueffecten, zijn in voldoende detailniveau onderzocht en tegen elkaar afgewogen om een voorkeursalternatief te kiezen. Uitstel van het besluit over Waardenburg leidt niet tot een andere afweging. |
| 4e | U stelt in paragraaf 5.3.1 dat het voorkeursalternatief een goede balans biedt tussen doorstroming en bereikbaarheid enerzijds en leefbaarheid anderzijds. Wij zijn het daar niet mee eens en wij vinden dat u onvoldoende onderzoek heeft gedaan om uw bewering te bewijzen. Doordat de huidige afslag Waardenburg (16) | De aansluiting Waardenburg wordt niet verplaatst maar wel geoptimaliseerd. De westzijde wordt vormgegeven als een haarlemmermeeraansluiting met rotonde in plaats van een aansluiting in de vorm van een hockeystick (zie afbeelding 7.9 in de Ontwerpnota eindversie voorkeursalternatief). De oostzijde schuift iets meer richting het oosten. Daarnaast wordt de A2 ter hoogte van Waardenburg, net als op de rest van het deeltraject Deil-Empel, verbreed naar 2x4 rijstroken. Deze aanpassingen zijn mogelijk met behoud van bestaande functies en zorgen voor een verbeterde doorstroming van het verkeer op de A2. De |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | <p>zowel aan de westelijke als de oostelijke kant hetzelfde blijft en niet wordt verplaatst, zal de filedruk en de kans op ongelukken alleen maar toenemen. Bovendien staan de hulpdiensten, zoals de brandweer, ook in de file als er een calamiteit is. In Waardenburg zal er dus helemaal geen verbetering plaatsvinden, wij denken juist een verslechtering die er straks toe leidt dat men misschien de hele dag stilstaat tussen Tuil, Waardenburg en Meteren.</p> | <p>filedruk en de kans op ongevallen nemen niet toe, maar juist af evenals het sluijverkeer. Een belangrijke verbetering is dat er een vluchtstrook komt op de nieuwe brug over de Waal ter hoogte van de afrit, zodat de kans op kop-staartbotsingen sterk afneemt en de verkeersveiligheid toeneemt. Daarnaast worden er in het kader van de lopende Quick Win maatregelen verkeerslichten geplaatst onderaan de afrit. Dit alles leidt naar verwachting tot een aanzienlijke verbetering van de situatie in Waardenburg.</p> <p>In de voorkeursbeslissing zijn naast het voorkeursalternatief aanvullende acties en maatregelen opgenomen. De regionale partijen spannen zich bijvoorbeeld in om flankerende maatregelen te nemen ter verbetering van het mobiliteitssysteem rond de A2. Hieronder valt het verbeteren van de leefbaarheid en het tegengaan van sluijverkeer nabij de aansluiting Waardenburg door een integrale gebiedsaanpak. Deze flankerende maatregelen worden parallel aan de MIRT-planuitwerkingsfase verder uitgewerkt.</p> |
| 4f | <p>In paragraaf 5.3.2 op pagina 51 motiveert u niet hoe u door de keuze voor 2x4 rijbanen de verkeersveiligheidsrisico's bij de afrit Waardenburg laat dalen. In het algemeen wordt heel vaak verwezen naar het nog verder uit te werken plan, maar wij vinden dat u juist nu, na de fase van onderzoek duidelijkheid moet geven in deze structuurvisie. Deze visie gaat wel de basis vormen van het nog uit te werken plan. Dit argument geldt ook ten aanzien van paragraaf 5.3.11 over leefbaarheid. Ook in die paragraaf geeft u totaal niet aan wat u onder leefbaarheid verstaat en hoe u gaat zorgen dat de leefbaarheid in ieder geval niet zal gaan verslechteren.</p> | <p>Het deelrapport verkeersveiligheid licht toe waardoor de verkeersveiligheid in de aansluiting Waardenburg toeneemt in het voorkeursalternatief. 'Een andere belangrijke ontwerpkeuze in dit deelgebied is de vormgeving van de westelijke aansluiting bij Waardenburg als een haarlemmermeeraanluiting met een rotonde als eindpunt. Dit is bevorderlijk voor de verkeersveiligheid, omdat de aansluiting richtlijnconform is vormgegeven en verkeer een duidelijke prikkel krijgt om te vertragen. Vanwege de verbeterde doorstroming in knooppunt Deil, neemt het sluijverkeer door de dorpskern van Waardenburg af, wat de veiligheid op de oostelijke aansluiting ten goede komt.' In de structuurvisie is een samenvatting van deze informatie opgenomen.</p> <p>Voor het thema leefbaarheid wordt in de MIRT-planuitwerking nader onderzoek uitgevoerd voor verschillende thema's, zoals geluid, trillingen, luchtkwaliteit en externe veiligheid. Als uit deze onderzoeken blijkt dat er bepaalde wettelijke beoordelingscriteria worden overschreden, moet een integrale afweging plaatsvinden welke mitigerende maatregelen nodig zijn om ervoor te zorgen dat wordt voldaan aan een goede ruimtelijke ordening.</p> |
| 4g | <p>In het schema op pagina 35 missen wij de afweging tussen het verkleinen van de kans op ongelukken bij de Waalbrug en het vergroten van ongelukken bij knooppunt Deil. Als we kijken naar figuur 6 op pagina 15 van het ontwerp, dan blijken de meeste dodelijke ongelukken zich net voor, op en na de Waalbrug voor te doen. In hoeverre wegen die gegevens mee om niet voor een noordelijker afslag van Waardenburg zonder randweg te kiezen? Diezelfde vraag geldt ten aanzien van een mogelijk noordelijke afslag die ten noorden van de voetbalvelden ligt, met een korte of lange randweg. Ook daar vinden wij op pagina 35 en in het voorkeursalternatief geen weging. Wij verzoeken u om dat verder te onderzoeken voordat een definitief voorkeursalternatief vaststelt. Ook dat heeft te maken met de leefbaarheid van het dorp, want sport hoort daar ook bij.</p> | <p>Uit het deelrapport verkeersveiligheid blijkt dat het aantal slachtofferongevallen in alternatief 0+, A en B nauwelijks verschilt ten opzichte van de referentiesituatie. Alleen in alternatief C is het aantal slachtofferongevallen lager, maar dat wordt veroorzaakt door de verbreding naar 2x5 rijstroken en niet door het verplaatsen van aansluiting Waardenburg. De toename van de verkeersveiligheid enerzijds tussen de Waalbrug en Waardenburg en de afname anderzijds van de verkeersveiligheid tussen Waardenburg en Deil ten gevolge van de verplaatsing van aansluiting Waardenburg worden in de afweging als gelijkwaardig ingeschat.</p> <p>Het effect van verplaatsing van aansluiting Waardenburg naar net ten noorden van de kern (alternatief C) op voetbalclub WNC is meegenomen onder het thema gebruiksfuncties en is meegewogen in de afweging (zie paragraaf 6.3.1 van het milieueffectrapport – deelrapport Gebruiksfuncties).</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---|---|--|
| 4h | Volgens u zal het verplaatsen van de huidige afslag naar het noorden leiden tot verbetering c.q. verslechtering van de leefbaarheid binnen Waardenburg afhankelijk waar men woont. Wij vinden dat geen eerlijke vergelijking en ook niet netjes om de leefbaarheid van inwoners met elkaar te vergelijken. Als je die vergelijking wil maken, dan moet je ook alle relevante elementen van de omgeving laten zien en duidelijk definiëren wat leefbaarheid in de te vergelijken gebieden is. Het gebied rondom de huidige afslag is dichtbevolkt. Als er een lange randweg komt bij een noordelijke afslag, dan zal de leefbaarheid daar verslechteren als gevolg van toename van het sluipverkeer. Het komt op ons over zo van: we verplaatsen het probleem op de ene locatie naar de andere locatie bij een noordelijker afrit en daarom laten we de huidige afrit waar hij is, maar dat vinden wij te gemakkelijk en dat vinden wij ook geen argument om voor het voorkeursalternatief te kiezen. Wij verzoeken u daarom om de alternatieven met een noordelijke afrit met een korte randweg of zonder randweg nader te onderzoeken. | Het klopt dat de kern van Waardenburg dichter bevolkt is dan het gebied waarin een eventuele Randweg zou komen te liggen. Wat echter bij een verplaatsing van de aansluiting ook optreedt, is een negatief effect op gebruiksfuncties. Er vallen naar verwachting een aantal woningen binnen het ruimtebeslag wat betekent dat deze verwijderd moeten worden, of tuinen van woningen of terreinen van bedrijven moeten worden verkleind. Uit de afweging komt geen overtuigend beeld naar voren die een dergelijke keuze rechtvaardigt. De gekozen oplossing leidt naar verwachting tot verbeteringen in de kern. |
| 4i | Op pagina 55 stelt u dat de oostelijke afrit bij Waardenburg optimaal wordt ingepast'. Wat bedoelt u daarmee? | Met optimaal inpassen van aansluiting Waardenburg bedoelen wij dat woningen, bedrijven, natuur, cultuurhistorische elementen et cetera zo min mogelijk geraakt worden. |
| 4j | Leiden de ingediende zienswijzen tot een andere voorkeursvariant voor aansluiting Waardenburg? | In paragraaf 5.3.7 van de structuurvisie en in de reactie op zienswijze 4d staan de redenen aangegeven waarom niet gekozen is voor verplaatsing van de aansluiting bij Waardenburg. De ingebrachte zienswijzen hebben geen argumenten naar voren gebracht die leiden tot een andere afweging. Het voorkeursalternatief is, inclusief de haarlemmermeeraansluiting met rotonde op de bestaande locatie bij Waardenburg, niet aangepast. Dit voorkeursalternatief wordt door de minister vastgesteld in de definitieve structuurvisie. |
| aanvullende suggesties voor het voorkeursalternatief | | |
| 4k | Als de bruggen over de Waal en de Maas toch verbreed gaan worden, zou ik beide bruggen 5 rijstroken per rijrichting maken. Dit kan dan initieel als vluchtstrook dienen, maar is veel toekomstbestendiger als er eventueel een spitsstrook of zelfs een volwaardige rijstrook van gemaakt kan worden. | De nieuwe bruggen worden beide voorzien van een vluchtstrook. In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is onderzocht of het wenselijk is om de nieuwe bruggen over de Waal en de Maas extra breed aan te leggen om in de toekomst 2x5 rijstroken te faciliteren. De conclusie is dat dit niet wenselijk is om de volgende redenen: <ul style="list-style-type: none"> - extra brede bruggen hebben een grotere impact op de leefomgeving en natuur rondom de bruggen. Een extra rijstrook leidt ertoe dat de bruggen aan de oostkant breder worden en de weg (het midden van de weg, beide rijstroken meegeteld) naar het oosten opschuift. Wanneer de weg naar het oosten schuift, kan bij de Maasbruggen extra geluidbelasting op het dorp Empel optreden. Bij de Waal kan dit leiden tot extra stikstofdepositie op het Natura 2000-gebied Rijntakken, doordat de weg daar nog dichterbij komt te liggen; - het is te onzeker of een verbreding naar 2x5 rijstroken in de toekomst noodzakelijk is. De verbreding naar 2x4 lost samen met het Breed Mobiliteitspakket en de flankerende maatregelen het merendeel van de problemen in de toekomst (2040) op. Daarnaast zijn de sociaaleconomische en ruimtelijke ontwikkelingen en de effecten van COVID-19 die van invloed zijn op het verkeer onzeker; |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|------------|---|
| | | - het extra breed aanleggen van de bruggen zorgt voor hogere kosten: EUR 40 miljoen voor de brug over de Waal en EUR 25 miljoen voor de brug over de Maas. Er is geen partij gevonden die deze kosten op zich kan en wil nemen. |

3.5 Geen nieuwe aansluiting bij Empel

Binnen dit thema zijn 2 unieke zienswijzen ingediend. Nummer 5a is door veel verschillende personen ingediend. Veel betrokkenen willen zeker weten dat er geen nieuwe aansluiting met bijbehorende randweg bij Empel komt. Bevestigd wordt dat deze aansluiting en bijbehorende randweg **geen** onderdeel vormen van het voorkeursalternatief en dus niet meer in beeld zijn in de MIRT-planuitwerkingsfase. De gemeente 's-Hertogenbosch bevestigt dat er ook geen andere plannen voor een randweg ten noorden van Empel zijn.

Tabel 3.5 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp geen aansluiting bij Empel

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| 5a | Het is niet voor iedereen duidelijk dat de aansluiting bij Empel er niet komt en men wil meer zekerheid dat hij er echt niet komt. | <p>Een nieuwe aansluiting bij Empel, met een bijbehorende randweg aan de noordkant van Empel, is geen onderdeel van het voorkeursalternatief. In de MIRT-verkenning is deze optie onderzocht als onderdeel van kansrijk alternatief B. Het onderzoek laat zien dat een nieuwe aansluiting bij Empel tot veel negatieve effecten leidt op het milieu, de verkeersveiligheid en de omgeving en weinig bijdraagt aan de doelen van het project. De effecten zijn toegelicht in afbeelding 6.12 van het milieueffectrapport (MER). In de ontwerpnota is voor de volledigheid en transparantie deze inmiddels afgevalen optie beschreven inclusief de randweg ten noorden van Empel. Mede op grond van deze uitwerking is deze optie niet opgenomen in de structuurvisie. Dit scenario maakt geen deel uit van de structuurvisie en is daarmee niet meer in beeld in de MIRT-planuitwerking. Paragraaf 8.2 van het MER en paragraaf 5.3.8 van de structuurvisie lichten toe waarom de aansluiting geen onderdeel is van het voorkeursalternatief.</p> <p>Bij de gemeente 's-Hertogenbosch zijn er geen andere plannen voor een randweg aan de noordkant van Empel. Voor de bereikbaarheid en leefbaarheid van de oostelijke gemeentedelen (Empel, De Groote Wielen, Rosmalen) wordt gewerkt aan een maatregelpakket als onderdeel van de flankerende maatregelen die naast het voorkeursalternatief in de voorkeursbeslissing zijn opgenomen.</p> |
| 5b | <p>Voorstel ontsluiting Groote Wielen: verdubbeling rijstroken 'Het Laaghemaal', met flexibele rijstroken die met behulp van kruismarkeringen van richting kunnen veranderen al naar gelang het verkeersaanbod. Bocht uit aansluiting naar A2 richting Utrecht halen, dus over bedrijventerrein (waar McDonalds is).</p> <p>Ontsluiting industrieterrein 'de Herven' afsplitsen van aansluitingen op de A2: het doortrekken van 'Geerke' in Den Bosch en uit laten komen op A59 richting Waalwijk, dat ook voor de wijk 'De Maaspoort' een uitkomst zijn.</p> | <p>Door de regionale partijen wordt een inspanning geleverd voor de realisatie van een Breed Mobiliteitspakket en flankerende maatregelen met daarin extra maatregelen ten behoeve van de bereikbaarheid in de regio rondom de A2 met een effect op de A2. Zo spant de gemeente 's-Hertogenbosch zich in voor een maatregelpakket gericht op de bereikbaarheid en leefbaarheid in de oostelijke gemeentedelen. De mogelijke maatregelen worden geïnventariseerd en na een eerste selectie op basis van haalbaarheid (technisch, ruimtelijk, kosten) getoetst op onder meer probleemoplossend vermogen, omgevingseffecten en kosten(effectiviteit). De voorgestelde oplossingen/maatregelen kunnen onderdeel uitmaken van de inventarisatie.</p> <p>Voor wat betreft de ontsluiting van industrieterrein De Herven zie de antwoorden op de zienswijze 10k.</p> |

3.6 Breed Mobiliteitspakket

Binnen dit thema zijn 6 unieke zienswijzen ingediend. Ze betreffen vragen over en suggesties voor het Breed Mobiliteitspakket. Bijvoorbeeld hoeveel effect het Quick Win pakket heeft en hoe groot het verwachte effect van het Breed Mobiliteitspakket is. Uit het Monitoring en Evaluatierapport van 2019 bleek dat het aantal verwachte spitsmijdingen ten gevolge van het Quick Win pakket achterbleef en het aantal ongevallen was toegenomen. De metingen van 2020 geven geen bruikbaar beeld omdat deze door COVID-19 vervormd zijn. In de komende jaren blijft monitoring en evaluatie plaatsvinden. Het Breed Mobiliteitspakket zorgt inclusief het effect van het lopende Quick Win pakket naar verwachting voor een daling van de voertuigverliesuren van circa 10 %.

Tabel 3.6 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp Breed Mobiliteitspakket

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| 6a | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 142 gesteld dat het breed mobiliteitspakket de bereikbaarheidsproblemen op de A2 tussen Deil en Vught niet op lost. Waaruit blijkt dat? En als dat zo is, waarom wordt dat geldverslindende pakket dan niet direct stopgezet? Bewaar dat geld dan liever voor het vergroenen van de directe woonomgeving van de direct getroffen, de aanwonenden. | Door invoering van alleen het Breed Mobiliteitspakket nemen de files af, maar verdwijnen ze niet. Daarom is alleen het Breed Mobiliteitspakket niet voldoende om de problemen op te lossen. De infrastructurele maatregelen uit het voorkeursalternatief zonder Breed Mobiliteitspakket zorgen voor 60 % daling van de voertuigverliesuren. Het voorkeursalternatief inclusief het Breed Mobiliteitspakket zorgt voor een daling van 69 %. Het Breed Mobiliteitspakket zorgt daarmee, aanvullend op verbreding van de weg en de andere infrastructurele maatregelen, voor een betere doorstroming. Bovendien zorgt het Breed Mobiliteitspakket samen met het lopende Quick Win pakket voor vermindering van de problemen in de periode vóór het opleveren van de infrastructurele maatregelen. |
| 6b | In het Breed Mobiliteitspakket wordt geen enkele aandacht besteed aan een goede bereikbaarheid voor de voetganger van OV-knooppunten of algemener van OV-haltes. | Het huidige Quick Win pakket besteed aandacht aan dit onderwerp, bijvoorbeeld bij station 's-Hertogenbosch. Dit kan nog versterkt worden in het lopende Quick Win pakket en het Breed Mobiliteitspakket. |
| 6c | Ons verzoek is daarom om in de structuurvisie op te nemen dat bij de nadere uitwerking van het brede mobiliteitspakket: <ul style="list-style-type: none"> - bij de beoordeling en keuze van maatregelen het zwaartepunt wordt gelegd op verschuiving van vervoerswijzekeuze van auto naar fiets en OV, en niet zozeer op voertuigverliesuren. Hierdoor komen ook andere maatregelen in beeld zoals beprijzing (rekeningrijden) en alternatieve investeringen; - wordt ingezet op de trend op het gebied van thuis- en anders werken; - wordt ingezet op de trend van toenemend fietsgebruik. Door de e-bike en de pedelec neemt de actieradius van fietsers toe. Elke autosnelweg in Nederland zou een snelfietsroute-evenknie moeten hebben; - bij woningbouwopgaves en locatiekeuzes beperking en geleiding van de pendelbehoefte het uitgangspunt is; - wordt ingezet op het herstimuleren van het gebruik van het OV zodra de situatie met betrekking tot Corona dat toelaat. | Verzocht wordt om in de structuurvisie op te nemen dat bij de uitwerking van het Breed Mobiliteitspakket een aantal extra elementen worden opgenomen. De genoemde onderwerpen hebben al een plek in de opzet van het Breed Mobiliteitspakket of het pakket regionaal flankerende maatregelen en worden meegenomen in de verdere uitwerking. <ul style="list-style-type: none"> - Het eerste en vijfde punt wat betreft de vervoerswijzekeuze zijn reeds onderdeel van het Breed Mobiliteitspakket en van het lopende Quick Win pakket. Beide pakketten tellen op tot in totaal EUR 91 miljoen en zijn grotendeels gericht op het organiseren en faciliteren van alternatieven voor wegverkeer via met name OV. Uitgaven van dergelijke orde moeten onderbouwd worden vanuit kostenbaten oogpunt (vermindering voertuigverliesuren door spitsmijdingen op de A2). Daarnaast worden regionale baten in oenschouw genomen. - Het tweede punt uit de zienswijze is opgepakt in de campagne reizigersbenadering die wordt uitgevoerd vanuit het lopende Quick Win pakket. In de structuurvisie wordt opgenomen dat hier blijvend aandacht aan wordt besteed in het Breed Mobiliteitspakket. - Het derde punt, inzetten op toenemend fietsgebruik is nadrukkelijk onderdeel van het lopende Quick Win pakket met de snelfietsroute Zaltbommel-'s-Hertogenbosch die gezien kan worden als een snelfietsroute evenknie van de A2. In het Breed Mobiliteitspakket wordt de aandacht voor fietsen voortgezet met regionale maatwerkmaatregelen. - Het vierde punt, locatiekeuze van woningbouw, is onderdeel van het flankerende pakket aan maatregelen. Uit onderzoek kwam naar voren dat hier veel mee te winnen is. Tegelijkertijd is het een onderwerp dat een lange adem vergt en waar verschillende |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | | belangen spelen tussen stad en platteland. De regionale partijen werken passende verstedelijkingsstrategieën uit. |
| 6d | <p>Investeren in een goed OV-netwerk is een must. Dus bij verplaatsing van aansluiting Rosmalen ook de carpoolplaats mee verplaatsen. Daarnaast rijdt er 1 buslijn (lijn 6) van Den Bosch station naar Empel en weer terug. Slimmer is om ook verbinding richting Rosmalen station in te richten. Met de huidige dienstregeling duurt het 35min om van Empel naar station Den Bosch te komen en station Oost slaat lijn 6 over. Slimmer is om spits lijnen met directe verbinding in te richten. Ook in de Groote Wielen rijden nauwelijks bussen waardoor het autobezit hoog is (2 auto's per huishouden). En in te zetten op (snel)fietsroutes. Voorstel om op de Maasbrug fietsverbinding in te richten ondersteun ik en maak er dan een ruim 2-zijdig fietspad van en al rekening houdend met e-bikes en speedpedelecs.</p> | <p>Naast de voorgenomen verbreding van de A2 voert het Programma A2 Deil-Vught tussen 2018 en 2025 een pakket Quick Win maatregelen uit en doet dat ook in de toekomst via de maatregelen uit het Breed Mobiliteitspakket vanaf 2025. Daarin zijn ook OV-maatregelen opgenomen. Denk aan de invoering van lijn 10 van de Maaspoort naar het station 's-Hertogenbosch v.v. en tal van maatregelen om het gebruik van andere stations te verbeteren.</p> <p>De aantakking van de toe- en afritten (oostzijde) bij Rosmalen op het onderliggend wegennet blijft op de huidige locatie gehandhaafd, maar is in de verkenningsfase niet in detail ontworpen. De carpoolplaatsen met hun ontsluiting eveneens op het onderliggend wegennet hoeven niet verplaatst te worden. In het voorkeursalternatief wordt voorgesteld om de toe- en afritten aan de oostzijde anders vorm te geven dan de huidige situatie waardoor meer weglengte ontstaat op de A2 tussen aansluiting Rosmalen en knooppunt Empel om van rijstrook te kunnen wisselen en om de aansluiting verkeersveilig te maken.</p> <p>De rijtijd van de bus van Empel naar station 's-Hertogenbosch is weliswaar vrij lang, maar dat station biedt zeer veel reismogelijkheden met hoge frequenties. Een extra busverbinding tussen Empel en station Rosmalen levert hoogstwaarschijnlijk weinig reizigers op. Momenteel rijdt de bestaande lijn 6 naar station Rosmalen, en daar is de enige overstapmogelijkheid de trein naar 's-Hertogenbosch of Nijmegen. Een extra busverbinding is daarmee onrendabel. Datzelfde geldt voor de voorgestelde spitsverbinding zonder tussenliggende haltes. In De Groote Wielen is bewust gekozen voor grotere halteafstanden in combinatie met gestrekte busroutes. In de Groote Wielen rijdt elk kwartier een bus naar Rosmalen en naar 's-Hertogenbosch. De vervoerder breidt de busbediening gefaseerd uit, afgestemd op de verder ontwikkeling van dit stadsdeel.</p> <p>In het voorkeursalternatief is geen fietsverbinding over de nieuwe Maasbrug opgenomen. Vanuit de gemeenten Maasdriel en 's-Hertogenbosch is deze fietsverbinding als wenselijk bestempeld. Zeker met het oog op toenemend fiets en e-bike verkeer. Deze is als meekoppelkans opgevoerd in de verkenning maar weer afgevalen vanwege de benodigde extra financiering (bredere nieuwe brug) die niet beschikbaar is gekomen vanuit de opdrachtgevende partijen. In de MIRT-planuitwerking wordt bekeken of er andere mogelijkheden zijn die wenselijk en financieerbaar zijn.</p> |
| 6e | <p>Wij onderschrijven wel het nut van carpoolen en de vermindering van het verkeer op de A2 waar carpoolers aan bijdragen. Het budget voor aanvullende mobiliteitsmaatregelen zien wij dan ook als een prachtige kans om in een keer een goede oplossing te verkrijgen voor ons dorp, door een carpoolparkeerplaats buiten ons dorp te realiseren.</p> <p>Op een luchtfoto op de volgende pagina hebben wij 3 mogelijke locaties aangegeven. De voor- en nadelen van deze locaties zijn in een tabel opgenomen.</p> | <p>Het Programma A2 Deil-Vught heeft onderzocht welke locaties mogelijk als carpoolplaats kunnen worden gerealiseerd langs de A2 Deil - Vught. De mogelijke locaties zijn bekeken op criteria zoals verwacht gebruik, beschikbaarheid gronden en aanlegkosten. Tevens zijn er gesprekken gevoerd met gemeenten over de haalbaarheid van de locaties. Uit het onderzoek is gebleken dat o.a. de aansluiting Geldermalsen een kansrijke locatie is voor een carpoolplaats. Het programma A2 Deil – Vught is in gesprek met de gemeente West-Betuwe over realisatie van de carpoolplaats nabij de aansluiting.</p> |
| 6f | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 8 gemeld dat er diverse Quick Wins zijn gestart. Inmiddels zijn sommige hiervan al enige tijd geleden opgestart. Welke effecten zijn hiervan waarneembaar en welke effecten vallen tegen,</p> | <p>Het Programma A2 Deil-Vught monitort en evalueert de effecten van de Quick Wins. Dat is, in verband met de uitbraak van COVID-19 en de bijbehorende gevolgen, voor het laatst gedaan in 2019.</p> <p>Op de website van het Programma (www.mirta2deilvught.nl) staat een uitgebreide beschrijving van de Quick Wins en hun status. Daarin is</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | wanneer ze worden afgezet tegen de ooit gestelde doelen? | <p>terug te vinden welke Quick Wins gereed zijn, welke in uitvoering zijn en welke, bij nadere beschouwing niet haalbaar gebleken zijn.</p> <p>Via de monitoring- en evaluatiesystematiek wordt gekeken of de beoogde doelstelling van 10 % verkeersreductie in de drukste spits (op de Maasbrug) gehaald wordt. Dat gebeurt vooraf (inschattenderwijs) met de zogenaamde 'watervalmethodiek', om te kunnen inschatten of een idee kansrijk is, en achteraf via meting, waar dat mogelijk is. Vaak zijn bijvoorbeeld bezettingscijfers van het OV niet één op één te relateren aan één specifieke maatregel. Uit de eerste monitoring en evaluatierapport van 2019 kwam naar voren dat het aantal verwachte spitsmijdingen in de maatgevende spitsrichting achterbleef en het aantal ongevallen op de A2 in 2019 was toegenomen.</p> <p>Daarop is besloten de volgende vervolgacties te ondernemen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - benutten van het onderzoek in de MIRT-verkenning voor positionering van de follow up vanaf 2025 van Quick Wins in het voorkeursalternatief; - zoeken naar Quick Wins die leiden tot meer spitsmijdingen in de maatgevende spitsrichtingen; - zoeken naar Quick Wins die leiden tot minder vertraging vanwege ongevallen; - sturing versterken op synergie tussen Quick Wins. <p>Bovenstaande elementen worden uitgewerkt in het lopende Quick Win pakket en het Breed Mobiliteitspakket met aanvullende maatregelen voor de periode tot 2030.</p> <p>In 2022 staat het volgende moment gepland voor monitoring en evaluatie.</p> |

3.7 Flankerende maatregelen

Binnen dit thema zijn 2 unieke zienswijzen ingediend. Zienswijze-indieners vragen zich met name af wat flankerende maatregelen zijn en wie deze financiert. Het pakket aan flankerende maatregelen is onderdeel van de voorkeursbeslissing, maar niet van het voorkeursalternatief. De regionale partijen die betrokken zijn bij de A2 Deil-Vught werken de flankerende maatregelen de komende periode uit. Deze maatregelen kunnen leiden tot regionale verbeteringen, betere doorstroming op of rondom de A2 of betreffen bovenwettelijke omgevingsmaatregelen. De regionale partijen zijn ook verantwoordelijk voor financiering. Hoeveel budget beschikbaar gaat zijn, is nog niet bekend.

Tabel 3.7 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp flankerende maatregelen

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 7a | Het is onduidelijk wat wordt bedoeld met flankerende maatregelen en wie deze moet financieren. | In paragraaf 5.6. van de structuurvisie staat vermeld dat de betrokken regionale partijen zich inspannen om voor de periode 2022-2040 een aantal flankerende maatregelen te nemen ter verbetering van het mobiliteitssysteem rond de A2. Deze flankerende maatregelen zijn net als het Breed Mobiliteitspakket en de infrastructurele maatregelen onderdeel van de voorkeursbeslissing, maar niet van het voorkeursalternatief. De flankerende maatregelen kunnen leiden tot regionale verbeteringen, betere doorstroming op of rondom de A2 of betreffen bovenwettelijke omgevingsmaatregelen. De provincies Gelderland en Noord-Brabant, de gemeente 's-Hertogenbosch en de regio Rivierland werken deze maatregelen verder uit en zijn tevens verantwoordelijk voor de financiering en uitvoering ervan. |
| 7b | Op welke wijze wordt het gealloceerde bedrag voor flankerende maatregelen verdeeld? | Het Rijk is verantwoordelijk voor het doorvoeren van wettelijke maatregelen. Deze maatregelen zijn erop gericht het effect van het project A2 Deil-Vught te mitigeren. Op voorhand kan geen garantie worden gegeven dat dit leidt tot een verbetering ten opzichte |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | <p>Wordt de impact van de milieueffecten van het project A2 Deil-Vught op de kern Waardenburg gereduceerd naar 0 voor de milieuaspecten die thans al onwenselijk hoog of te hoog zijn, namelijk geluid en fijnstof? Op welke wijze en locatie in Waardenburg ziet het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat Quick Wins voor flankerende maatregelen?</p> | <p>van de huidige situatie of de situatie die zou ontstaan in 2040 zonder snelwegverbreding. De aard van omgevingsmaatregelen hangt er mede van af of grenswaarden bereikt worden.</p> <p>Naast wettelijke maatregelen, zijn er ook bovenwettelijke maatregelen. Bovenwettelijke maatregelen kunnen op verschillende manieren aan de orde zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bekostiging van extra omgevingsmaatregelen langs de A2 door regionale partijen zoals extra geluidsschermen; - maatregelen in het kader van het lopende Quick Win project tot 2025 waarvan plaatsing van verkeerslichten bij de oostelijke aansluiting in Waardenburg direct in Waardenburg plaatsvindt en belangrijke positieve effecten kan hebben. Veel andere maatregelen van het lopende Quick Win pakket zijn overigens evenzeer relevant voor Waardenburg; - maatregelen in het kader van het Breed Mobiliteitspakket vanaf 2025 welke voortborduren op het Quick Win pakket. De inhoud van deze maatregelen wordt de komende jaren concreet uitgewerkt. Het Quick Win pakket en het Breed Mobiliteitspakket zijn gezamenlijk begroot op EUR 91 miljoen; - Flankerende maatregelen die de komende jaren worden uitgewerkt door de regionale partijen. <p>Flankerende maatregelen zijn dus extra maatregelen die door regionale partijen genomen en gefinancierd kunnen worden. De Gelderse Regio en de Brabantse Regio gaan zich inspannen om financiële bijdragen ter beschikking te stellen aan de realisatie van de verschillende flankerende maatregelen. De Brabantse regio heeft reeds EUR 10 miljoen beschikbaar gesteld voor de flankerende maatregelen bij 's-Hertogenbosch. Eventuele flankerende maatregelen bij Waardenburg komen voor rekening van de Gelderse Regio. De aard van alle flankerende maatregelen en financiering worden in overleg bepaald en de komende jaren verder uitgewerkt. Dit is ook zo vastgelegd in de bestuursovereenkomst over de A2 Deil – Vught.</p> |

3.8 Fietsverbindingen

Binnen dit thema zijn 5 unieke zienswijzen ingediend. De belangrijkste vragen zijn:

- 1 waarom komt er geen fietsverbinding over de Maas? De reden hiervoor is dat dit meerkosten van circa EUR 25 miljoen met zich meebrengt en er geen partij is gevonden die financiering ter beschikking kan/wil stellen;
- 2 wordt de langzaamverkeerverbinding over de Waal niet gesplitst? Splitsing van de langzaamverkeerverbinding is geen onderdeel van het voorkeursalternatief, maar een meekoppelkans. In de MIRT-planuitwerking onderzoekt het project A2 Deil-Vught de technische en financiële haalbaarheid van deze meekoppelkans.

Tabel 3.8 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp fietsverbindingen

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----------------|--|---|
| Maasbrug | | |
| 8a | Waarom komt er geen fietsverbinding over de Maas | <p>Het stimuleren van de fiets als vervanging voor de auto kan een beperkte bijdrage leveren aan het verminderen van verkeersintensiteiten op de A2. Een fietsverbinding over de Maas is eerder door de regionale partijen als meekoppelkans ingediend. Tijdens de Verkenningsfase is in overleg met de regionale partijen een onderzoek uitgevoerd naar het aantal potentiële gebruikers en de kosten van fietspaden op de Maasbruggen. Hieruit bleek dat het aantal potentiële gebruikers zodanig beperkt was dat dit de (extra) kosten van een fietspad op de Maasbruggen niet rechtvaardigde. De extra kosten voor een bredere brug (noodzakelijk voor de fietsverbinding) zijn erg hoog, circa EUR 25 miljoen, en de financiering hiervan door regionale partijen is uiteindelijk niet rondgekomen, waardoor deze meekoppelkans niet opgenomen kon worden in het voorkeursalternatief.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----------------|---|---|
| | | De gemeenten 's-Hertogenbosch en Maasdiel en de regio Rivierenland hebben de wens om MIRT-planuitwerking te onderzoeken of er geen alternatieven zijn tegen lagere kosten. Rijkswaterstaat brengt in de MIRT-planuitwerkingsfase verschillende opties in kaart. Samen met de regionale partijen bekijkt Rijkswaterstaat of een van deze alternatieven wenselijk en financierbaar is, waarbij nadrukkelijk wordt aangegeven dat het ministerie geen financiering beschikbaar heeft voor realisatie van de fietsverbinding. |
| Waalbrug | | |
| 8b | Wordt de langzaamverkeerverbinding over de Waal gesplitst in een verbinding voor landbouwverkeer en een verbinding voor fietsers/voetgangers? | Het splitsen van de langzaamverkeerverbinding over de Waal in een verbinding voor landbouwverkeer en een verbinding voor fietsers/voetgangers is door de gemeenten West Betuwe en de gemeente Zaltbommel ingediend als meekoppelkans bij het project A2 Deil-Vught (nummer 7 uit bijlage D bij de structuurvisie). In de MIRT-planuitwerking onderzoekt het project A2 Deil-Vught of het technisch en financieel haalbaar is om de splitsing te realiseren. |
| 8c | Tussen de fiets/voetgangersverbindingen en de rijstroken voor het snelverkeer op de Waalbrug moeten geluidsschermen worden geplaatst om de aantrekkelijkheid van de langzaam verkeersverbinding te verhogen. | Het project A2 Deil-Vught neemt dit idee mee als klantwens naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase beoordeelt of het mogelijk is deze wens te honoreren. |
| overig | | |
| 8d | In de structuurvisie moet worden uitgewerkt hoe de Snelfietsroute Zaltbommel-'s-Hertogenbosch aan zowel de noordzijde (boven Zaltbommel) als de zuidzijde (onder 's-Hertogenbosch) kan aansluiten op zgn. doorfietsroutes richting respectievelijk Utrecht en Eindhoven. | Een uitbreiding van het snelfietspad Zaltbommel-'s-Hertogenbosch is een maatregel die mogelijk kan vallen onder het zogenaamde Breed Mobiliteitspakket. Deze vraag wordt bekeken tijdens de verdere uitwerking van het Breed Mobiliteitspakket. |
| 8e | We roepen op om de fiets een meer volwaardige plek in de structuurvisie te geven. Realisatie van fietsvoorzieningen draagt bij aan een grotere aantrekkelijkheid van het fietsklimaat. Een toename van het fietsgebruik heeft grote voordelen: het beperkt de groei van het autoverkeer en stelt daarmee (de kans op) het ontstaan van files uit. Fietsen draagt nadrukkelijk bij aan het behalen van de klimaatdoelstellingen en heeft een gunstig effect op geluidshinder en op de persoonlijke gezondheid. | Het stimuleren van de fiets als vervanging voor de auto kan inderdaad enige (beperkte) bijdrage leveren aan het verminderen van verkeersintensiteiten op de A2. Daarom zijn in het huidige Quick Win pakket en het Breed Mobiliteitspakket verschillende fietsmaatregelen opgenomen. |

3.9 Meekoppelkansen

Binnen dit thema zijn 7 unieke zienswijzen ingediend. De belangrijkste vraag is 'Wat is een meekoppelkans?'. Een meekoppelkans is een extra maatregel of een project met een raakvlak met het project A2 Deil-Vught. De meekoppelkans is niet noodzakelijk voor het behalen van de doelen van het project, maar leidt wel tot meerwaarde. Een meekoppelkans wordt aangedragen en getrokken door een lokale, regionale of landelijke partij. De trekker is verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, tijdig rondkrijgen van de financiering van de meerkosten, beheersing van risico's en besluitvorming. Verder bevatten de zienswijzen in deze paragraaf ideeën voor meekoppelkansen.

Tabel 3.9 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp meekoppelkansen

| Volg nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|--|---|
| 9a | Wat is een meekoppelkans? | <p>Een meekoppelkans is een extra maatregel of een project met een raakvlak met het project A2 Deil-Vught. De meekoppelkans is niet noodzakelijk voor het behalen van de doelen van het project, maar leidt wel tot meerwaarde. Bij meekoppelen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (zowel overheden als derden) in de regio om daarmee meerwaarde te creëren. Een meekoppelkans kan bijvoorbeeld kansen bieden om de leefbaarheid te verbeteren, problemen in de directe omgeving van de A2 op te lossen, werk met werk te maken of andere kwaliteiten en functies toe te voegen.</p> <p>De essentie van een meekoppelkans is dat er synergievoordelen behaald kunnen worden door de meekoppelkans in samenhang met de maatregelen voor de A2 op te pakken: het integreren van de projecten leidt tot meerwaarde. Door het tegelijkertijd uitwerken en realiseren van verschillende maatregelen kan er bijvoorbeeld een beter resultaat bereikt worden, de overlast van uitvoering voor de omgeving worden beperkt of kosten worden bespaard.</p> <p>Een meekoppelkans wordt aangedragen en getrokken door een lokale, regionale of landelijke partij. De trekker is verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, tijdig rondkrijgen van de financiering van de meerkosten, beheersing van risico's en besluitvorming. Hierbij dient de projectorganisatie van de A2 te worden betrokken om de aansluiting bij het project A2 Deil-Vught te borgen. Voor sommige meekoppelkansen kan besloten worden deze (deels) onderdeel te maken van het project A2 Deil-Vught. Bijvoorbeeld omdat de meekoppelkans bijdraagt aan het mitigeren of compenseren van negatieve effecten van het MIRT-project.</p> <p>Een meekoppelkans valt niet binnen de scope van het project en wordt daarmee niet gefinancierd uit het beschikbare budget voor het project. Financiering (en realisatie en besluitvorming) kan door overheden, of derden worden gedaan.</p> |
| 9b | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 51 gemeld dat er ruimte is voor meekoppelkansen, zijnde een randweg, die kan bijdragen aan de verbetering van de leefbaarheid van Waardenburg. Graag deze zinsnede schrappen. Inmiddels is gevoeglijk bekend dat een randweg geen bijdrage gaat leveren aan de leefbaarheid van Waardenburg. Gemeente en Regio Rivierenland zijn na vele jaren van het werken met dit stokpaardje idee tot de verstandige conclusie gekomen dat een dergelijk megalomaan project bizar veel geld zou kosten, enorme schade zou toebrengen aan het landschap en persoonlijke eigendommen en geen enkel positief effect te weeg zou brengen. Indien Rijkswaterstaat deze passage wenst te laten staan, dan graag uitleggen welke de leefbaarheidsbijdrage van een randweg concreet zou inhouden.</p> | <p>In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught zijn de voor- en nadelen onderzocht van het al dan niet verplaatsen van aansluiting Waardenburg met en zonder randweg. Een nieuwe randweg vervangt de doorgaande route door de kern van Waardenburg, waardoor er minder verkeer door de kern rijdt. Dit kan hier zorgen voor een verbetering van de leefbaarheid. Er waren echter meerdere redenen om niet voor een verplaatsing van de aansluiting te kiezen (zie 4d). Verdere onderbouwing is terug te vinden in paragraaf 5.3.7 van de structuurvisie en paragraaf 8.2 van het MER.</p> |
| 9c | <p>In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 8 beschreven dat het uitgestrekte landschap met lange wegen en weteringen goed zichtbaar is vanaf de weg, maar onder druk staat door economische ontwikkeling. De komgronden blijven als kenmerkend landschap beleefbaar als deze open zijn en er een sterk contract is met de dorpsgezichten en stadsgezichten. Ik wijs u erop dat tussen Deil en Waardenburg een nog niet met 'dozen' (= logistieke centra en opslagloodsen) volgebouwd komgrondenlandschap aanwezig is. Ik verzoek Rijkswaterstaat dit te bevestigen en te verklaren dat deze open kwaliteit behouden blijft. In eerdere teksten stonden passages die leken te duiden op het ontstaan van kansen voor woningbouw en/of ontwikkeling van bedrijventerreinen. In de voorlichtingsavonden is gezegd dat er van dergelijke ontwikkelingen absoluut geen sprake</p> | <p>In de voorlichtingsavonden is benoemd dat een eventuele nieuwe randweg mogelijkheden biedt voor ontwikkeling van woningbouw en bedrijventerreinen. Over de wenselijkheid daarvan zijn door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat geen uitspraken gedaan. In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught zijn de voor- en nadelen onderzocht van het al dan niet verplaatsen van aansluiting Waardenburg met en zonder randweg. Er is besloten de aansluiting niet te verplaatsen (zie 4d).</p> |

| Volg nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|---|---|
| | zal zijn. Graag dit bevestigen, in elk geval voor het deel gerelateerd aan de voorgenomen verbreding van de A2. | |
| 9d | <p>In het laatste gedeelte van de eerste alinea op pagina 56 van het ontwerp wordt gesteld dat de meekoppelkansen altijd door de regiopartijen (en dus niet het Rijk) moeten worden betaald. Wij hebben daarbij de volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - worden daarmee alle meekoppelkansen bedoeld of alleen de meekoppelkansen die samenhangen met de A2 bij Waardenburg? - waarom moeten de Gelderse partijen onderzoek en realisatie van de meekoppelkansen betalen? Draagt het Rijk dan helemaal niets bij? - door welke overheid is de op pagina 56 genoemde meekoppelkans genoemd? In paragraaf 5.3.10 staat dat er een lijst van meekoppelkansen bestaat die door een aantal overheden en een werkgroep is gevuld. De gemeente West Betuwe staat hier niet bij. | <p>Een meekoppelkans valt niet binnen de scope van het project en wordt daarmee niet gefinancierd uit het beschikbare budget voor het project. Financiering (en realisatie en besluitvorming) kan door overheden, of derden worden gedaan. Dat betekent niet per se dat het Rijk geen financier voor een meekoppelkans zou kunnen zijn. Het Rijk kan financier zijn voor meekoppelkansen die buiten de scope van het project vallen en die het Rijk zelf heeft ingebracht.</p> <p>In paragraaf 5.3.7 van de structuurvisie gaat het specifiek over mogelijke meekoppelkansen in relatie tot een eventuele asymmetrische verbreding van de A2 bij Waardenburg. In de MIRT-planuitwerking worden voor de verbreding van de A2 ter hoogte van Waardenburg twee varianten onderzocht: de variant uit het voorkeursalternatief en een asymmetrische variant. De minister heeft toegezegd de kosten voor dit onderzoek op zich te nemen. Dit geldt niet voor de aanvullende investeringskosten.</p> <p>Deze uitwerking is nodig om de maatschappelijke baten, effecten en investeringskosten van beide varianten te bepalen en tegen elkaar af te wegen. Pas als helder is dat een asymmetrische variant voldoende positieve effecten en geen ongewenste gevolgen heeft en er financiële dekking gevonden is voor aanvullende realisatiekosten, kan de asymmetrische verbreding gerealiseerd worden. Immers, een asymmetrische verbreding heeft ook nadelen voor de woningen en bedrijven in andere delen van Waardenburg, het handhaven van de aansluiting van het bedrijventerrein aan de westzijde en mogelijk ook voor weggebruikers. Pas na onderzoek en weging van beide varianten naast elkaar, kan de minister na overleg met de gemeente West Betuwe en de provincie Gelderland, bezien of aanpassing van het voorkeursalternatief een optie is vanuit baten, effecten en investeringskosten.</p> <p>De opzet van het onderzoek naar een asymmetrische verbreding en de vragen die er mee beantwoord moeten worden, zal Rijkswaterstaat opstellen in overleg met bewoners, bedrijven en overige stakeholders. De minister vindt het belangrijk dat alle partijen die mogelijk een positief of negatief effect ondervinden van een asymmetrische verbreding, de vraagstelling en opzet van het onderzoek naar een asymmetrische variant onderschrijven. Pas nadat overeenstemming is bereikt, wordt het onderzoek in de bestuurlijke adviesgroep besproken.</p> |
| 9e | <p>Om de veiligheid van het verkeer en dan met name het fietsverkeer en voetgangers veilig te stellen willen cliënten voorstellen om de Waalbanddijk vanuit het oosten middels een (fiets)tunnel te verbinden met de Waalbanddijk ten westen van de Rijksweg A2.</p> <p>Fietsers en wandelaars blijven ook in de nieuwe situatie vanuit én in de richting Zaltbommel aan de westelijke zijde van de Martinus Nijhoffburg de Waal oversteken. Om vanuit de richting Zaltbommel in het dorp Waardenburg te komen</p> | <p>Het toevoegen van een dergelijke nieuwe verbinding over of onder de A2 draagt op zich niet bij aan de doelen van het project A2 Deil-Vught (verbeteren van de doorstroming en verkeersveiligheid op de A2) en is geen mitigerende of compenserende maatregel in het kader van dit project.</p> <p>Doordat aan de A2 gewerkt gaat worden, ontstaan er wensen die in combinatie met het project zouden kunnen worden gerealiseerd. Deze wensen kunnen</p> |

| Volg nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|--|---|
| | <p>en om van daaruit naar omliggende dorpen, maar ook naar Geldermalsen, Culemborg en zo verder naar Utrecht te komen, zal men door moeten rijden/lopen naar een vrij onoverzichtelijke kruising met de provinciale weg N830/ naast het viaduct van de A2. Deze kruising ligt in het industrieterrein van Waardenburg en daardoor rijdt er vrij veel vrachtverkeer om in de noordelijke richting de A2 op te gaan. Ook het verlaten van het dorp per fiets of te voet zal een stuk veiliger zijn als men in het dorp bij een voetgangersoversteekplaats de Steenweg/N830 kan oversteken en dan binnen het dorp naar de nieuwe tunnel kan gaan.</p> <p>Cliënten willen bij voorkeur dat deze ontwikkeling goed wordt onderzocht en onderdeel wordt van de structuurvisie.</p> | <p>aangedragen als meekoppelkans (zie 9a). Dat kan door andere overheden of door derden worden gedaan. Voorwaarde daarbij is onder andere dat de partij die het idee aandraagt zorgt voor financiering van de meekoppelkans. Vanuit het project wordt bekeken of de meekoppelkans dan daadwerkelijk kan worden meegenomen.</p> <p>Het is in dit specifieke geval zo dat nét ten oosten van de voorgestelde tunnel, de spoorwegovergang voor langzaam verkeer per 20 augustus 2021 is gesloten. Daarmee is er geen doorgaande fietsverbinding meer over de Waalbanddijk. ProRail heeft daarom een alternatief pad aangelegd dat ten oosten van het spoor afbuigt naar de Waal, daar onder de A2 door gaat en vervolgens aan de westkant weer aansluit op de bestaande fietsverbindingen. Er is daarmee een nieuwe fiets-onderdoorgang gecreëerd.</p> |
| 9f | <p>Bij de Bruistensingel is een nieuw en langer, viaduct over de A2 voorzien i.v.m. het nieuwe breedteprofiel van de A2 ter plaatse. Wij zouden daar als meekoppelkans, zo nodig, een (nog) langer, breder of anderszins aangepast (bijvoorbeeld 2-laags) viaduct toegepast zien. Motieven daarvoor zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - dat het viaduct ter plaatse daarmee eventueel een extra bijdrage kan leveren aan het, zo veel mogelijk, ontvlechten van de 2 belangrijkste verkeersstromen ter plaatse. Enerzijds het verkeer van/naar A2 en A59(-west). Anderzijds het lokale 'kruisende' verkeer Den Bosch-Rosmalen/Groote Wielen; - dat zo nodig ook de Burg. Burgerslaan (in 1 of 2 richtingen) nog langs A2 onder het nieuwe viaduct/ Bruistensingel doorgetrokken kan worden, richting de aan te passen kruising/splitsing van de toe- en afrit van de A2 en verkeer van/naar Bruistensingel en Burg. Burgerslaan; - dat met de onder B genoemde variant, in plaats van het huidige beloop via het viaduct over het Maximakanaal, een kortere en aantrekkelijkere (2e) route ontstaat voor verkeer, tussen de A2 en Empel/Groote Wielen. | <p>Bij de Bruistensingel is inderdaad een nieuw en langer viaduct voorzien over de A2 voor het nieuwe profiel van de A2. Eventuele aanpassingen aan de Bruistensingel, Burgemeester Burgerslaan en De Blauwe Sluisweg worden door de gemeente 's-Hertogenbosch, in het kader van de bereikbaarheid en leefbaarheid van de oostelijke gemeentedelen, in afstemming met de MIRT-planuitwerking van de A2 nader uitgewerkt.</p> |
| 9g | <p>Extra geluidwerende voorzieningen ten behoeve van sanering geluidsoverlast.</p> <p>Wat betreft geluidwerende voorzieningen wordt in de ontwerpstructuurvisie ervan uitgegaan, dat waar nodig, aan de betreffende wettelijke verplichtingen voldaan zal (moeten) worden. Volgens punt 8 uit de beschrijving van het voorkeursalternatief kiest het project ook voor maximale verbetering van onder andere het welzijn en de gezondheid.</p> <p>Uit dat oogpunt, op te vatten als algehele verbetering van de omgevingskwaliteit van de omringende woongebieden, en m.n. die ten oosten van de A2, bepleiten wij het aanbrengen van extra geluidwerende voorzieningen, als een uitgelezen meekoppelkans bij deze reconstructie. Daarmee kan de omvangrijke en hoge geluidbelasting voor de wijdere woonomgeving gereduceerd worden naar een substantieel lager niveau, zo mogelijke in de ordegrrootte van de wettelijke voorkeursgrenswaarden. Daarbij is - ook waar wettelijk (nog) niet vereist is - te denken aan het alsnog toepassen van (combinaties van):</p> <ul style="list-style-type: none"> - meerlaags zeer open asfaltbeton, op alle rijbanen; - geluidsschermen of -wallen, op plaatsen langs de weg waar die nu ontbreken; | <p>In de voorkeursbeslissing zijn de hoofdkeuzes vastgelegd die leiden tot het voorkeursalternatief voor de A2 Deil-Vught. De voorkeursbeslissing legt ook veel nog niet vast. Zo gaat de voorkeursbeslissing nog niet in op maatregelen voor behoud van de leefbaarheid en voor het mitigeren en compenseren van effecten, zoals geluidsmaatregelen. In de MIRT-planuitwerkingsfase worden de wegontwerpen verder gedetailleerd, de milieueffecten in meer detail onderzocht en wordt de wettelijk vereiste mitigatie en compensatie uitgewerkt.</p> <p>De genoemde zaken, zoals de geluidsmaatregelen en installatie van zonnepanelen, zijn bovenwettelijke maatregelen en zijn inderdaad meekoppelkansen die een bijdrage kunnen leveren aan een verbetering van de leefbaarheid. Voor de meekoppelkansen moet een verantwoordelijke en financierende partij gevonden worden (zie 9a).</p> <p>Voor het thema duurzaamheid is in de verkenning een proces doorlopen, waarmee ervoor is gezorgd dat duurzaamheid een integraal onderdeel is geworden</p> |

| Volg nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|---|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> - geluidsschermen in de middenberm (zoals A2 bij Eindhoven-west) of in de tussenbermen; - het extra, maximaal, verhogen van bestaande lagere voorzieningen. <p>Belangrijke redenen voor dit verzoek om extra geluid reducerende maatregelen zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de zeer omvangrijke geluiduitstraling van de A2, met name in oostelijke richting, als gevolg van zowel de overheersende windrichting (zuidwest) als de (wettelijk toegestane) afwezigheid van geluidwerende voorzieningen over grote gedeelten langs de oostzijde van de weg; - de geluidsuitstraling van de A2 die, ondanks de huidige reducerende voorzieningen, over grote delen van met name Empel, Groote Wielen, Rosmalen en ook Maaspoort, De Herven en Hintham, ervaren wordt als een permanent (over)heersend en (zeer) hinderlijk tot ernstig storend achtergrond-/omgevingsgeluid; - dat dit te meer geldt voor het gehele zuidwestelijke deel van Rosmalen, waar sprake is van cumulatie met vergelijkbaar geluidsoverlast van de A59 en ook spoorweglawaai. <p><i>Duurzaamheid ook door middel van zonnepanelen</i> Naast de beoogde duurzaamheid bij de uitvoering van de reconstructiewerkzaamheden vragen wij, in het licht van punt 8 uit de beschrijving van het voorkeursalternatief, ook nadrukkelijk aandacht voor het maximaal verbeteren en benutten van mogelijkheden voor duurzame energie bij het project.</p> <p>Daarom vragen wij, waar dat redelijkerwijs kan en rendeert, om zo veel mogelijk zonnepanelen in het wegontwerp op te nemen.</p> <p>Met name is te denken aan het (mede)gebruik daarvoor van:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geluidsschermen en -wallen, door middel van montage op te handhaven bestaande of geïntegreerd in nieuwe voorzieningen; - 'restruimten' bij de op- en afritten, i.c.m. regenwateropvang, groen of kiezelverharding van (CO₂-bindend) olivijn; - eventuele brede middenbermen, i.c.m. groen of olivijn kiezelverharding. | <p>van het voorkeursalternatief. Onderdeel van het voorkeursalternatief is het doorvoeren van de duurzaamheidsmaatregelen uit bijlage B bij de structuurvisie indien deze maatregelen gelijke of lagere kosten hebben dan de standaardmaatregelen. In de MIRT-planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor uitwerking en realisatie van de duurzaamheidsambities in bijlage C bij de structuurvisie.</p> |

3.10 Ontwerp

Binnen dit thema zijn 18 unieke zienswijzen ingediend. Zienswijze-indieners hebben vragen over ontwerpkeuzes die al zijn gemaakt en aanvullende suggesties voor het ontwerp. De vragen krijgen een antwoord, en bij de suggesties wordt aangegeven of ze overgenomen kunnen worden in het ontwerp en waarom (niet), of dat pas in de MIRT-planuitwerkingsfase kan worden besloten of de suggestie overgenomen kan worden.

Tabel 3.10 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp ontwerp

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 10a | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 32 gemeld dat de verbindingswegen in knooppunt Deil veel locaties bevatten waar beperkt zicht is. Zorg dan voor meer zicht. Daarvoor hoeft de A2 niet te worden verbreed. Een andere oplossing is om met langere doorgetrokken strepen te werken, dat houdt automobilisten op de goede rijbanen. Rijkswaterstaat heeft niet eens geprobeerd om eerst andere maatregelen te treffen, er wordt simpelweg meteen ingezet op extra asfalt.</p> | <p>Het klopt dat beperkt zicht een van de knelpunten is in knooppunt Deil, maar er zijn meer knelpunten die zich op de verbindingswegen bevinden. In deze verkenning is gebieds- en knelpuntsgericht gewerkt. Dat wil zeggen dat het functioneren van het knooppunt integraal beschouwd is op doorstroming, verkeersveiligheid en dergelijke. Voor de knelpunten is een breed scala aan oplossingsrichtingen bekeken. Hierbij is in eerste instantie gekeken of de knelpunten op te lossen zijn met niet-infrastructurele oplossingen en kleinschalige aanpassingen aan de infrastructuur, zowel in knooppunt Deil als op andere delen van het traject. Vanuit die geest is het kansrijke alternatief 0+ samengesteld. Uit de eerste analyse bleek dat aanpassingen aan knooppunt Deil in elk geval nodig zijn ten behoeve van de doorstroming, robuustheid, verkeersveiligheid en ontlasting van omliggende kernen. Daarom zijn varianten voor aanpassingen aan knooppunt Deil opgenomen in alle kansrijke alternatieven, ook alternatief 0+. Uit nader onderzoek bleek dat alternatief 0+ onvoldoende probleemoplossend vermogen heeft om de problemen op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid op te lossen. Daarom is in het voorkeursalternatief gekozen voor een verbreding van de A2 Deil-Vught naar 2x4 rijstroken, alsmede aanpassingen aan knooppunt Deil.</p> |
| 10b | <p>Overigens is het niet zo dat knooppunt Deil een moeilijk punt is. Ik ben er vele duizenden keren in alle richtingen overheen gereden en het gaat altijd goed. Er zijn diverse knooppunten en klaverbladen in Nederland die voor veel automobilisten vele malen moeilijker zijn. Uit welke metingen blijkt dat de automobilisten op knooppunt Deil gevaar ervaren.</p> | <p>Om een goede probleemschets te maken, zijn ervaringen van lokale en regionale partijen bestudeerd, is een verkeerssimulatie gemaakt, is een ongevallenanalyse uitgevoerd en is het wegbeeld bestudeerd door verkeersveiligheidsspecialisten vanuit het perspectief van verschillende gebruikers. De aandachtspunten die door de lokale experts en verkeersveiligheidsspecialisten zijn aangedragen, komen terug in de ongevallendata en de verkeerssimulatie. Daarnaast zijn er doorstromings- en verkeersveiligheidsproblemen die in de huidige situatie nog niet duidelijk naar voren komen, maar die bij de verwachte hoeveelheid verkeer in de toekomst gaan spelen. De oplossing voor knooppunt Deil, zoals is opgenomen in het voorkeursalternatief, is gebaseerd op deze aspecten.</p> |
| 10c | <p>De verplaatsing van de afrit bij Waardenburg naar het noorden lijkt een goede oplossing, echter ben ik bang dat de problematiek wordt verplaatst naar de afrit A2re.</p> <p>Het verkeer op de A2 dat uit het zuiden komt, de afrit neemt en richting Haaften gaat bestaat voor een deel ook uit vrachtverkeer richting van Uden (Nedcargo). Als dit verkeer nu over de nieuwe afrit wordt geleid, moet het over de Achterweg richting Haaften. Hierdoor kan verkeer wat van de A2re afslaat op de afrit Waardenburg onvoldoende doorstromen. Zij moeten immers steeds wachten op het verkeer dat van rechts komt waarvan de intensiteit flink verhoogd is en ook nog veel vrachtverkeer bevat. Een oplossing zou zijn om bij de afrit 16 een rotonde te maken bij de Achterweg of verkeerslichten aan te brengen.</p> | <p>De verplaatsing van aansluiting Waardenburg is niet opgenomen in het voorkeursalternatief (zie ook 4d). Hierdoor blijft het verkeer met bestemmingen langs het onderliggend wegennet op de huidige wegen rijden. Het kruispunt met de afrit van de A2li (oostzijde) en de Steenweg en de rotonde waar de Steenweg en Achterweg samenkomen worden als onderdeel van de Quick Wins al de komende jaren aangepakt en omgebouwd tot kruisingen met verkeerslichten.</p> |
| 10d | <p>Uit oogpunt van een zorgvuldige en evenredige belangenafweging ligt dit op de weg van de overheid. Het klemmt dan dat voornoemde informatie niet reeds beschikbaar is en door cliënte valt te raadplegen ter zake</p> | <p>Op basis van de trade-off matrix en de beschreven afweging in paragraaf 3.4 in de variantenstudie Waardenbrug is gekozen om de vormgeving van de aansluiting aan te passen. Daarbij is de verbetering van de</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | <p>van de ontwerpstructuurvisie. In feite wordt cliënte daarmee de mogelijkheid ontnomen om zich terdege en kritisch, ten behoeve van haar bij de realisatie van de 'haarlemmermeeraansluiting met rotonde' betrokken gerechtvaardigde (bedrijfseconomische) belangen, een mening te vormen over de wenselijkheid van de gekozen voorkeursvariant voor de westelijke aansluiting bij knooppunt Waardenburg. Feit is immers, gelet op de zogeheten 'trade-off matrix' voor die aansluiting (zie specifiek pagina's 17 en 18 van de 'Variantenstudie Waardenburg'), dat de huidige situatie het beste uit de bus komt van alle gewogen varianten, ogenschijnlijk ook beter dan de gekozen voorkeursvariant 'haarlemmermeeraansluiting met rotonde'. Het is cliënte dan ook niet duidelijk op welke gronden er desalniettemin is gekozen deze voorkeursvariant. Redelijkerwijs komt het cliënte, gezien de uitkomsten in die 'trade-off matrix', veel efficiënter voor om de bestaande aansluiting bij knooppunt Waardenburg in de vorm van 'hockeysticks' te behouden, mede vanwege het gegeven dat er dan geen verkeersmaatregelen hoeven te worden getroffen en (omgevings)hinder zal ontstaan door infrastructurele werkzaamheden direct nabij de Percelen. Dit komt ten goede aan voornoemde gerechtvaardigde (bedrijfseconomische) belangen van cliënte. Zij verneemt dan ook graag of en in hoeverre deze belangen zorgvuldig zijn betrokken bij de keuze voor de 'haarlemmermeeraansluiting met rotonde' als voorkeursvariant in plaats van een behoud van de huidige situatie in de vorm van 'hockey-sticks'. Cliënte leest een dergelijke concrete belangenafweging niet terug in de ontwerpstructuurvisie. Voor zover die belangenafweging niet of onvolledig heeft plaatsgevonden, ontbeert de ontwerpstructuurvisie ter zake van de westelijke aansluiting bij knooppunt Waardenburg een draagkrachtige motivering. Alsdan biedt de ontwerpstructuurvisie geen deugdelijke basis voor verdere besluitvorming over de vormgeving daarvan en zou ter plaatse, omwille van de evenredigheid, de bestaande situatie moet worden gehandhaafd.</p> | <p>verkeersveiligheid een belangrijk aandachtspunt, aangezien dit een van de doelen van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is. Het huidige wegontwerp op deze locatie (de zogenoemde 'hockeystick') voldoet niet aan de richtlijnen voor standaard vormgeving. De kans op ongevallen is bij dit ontwerp groter. De gekozen haarlemmermeer-variant is significant veiliger en heeft daarom de voorkeur.</p> <p>In de trade-off-matrix zijn bij de criteria 'impact op de omgeving' en 'ruimtebeslag' de belangen van de omwonenden en omliggende bedrijven meegenomen. Vooralsnog kunnen aanpassingen van deze oplossing binnen de kadastrale grenzen van de overheid ingepast worden. Daarom heeft het project A2 Deil-Vught bewoners/ondernemers niet geconsulteerd. Detailontwerp en optimalisering van de aansluiting volgen in de MIRT-planuitwerkingsfase. Dan worden betrokkenen benaderd.</p> |
| 10e | <p>In de gesprekken met het project A2 Deil-Vught hebben wij geïnventariseerd wat de plannen op dit moment zijn en wij hebben geconstateerd dat het erop lijkt dat de snelweg nóg dichter op de huidige panden (Adres : Sint Antoniestraat 6, 7, 9 te Bruchem) is gepland, terwijl er onzes inziens ruime mogelijkheden zijn om de snelweg te verbreden en op te schuiven richting het oosten.</p> <p>We hebben ter plaatse te maken met een oprit naar het zuiden en een oprit naar het noorden. Tussen bovengenoemde panden en de rijksweg is momenteel een A-watgang gelegen. Naar onze mening kan de wegverbreding eenvoudiger gerealiseerd worden richting het oosten, daar zijn er onzes inziens vrijwel geen beperkingen. Daarmee zou de A-watgang in de huidige vorm kunnen blijven bestaan. Indien er noodzaak is om dichter naar het westen te komen is het mogelijk om (direct na de doorgang in de volle breedte van het viaduct) de weg een knik richting het oosten te laten maken. De huidige westelijk gelegen oprit richting het zuiden zou in de nieuwe situatie kunnen worden gerealiseerd tussen de kolommenrij onder het viaduct en het landhoofd, waardoor de extra rijstroken binnen de</p> | <p>In het ontwerpproces is het behoud van de huidige locatie van de aansluiting Zaltbommel en een symmetrische verbreding van de A2 als uitgangspunt aangehouden. Dit is onderdeel geworden van het voorkeursalternatief. Dat betekent dat de A2 breder wordt en inderdaad dichter bij de panden komt te liggen. In de huidige uitwerking is nog niet in detail gekeken naar watergangen, taluds en geluidsschermen. Daarvoor wordt in de MIRT-planuitwerkingsfase nader onderzoek uitgevoerd en wordt het exact benodigde ruimtebeslag bepaald. In de MIRT-planuitwerkingsfase is ruimte om optimalisaties in de berm en watgang toe te passen. Daarnaast wordt over het gehele tracé - en zeker ook op deze plaats - nog tot in detail bekeken wat de meest optimale weg is. Het is niet uit te sluiten dat de weg daardoor iets opschuift richting het oosten. Echter is daar op dit moment nog niets over te zeggen. De argumenten worden in de afwegingen meegenomen. In de MIRT-planuitwerkingsfase gaat het project A2 Deil-Vught hierover met u in gesprek.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | <p>huidige kaders gerealiseerd kunnen worden en daardoor dit viaduct niet aangepast hoeft te worden.</p> <p>Mocht het nodig zijn de watergang te versmallen dan zou dat eventueel kunnen met een rechte beschoeiing, aan de oostelijke zijde in plaats van een talud, om dezelfde doorstroming te kunnen realiseren. Uiteraard dient dit met het Waterschap goed afgestemd te worden.</p> <p>Bij de verbreding richting oostelijke zijde zou de oprit aan de oostzijde (richting het noorden) meteen bij de kruising indien nodig enigszins naar het oosten kunnen uitbollen om een goede radius te creëren, daar is ruimte genoeg. Een ander voordeel van de verbreding van de weg naar het oosten is dat er dan géén of veel gunstigere consequenties zijn voor de geluidbelasting bij de achterliggende burgerwoningen. Momenteel loopt de MJPG (MeerJarenProgrammaGeluid), waarvoor wij tevens een andere Infrastructuur en Waterstaatwijze hebben ingediend.</p> <p>Graag zouden wij nauw betrokken willen worden bij de nadere uitwerking van het tracé ter hoogte van deze panden en wij hopen dat u zich kunt vinden in onze ideevorming.</p> | |
| 10f | <p>Wij willen aangeven dat het belangrijk is voor onze agrarische ondernemers dat de Oost-west verbinding in stand blijft zoals deze er nu ook is voor het landbouwverkeer. Dat geldt onder andere voor de tunnel/verbinding Hedel/Hoenzadriel, Velddriel/Hedel, 'Luchtbrug' Bruchem/Maasdriel/Zaltbommel. Wij hopen dat daar voldoende rekening mee kan worden gehouden.</p> | <p>Uitgangspunt voor het voorkeursalternatief is dat de huidige dwarsverbindingen onder en over de A2 behouden blijven. Wanneer blijkt dat de huidige verbinding/viaduct onvoldoende ruimte heeft voor de verbreding van de A2, dan wordt deze verbinding in principe verlengd of vervangen.</p> |
| 10g | <p>De taluds van de nieuw aan te leggen verbreding van de A2 dienen op een natuurlijke wijze te worden aangelegd. In het talud van de huidige A2 zijn enorme blokken tempex gebruikt voor een lichte opvulling van het talud tegen de geluidsschermen. Dit is zeker geen duurzame oplossing te noemen.</p> <p>De voorgestelde damwanden om ruimte te winnen, zijn ook geen natuurlijke oplossingen. Natuurlijke taluds met de aanplant van een groot aantal bomen past veel beter in het landschap en geeft een vriendelijker zicht. Bovendien vangen de bomen veel fijnstof op en dempen ze het verkeersgeluid enigszins.</p> <p>De geluidsschermen dienen aan beide zijden van de A2 (tussen de hectometerpalen 109 en 113) even hoog te worden uitgevoerd. Momenteel is het scherm ter plaatse van Oud-Empel veel hoger waardoor het verkeersgeluid er tegen weerkaatst wordt en zodoende over de lagere geluidsschermen aan de kant van Empel heen gaat. Bij een westelijke wind is de geluidsoverlast van de A2 erg hoog voor de bewoners van Empel.</p> <p>De geluidsschermen op de huidige brug over de Maas zijn veel te laag uitgevoerd. Het geluid wordt door het water ook nog eens verder gedragen. Bij een noordwestelijke wind geeft dit ook erg veel geluidsoverlast. Het is daarom van groot belang om bij de nieuwe brug over de Maas aan de zijde van Empel uit te gaan van hogere geluidsschermen om de geluidsoverlast zoveel mogelijk te beperken.</p> | <p>In de MIRT-verkenning is gekeken naar de problematiek en mogelijke oplossingen. Dit heeft geresulteerd in het voorgestelde voorkeursalternatief.</p> <p>De keuze van materialen van de nieuwe taluds en de locatie van nieuwe bomen zijn in het voorkeursalternatief nog niet vastgelegd. Het project A2 Deil-Vught voert hiervoor in de MIRT-planuitwerking diverse onderzoeken uit en stelt een landschapsplan op. Tijdens de participatiemomenten kan iedereen hiervoor suggesties aandragen. De wens om zoveel mogelijk met natuurlijke materialen te werken neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase beoordeelt of het mogelijk is deze wens te honoreren.</p> <p>De keuze voor damwanden is gemaakt omdat een talud op die plekken niet inpasbaar is. Het vervangen van de damwanden in het voorkeursalternatief door taluds is daarmee niet mogelijk.</p> <p>Voor de hoogte en vormgeving van de geluidsschermen gelden wettelijke normen en kaders. Het project A2 Deil-Vught kijkt in de MIRT-planuitwerking op basis van het uit te voeren geluidsonderzoek waar geluidsschermen nodig zijn en met welke hoogte. Dit kan betekenen dat er geluidsschermen zijn met verschillende hoogtes. Het hoger maken van geluidsschermen dan wettelijk noodzakelijk, kan als meekoppelkans in de MIRT-planuitwerking worden ingediend als hiervoor</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | | aanvullende financiering door bijvoorbeeld regionale partners wordt geleverd. |
| 10h | Wij zijn van mening dat er aan de andere zijde, aan de westzijde van de A2, meer ruimte is voor een eventuele brug, wegverbreding en damwand voor het stuk langs Oud Empel (langs de Wasweg past wellicht zelfs een talud) en dat deze veel minder impact zal hebben op de bewoners en op de omgeving. Ook al beseffen we ons terdege dat de mensen die aan de westzijde van de A2 wonen ook niet staan te springen om een brug en verbreding. | De keuze voor de verbreding aan de oostzijde heeft uiteraard invloed op de omwonenden. Op basis van het huidige ontwerp wordt aan de oostzijde geen bebouwing geraakt, terwijl dit aan de westzijde wel het geval zou zijn geweest. Ten noorden van de Maas ligt aan de westzijde van de A2 ook een natuurgebied, dat bij verbreding naar het westen toe zou worden doorkruist. Op basis van de opgestelde afweging is gekozen om de nieuwe brug aan de oostzijde te plaatsen. De gedetailleerde uitwerking van het onderliggend wegennet is op dit moment nog niet gedaan en wordt in de MIRT-planuitwerking opgepakt. Hetzelfde geldt voor de detaillering van bijbehorende milieueffecten, zoals geluid en lucht. Hiervoor worden in de MIRT-planuitwerking aanvullende berekeningen uitgevoerd en, indien noodzakelijk, maatregelen getroffen in overleg met betrokkenen. |
| 10i | Indien blijkt dat de verbreding toch noodzakelijk is, en de brug toch aan de oostzijde van de huidige A2 moet komen, wil ik vragen om te onderzoeken om direct naar de oversteek de weg zo te maken om naar de westzijde over te steken. Ofwel het asfalt diagonaal aanleggen, aan de zijde maaspoort. Daar is meer ruimte en heeft het minder impact op de leefomgeving, industrie of natuur. | Ter hoogte van de Maas wordt de A2 alleen aan de oostzijde verbreed en ter hoogte van het bedrijventerrein Empel Noord vindt de verbreding plaats aan beide zijden. Deze overgang kan niet korter uitgevoerd worden in verband met de geldende richtlijnen voor het ontwerpen van autosnelwegen. |
| 10j | Tussen onze huizen en de huidige snelweg ligt de lokale verbindingsweg tussen Empel en Oud Empel: de Meerwijkweg. Oorspronkelijk zouden de plannen voor de nieuwe brug betekenen dat deze weg opgeschoven zou moeten worden in oostelijke richting. Dat zou enorme consequenties hebben voor de bovengenoemde bomen, mijn praktijk en mogelijk ook het huis. Ons voorstel (al gecommuniceerd aan een vertegenwoordiger van Rijkswaterstaat) is om deze weg te verplaatsen met ± 400 meter naar het oosten te laten lopen links van het huidige fietspad (Walpad) dat omhooggaat naar de dijk. Dit sluit beter aan bij het industrieterrein aan de Uilenwaard. Dit is een vele malen goedkopere oplossing voor Rijkswaterstaat en treft enkel agrarische land. Consequentie is wel dat wij meer verkeer zullen ervaren over ons gedeelte van de Empelsedijk, maar dat is de overweging waard. | Het klopt dat de uitbreiding van de A2 met de nieuwe brug de bestaande Meerwijkweg raakt en deze verplaatst moet worden om deze verbinding in stand te houden. De aanpassingen aan het onderliggend wegennet worden in de MIRT-planuitwerkingsfase in overleg met de gemeente 's-Hertogenbosch en omwonenden uitgewerkt en vormgeven. |
| 10k | Bij de Bruistensingel, aan de westzijde van de A2, zijn aanpassingen voorzien van de af- en oprit van de A2. Uit de stukken maken wij op dat daarmee een directe aansluiting op die plaats van het bedrijventerrein De Herven met de A2 (nu via de rotonde) daar mogelijk vervalt. Mocht dat het geval zijn dan vinden wij dat zeer bezwaarlijk, te meer als daardoor het verkeer tussen dat bedrijventerrein en de A2 over een gedeelte van het onderliggende lokale wegennet afgewikkeld moet worden. Daarbij bestaat de vrees voor: - extra sluipverkeer (waaronder ook vrachtverkeer) vanaf het bedrijventerrein De Herven naar de A59-aansluitingen bij Rosmalen/Maliskamp, via de Aziëlaan en verder door Rosmalen; - extra belasting van dezelfde sluiproutes door Rosmalen die ook al gebruikt worden bij (aanhoudende) filevorming in het knooppunt | In het voorkeursalternatief is een voorlopige oplossing weergegeven voor de aansluiting Rosmalen aan de westzijde van de A2. Echter - zoals de zienswijze-indiener ook aangeeft - is de aansluiting op het bedrijventerrein De Herven niet aangegeven. De reden hiervoor is dat Rijkswaterstaat en de gemeente 's-Hertogenbosch nog moeten uitwerken hoe deze aansluiting – met behoud van de bereikbaarheid van bedrijventerrein De Herven – het beste vormgegeven kan worden. In de MIRT-planuitwerkingsfase werkt het project A2 Deil-Vught de aansluiting op de snelweg in combinatie met de bereikbaarheid van het bedrijventerrein tot in detail geheel opnieuw uit. Mogelijk dat de thans nu gekozen aansluitingsvorm op de snelweg (nu vormgegeven als een halfklaverbladaansluiting) nog gaat veranderen. Het project bekijkt onder andere of een slankere aansluiting (een zogenaamde haarlemmermeeraansluiting) van de snelweg mogelijk is, in combinatie met het volledig behouden van de huidige ontsluiting van het bedrijventerrein. Dit is aangepast in de Ontwerpnota. |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | Hintham, zoals in het volgende punt aan de orde komt. | |
| 10l | <p data-bbox="300 309 807 360">Uit de stukken maken wij het volgende op wat betreft het knooppunt Hintham.</p> <p data-bbox="300 394 807 835">De zogenaamde taperaansluiting van de Oostelijke Parallel-Banen A2, in de richting van de A59 en de afrit Rosmalen-Berlicum(seweg), blijft kennelijk in zijn huidige vorm gehandhaafd. In eerdere stukken werd dringend gewenste aanpassing daarvan nog voorzien onder de zogenaamde Quick Wins. Later is die aanpassing alsnog als Quick Win vervallen, maar nu niet meer opgenomen in de voorliggende voorkeursoplossing. Mocht dat het geval zijn, dan hebben wij daar ernstige bedenkingen tegen. Voor een zo goed mogelijke verkeersafwikkeling op de parallelbanen van de A2 richting A59, ter plaatse van knooppunt Hintham, dient die taperaansluiting alsnog vervangen te worden door 2 langere in-uitvoegstroken i.c.m. de eventueel aan te passen afrit Rosmalen. Dat zo nodig met een verbreding van het viaduct over de Berlicumseweg.</p> <p data-bbox="300 869 703 920">Belangrijkste redenen voor aanpassing van de taper-aansluiting zijn:</p> <ul data-bbox="300 925 807 1310" style="list-style-type: none"> - voorkomen dat vooral in de avondspitsen ernstige filevorming plaats zal (blijven) vinden in knooppunt Hintham, met name op de Westelijke Parallel Banen/ uitvoegers van de A2 richting A59 (-oost); - daarmee tevens voorkomen, zoals ook nu het geval is, dat er sprake blijft van sluipverkeer, tussen de A2 en de A59 (-oost), via het onderliggende lokale wegennet dwars door Rosmalen; - concreet gaat het daarbij dan met name om sluipverkeer vanaf de A2, afrit Rosmalen/ Bruistensingel, via Empelseweg-Burg. Mazairaclaan en vervolgens, of via Molenstraat(-zuid)-Berlicumseweg-richting Berlicum, of via Oude Baan-Deken van Roestellaan-Maliskamp-richting A59 (-oost). | <p data-bbox="858 309 1375 1395">In het voorkeursalternatief is inderdaad geen aanpassing van de taperaansluiting voorzien. In 2019 is al twijfel ontstaan over het probleemoplossend vermogen van deze Quick Win. Wel kwam naar voren dat deze maatregel effectief kan zijn in samenhang met verkeersmanagementmaatregelen, bijvoorbeeld met de Quick Win Netwerkbreed Gecoördineerd Verkeersmanagement. In 2020 heeft het programma A2 Deil-Vught met verkeerskundig onderzoek en dynamische modellering het effect beoordeeld van verkeersmanagementmaatregelen (instroombeperkende maatregelen) in combinatie met aanpassing van de taperaansluiting. Ook de effecten op het nabijgelegen onderliggend wegennet zijn onderzocht. Op basis van de deze onderzoeken is geconcludeerd dat aanpassing van de taperaansluiting ook in samenhang met verkeersmanagementmaatregelen geen effectieve maatregel is. Er is geen sprake van verbeterde doorstroming op de A2 en de A59, en de vertragingen op het onderliggend wegennet nemen op deze plek onevenredig toe. Op pagina 285 van de Ontwerpnota is de taperaansluiting daarom genoteerd als restrisico nummer 50. Het betreft een bestaand probleem wat door het voorkeursalternatief niet wordt opgelost. Door inzet van het lopende Quick Win pakket en het daar op volgende Breed Mobiliteitspakket neemt de problematiek naar verwachting wel af. Ook de regionale, flankerende maatregelen kunnen mogelijk een bijdrage leveren. De Brabantse regio verbetert in dat kader de bereikbaarheid aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch (ontsluiting Empel, de Grootte Wielen, Rosmalen) door een samenhangend maatregelenpakket op het onderliggende wegennet nabij aansluiting Rosmalen. Het doel van deze maatregelen is de capaciteit van het wegennet te vergroten en beter te benutten. Dit resulteert in een robuuster verkeerssysteem rondom de Ring 's-Hertogenbosch, in de wisselwerking van de A2 en het onderliggend wegennet, met name rondom de aansluiting Rosmalen.</p> |
| 10m | <p data-bbox="300 1417 807 1776">De ecologische verbinding tussen natuurgebied de Heinis (Natuur Netwerk Brabant) en het Kanaalpark Rosmalen moet gewaarborgd worden. Dit is onderdeel van De Groene Delta (Uitvoeringsprogramma structuurvisie gemeente 's-Hertogenbosch, 2018-2021). Zie ook het deelrapport 04-01, 'Verkennd onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving', pagina 21. Met het aanpassen van de afslag Rosmalen zijn er kansen om de route over de oude dijk Heinis terug te brengen. De oude route is zowel door het kanaal als de snelweg opgeknijpt. Herstel van de route zou een enorme impuls geven aan het gebruik en de waarde van de groengebieden aan weerszijden van de A2.</p> | <p data-bbox="858 1417 1375 1608">Het verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving beveelt inderdaad aan om de route tussen de groengebieden aan weerszijden van de A2 ter hoogte van Rosmalen te verbeteren, zodat mensen gemakkelijker van het ene naar het andere gebied komen. Dit rapport vormt één van de uitgangspunten voor de nadere uitwerking van het ontwerp in de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> |
| 10n | <p data-bbox="300 1798 807 2011">Al eerder heb ik aangegeven dat de brug ten oosten van Martinus Nijhoff-brug eventuele uitbreiding van het bestaande spoorwegtracé tussen Geldermalsen en Den Bosch onmogelijk maakt. Dit argument werd echter meer dan eens terzijde geschoven. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat de ruimte voor uitbreiding van het spoorwegtracé volledig wordt opgeslokt door de nieuwe brug.</p> | <p data-bbox="858 1798 1375 2011">Een uitbreiding van het bestaande spoorwegtracé tussen Geldermalsen en 's-Hertogenbosch is op dit moment niet voorzien. Ook de eventuele vervanging van de huidige spoorbrug is niet voorzien. Hierdoor is het onbekend hoe een uitbreiding van dit spoorwegtracé eruit komt te zien en welke consequenties dit heeft op het ruimtebeslag. In de voorkeursbeslissing is opgenomen om tussen de bestaande Martinus Nijhoffbrug en bestaande spoorbrug</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | Dat zou het milieuvriendelijke en schone OV benadelen ten faveure van het vervuilende gemotoriseerd verkeer. | een nieuwe brug voor de A2 in te passen. Hierdoor wordt een deel van de tussenruimte tussen de A2 en het spoor benut. Uitbreiding of verlegging van het spoorwegtracé naar het westen toe (richting de A2) ligt niet voor de hand vanwege aanwezige bebouwing. Richting het oosten wordt uitbreiding of verlegging niet gehinderd door de huidige plannen voor de A2. |
| 10o | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 131 geschreven dat parallel wordt onderzocht welke variant van asymmetrisch verbreden in het maatregelenonderzoek wordt meegenomen en dat afweging op meerdere aspecten, zoals veiligheid en ruimtelijke impact aan de westzijde nodig is. De gekozen variant zal worden uitgewerkt tot inpassend ontwerp. Voor ons als eenvoudige burgers is er geen touw aan vast te knopen wat hier staat en wat dit betekent. Graag in heldere taal omschrijven wat hier wordt bedoeld en wat de consequenties zijn. | Op dezelfde pagina in het MER staat vermeld dat in de verkenning mogelijke asymmetrische varianten globaal in beeld zijn gebracht, dat een variant van asymmetrische verbreding volwaardig zal worden onderzocht in de MIRT-planuitwerking en daartoe worden uitgewerkt tot het niveau van inpassend ontwerp teneinde de effecten goed te kunnen bepalen. Op pagina 24/25 van de Variantenstudie Waardenburg staan de asymmetrische varianten beschreven die in de verkenning zijn uitgewerkt (varianten 4, 5 en 6). In de door u geciteerde passage wordt vervolgens aangegeven op welke wijze een asymmetrische verbreding wordt uitgewerkt in het onderzoek van de MIRT-planuitwerking. |
| 10p | In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 24 beschreven dat er een grote opgave ligt voor vervanging en aanleg van kunstwerken. Ik roep Rijkswaterstaat op dit goed, duurzaam en groen te doen en niet te streven naar ontwerpen volgens de nieuwste mode met de spectaculairste kleuren plastic of de gaafste etsen uit de geschiedenis. | <p>Voor het thema duurzaamheid is in de verkenning een apart proces doorlopen, waarmee ervoor is gezorgd dat duurzaamheid een integraal onderdeel is geworden van het voorkeursalternatief. In bijlage B bij de structuurvisie wordt ingegaan op de duurzaamheidsmaatregelen voor het thema circulaire economie en materialen. Hier wordt bijvoorbeeld ingegaan op duurzaam materiaalgebruik en is te lezen welke basisset aan duurzaamheidsmaatregelen (maatregelen met gelijke of lagere kosten dan de standaardmaatregelen) verder uitgewerkt worden in de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase wordt de vormgeving van de kunstwerken bepaald. Hiervoor worden een architect en landschapsarchitect ingezet en tijdens de participatiemomenten kan iedereen suggesties aandragen. Het verzoek aangaande ontwerpen wordt als klantwens meegenomen naar de MIRT-planuitwerking. Dan wordt beoordeeld of deze klantwens gehonoreerd kan worden.</p> |
| 10q | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 54 gemeld dat een lange rondweg rondom Waardenburg en Tuil zou kunnen worden gerealiseerd. In de eerdere schetsen is een rondweg tot en met Tuil niet naar voren gekomen. Graag aangeven wat hiermee wordt bedoeld en waarom dit een wijziging is ten opzichte van eerder gedeelde beelden. | De lange randweg om Waardenburg en Tuil heen was één van de opties wanneer de aansluiting Waardenburg verplaatst zou worden naar het noorden (zie afbeelding 4.29 in de ontwerpnota). Aangezien aansluiting Waardenburg niet verplaatst wordt (zie 4d), is deze randweg niet langer aan de orde. |

3.11 Verkeer en verkeersveiligheid

Binnen dit thema zijn 14 unieke zienswijzen ingediend. De zienswijzen en antwoorden hieronder gaan over:

- in hoeverre COVID-19 de resultaten van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught beïnvloedt. Het verkeer neemt sinds het verminderen van de COVID-19 maatregelen weer toe. Het COVID-19 effect is naar verwachting een sterk, maar tijdelijk effect en beïnvloedt de resultaten van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught niet;
- hoe het zit met de verkeersaantrekkende werking van snelwegverbredingen. Verbreding van een snelweg leidt inderdaad tot meer verkeer op de weg. Het voorkeursalternatief van de A2 Deil-Vught levert,

- ondanks dat het inderdaad een verkeersaantrekkende werking heeft, een grote bijdrage aan de vermindering van de voertuigverliesuren (69 % reductie);
- wat de verkeersproblemen op de A2 Deil-Vught nou precies zijn. In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 is het tracé A2 Deil-Vught het grootste knelpunt in Zuid-Nederland en tevens één van de grootste knelpunten van Nederland op basis van de economische verlieskosten. Bovendien bevat het tracé A2 Deil-Vught verkeersveiligheidsknelpunten, bijvoorbeeld rond de bruggen over de Waal en Maas;
 - de effecten van het voorkeursalternatief op verkeersveiligheid. Het ontwerp van het voorkeursalternatief voldoet beter aan de ontwerprichtlijnen dan de huidige situatie. Daarnaast is er aandacht voor zicht, herkenbaarheid van de weg, voorkomen van afleiding en obstakels, Op dit vlak verbetert het voorkeursalternatief de verkeersveiligheid aanzienlijk. In het voorkeursalternatief treden nog steeds hoge I/C-verhoudingen op, waardoor het absolute aantal ongevallen niet significant afneemt.

Tabel 3.11 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp verkeer en verkeersveiligheid

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|---|---|
| COVID-19 | | |
| 11a | Hoe is in de verkenning omgegaan met de effecten van COVID-19 op mobiliteit? | <p>Voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zijn specifiek de onderzoeken van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) een belangrijke graadmeter voor beleid. Het KiM verwacht dat het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet na de flinke dip weer fors groeit in de basisverkenning (BV) en iets minder groeit in het dieperdalscenario (DD). Voor 2025 verwacht het KiM dat het wegverkeersvolume op het hoofdwegennet 4,5 % (DD) tot 10,5 % (BV) boven het volume van 2019 ligt. Deze toename wordt vooral veroorzaakt door de economische groei en het groeiend aantal inwoners en arbeidsplaatsen. Na 2025 zet de groei van het wegverkeer dus verder door waarbij rekening is gehouden met meer digitaal werken, vergaderen en leren. Dit in combinatie met het feit dat de problemen op de A2 nu al weer fors zijn, maakt dat over de nut en noodzaak van de maatregelen geen twijfel bestaat en er sprake is van een zinvolle investering.</p> <p>Mocht er ten gevolge van COVID-19 toch een structurele daling van de automobiliteit opgetreden dan wordt dit door de planbureaus verwerkt in nieuwe WLO scenario's. Rijkswaterstaat verwerkt het voorgenomen beleid en eventueel aangepaste scenario's in het rekenmodel NRM. Voor de planuitwerkingsfase wordt uitgegaan van het meest actuele en vigerende modelsysteem. Dit systeem wordt jaarlijks geactualiseerd op sociaal economische gegevens en de beschikbaarheid van het wegennetwerk.</p> |
| 11b | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 42 gemeld dat bij het berekenen van de verkeerssituatie in 2040 geen rekening is gehouden met de inzet op brede mobiliteit, effecten van COVID-19 en de landelijke verlaging van de maximumsnelheid. Ik maak bewaar tegen deze werkwijze. Er zal, zo is zowel bij economische sectoren als bij overheden waaronder de Rijksoverheid een breed gedeelde verwachting dat de hoeveelheid verkeer en de hoeveelheid spitsverkeer significant zal afnemen door COVID-19. Er is feitelijk sprake van een afname van de maximumsnelheid. En er is feitelijk sprake van een brede inzet op brede mobiliteit. Ik verzoek u uit te gaan van de breed gedeelde verwachtingen en niet als Rijkswaterstaat op een eiland van eigen | <p>Voor invloed COVID-19 op het project, zie 11a.</p> <p>Omdat de maximumsnelheid van 100 km per uur inderdaad effect kan hebben op de hoeveelheid verkeer, heeft het project A2 Deil-Vught een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd met een actuelere versie van het NRM (zie paragraaf 8.4 van het MER). Hieruit blijkt dat verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u een beperkt effect heeft op verkeer: de verkeersintensiteiten dalen minder dan 5 %, en de voertuigverliesuren gemiddeld met circa 3 %. Details zijn terug te vinden in bijlage V van het Verkeersrapport.</p> <p>In deze bijlage zijn ook de resultaten opgenomen van een gevoeligheidsanalyse naar de effecten van het Breed Mobiliteitspakket. Het Breed Mobiliteitspakket zorgt voor een toename van de verkeersintensiteiten, doordat het 4 % extra capaciteit toevoegt die gedeeltelijk door latente vraag wordt opgevuld. Het Breed Mobiliteitspakket past toeritdosering toe waardoor de kans op schokgolven en daarmee de kans op files afneemt. Daarnaast is ook</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--|--|---|
| | <p>aannamen te gaan zitten. Specifiek voor de maatregelen in het kader van de brede mobiliteit verzoek ik u te erkennen dat deze wel effecten zullen sorteren. Zouden ze dat niet doen zoals Rijkswaterstaat ze hier vermeldt, dan verzoek ik Rijkswaterstaat om de zelf geïnitieerde maatregelen direct stop te zetten en andere overheden te verzoeken dat ook te doen en het daarmee uitbespaarde geld direct te investeren in een groene ontwikkeling van Waardenburg en omgeving.</p> | <p>gekeken naar het effect van maatregelen die spitsmijden bevorderen als onderdeel van het Breed Mobiliteitspakket. De voertuigverliesuren dalen als gevolg van het Breed Mobiliteitspakket met 25 % ten opzichte van het voorkeursalternatief zonder Breed Mobiliteitspakket. Het Breed Mobiliteitspakket heeft dus terdege effect en wordt daarom aanvullend aan de infrastructurele maatregelen aan de A2 Deil-Vught ingezet.</p> |
| 11c | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 44 gemeld dat het advies is om in de plan uitwerkingsfase de invloed van COVID-19 nader te onderzoeken. Wat bedoelt Rijkswaterstaat met advies? Graag wijzigen in: Rijkswaterstaat zal deze invloed onderzoeken en zal op tijd handelen om voorgenomen keuzes per direct terug te draaien indien deze minder noodzakelijk en/of effectief blijken.</p> | <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase voert Rijkswaterstaat nieuwe verkeersberekeningen uit met de meest recente gegevens en WLO-scenario's om het probleemoplossend vermogen van het ontwerp te verifiëren en waar nodig aan te passen.</p> <p>De verwachting is dat het probleemoplossend vermogen nog steeds voldoende is. Ook in scenario Laag staan er files op de A2 Deil-Vught en is het voorkeursalternatief noodzakelijk. De verwachting is dat de verkeerscijfers onder invloed van COVID-19 niet onder de cijfers van scenario Laag uitkomen. Deze verwachting is nader onderbouwd in 11a.</p> <p>We passen de tekst in het hoofdrapport MER aan naar 'Rijkswaterstaat voert in de planuitwerkingsfase nieuwe verkeersberekeningen uit met de dan vigerende modellen en gegevens. Het NRM-verkeersmodel wordt jaarlijks geactualiseerd zodat de planuitwerking plaatsvindt met de meest recente inzichten.'</p> |
| <p>verkeersaantrekkende werking</p> | | |
| 11d | <p>Uitbreiding van (snel)wegen heeft een aanzuigende werking op meer automobiliteit. Het gevolg is dat er meer verkeer gebruik gaat maken van dit tracé, ondanks alle goedbedoelde voorzieningen om woon-werkverkeer een alternatief voor te schotelen. Ik verwacht dat de (file) problematiek hiermee niet wordt opgelost, sterker nog er zal verderop bij bestaande aansluitingen/afritten congestie ontstaan. Immers als het verkeer toeneemt en er meer capaciteit op genoemd tracé wordt gecreëerd zal het verkeer verderop (zowel in noordelijke als zuidelijke richting) daarvan negatieve gevolgen ondervinden. Hierbij geldt de wet van communicerende vaten. Onderzoek naar deze effecten is slecht ten dele en onvoldoende uitgevoerd.</p> <p>Dan nog de reden waarom uitbreiding noodzakelijk wordt geacht. Argumenten hiervoor wekken mijn verbazing. Er wordt gesteld dat het verkeer bij de huidige infrastructuur te veel hinder ondervindt in doorstroming. Dat laatste is mijns inziens ten dele waar: uitsluitend in de spitsuren ('s ochtends en namiddag/begin van de avond) is er sprake van congestie/filevorming. Grofweg tussen 09.00 uur en 16.00 uur stroomt het verkeer zonder problemen door.</p> | <p>Verbreden van snelwegen is kostbaar en heeft gevolgen voor omwonenden en milieu. Een snelweg wordt daarom alleen verbreed als er een maatschappelijke noodzaak is. In deze MIRT-verkenning hebben de opdrachtgevende partijen uitgebreid gekeken naar varianten zonder toevoeging van extra asfalt, zoals vraagsturing en stimulering van spitsmijden. Uit de analyses van deze MIRT-verkenning is naar voren gekomen dat dergelijke oplossingen onvoldoende probleemoplossend vermogen hebben voor de grote doorstromingsproblematiek op de A2. Daardoor is verbreding onvermijdelijk. Het voorkeursalternatief van de A2 tussen Deil en Vught levert, ondanks dat het inderdaad een verkeersaantrekkende werking heeft, een grote bijdrage aan de vermindering van de voertuigverliesuren (69 % reductie). Een voordeel van verbreding is ook het terugdringen van sluipverkeer op een deel van het onderliggend wegennet. Daarnaast is de A2 een van de weinige rivierovergangen die in de robuustheid van het wegennet bezien een belangrijke rol heeft in het opvangen van andere eventueel uitvallende rivierovergangen.</p> |
| <p>de problematiek</p> | | |
| 11e | <p>Hoeveel keer per jaar staat er op dit moment, in de eerste 6 maanden van 2021, file van</p> | <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft uitgebreid stilgestaan bij de situatie in 2018, 2019 en 2020 (zie deelrapport verkeer). Deze situatie is</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | <p>noord naar zuid op de A2 tussen Deil en Vught? Hoeveel file minuten levert dat gemiddeld per keer op? Hoe vaak zijn er in dit half jaar files geweest die opliepen tot een in de tekst genoemde vertraging van 60 minuten? Waar zijn die files ontstaan? Is bij de minister bekend dat de meeste files ontstaan doordat in de avondspits de fly-over van noord naar oost (Utrecht naar Tiel) vastloopt? Toen daar nog een klaverblad was, gebeurde dit nooit. Is bij de minister bekend dat de voorgenomen verbreding van de A2 niet zal leiden tot het voorkomen van ongelukken op de Martinus Nijhoffbrug? Zo lang er auto's rijden, zullen er aanrijdingen ontstaan. Zo lang er aanrijdingen op de brug zullen zijn, zal het verkeer af en toe vastlopen, al bouw je een 20-baans weg en brug.</p> | <p>gebaseerd op de destijds meest actuele verkeersstellingen. Daar is een goed beeld ontstaan van de meest actuele verkeerssituatie.</p> <p>In de MIRT-verkenning is eveneens naar de verkeersveiligheid gekeken. De Martinus Nijhoffbrug vormt in de referentiesituatie een knelpunt voor verkeersveiligheid. De verkeersveiligheid neemt toe wanneer de verhouding tussen verkeersintensiteiten en capaciteit van de weg afneemt en wanneer er vluchtstroken beschikbaar zijn. Beide worden gerealiseerd met deze voorkeursbeslissing. Daarom verbetert verbreding van de brug over de Waal de verkeersveiligheid.</p> |
| 11f | <p>Hoeveel voertuigen die per dag de afritten van de A2 gebruiken om door Waardenburg te rijden, hebben als bestemming Waardenburg, Neerijnen of Opijnen? Alle andere voertuigen horen daar niet. Die moeten andere afritten nemen. Het probleem in Waardenburg zou veel kleiner zijn als het rijden door Waardenburg zeer onaantrekkelijk (= 30 kilometer per uur met wachttijden en wegversmallingen) zou worden gemaakt. Waarom doet Rijkswaterstaat niet eens een poging om dat te realiseren? Wat heeft Rijkswaterstaat gedaan om de provinciale wegbeheerder te verzoeken deze oplossing vorm te geven?</p> | <p>Er is geen exact antwoord te geven op de vraag over de hoeveelheid voertuigen die per dag de aansluitingen van de A2 gebruiken met als bestemming Waardenburg, Neerijnen of Opijnen. Uit de modelstudie blijkt dat het verkeer in Waardenburg een regionaal karakter heeft. Het verkeer komt niet alleen uit Waardenburg, maar ook (en vooral) uit de omliggende plaatsen, inclusief Geldermalsen. Er is minder sprake van sluipverkeer tussen de A15 en A2 dan vaak wordt gesuggereerd. De aansluiting Waardenburg is niet alleen voor Waardenburg bedoeld, maar ook voor andere kernen in de regio die via de N830 van/naar de A2 rijden, zoals Tuil en Haften.</p> <p>Voor maatregelen binnen Waardenburg is de gemeente West Betuwe verantwoordelijk, met uitzondering van de N830 (Steenweg) die onder beheer van de provincie Gelderland valt. Deze overheden kunnen indien nodig maatregelen treffen om de verkeersveiligheid te vergroten en de hoeveelheid verkeer te verminderen. De verwachting is dat het project A2 Deil-Vught bijdraagt aan verkleinen van de sluiproute-problematiek. Specifiek voor de N830 (Steenweg) geldt dat deze weg binnen het provinciale wegennet een functie heeft van gebiedsontsluitingsweg. De weg dient dus ook verkeer van/naar de regio (inclusief Waardenburg) af te wikkelen. Daarbij past een weginrichting van 50 km/u. Het voorstel van een lagere maximumsnelheid van 30 km/u aangevuld met versmallingen past niet bij de functie die de weg nu heeft.</p> |
| 11g | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 31 genoemd wat de verlieskosten zijn bij hoge en lage scenario's. Wat zijn de verlieskosten indien de A2 niet zou worden verbreed?</p> | <p>In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 is het tracé A2 Deil-Vught het grootste knelpunt in Zuid-Nederland en tevens één van de grootste knelpunten van Nederland op basis van de economische verlieskosten; indien de A2 Deil-Vught niet wordt verbreed lopen verlieskosten (verloren tijd in de file) hier op tot EUR 100 miljoen per jaar in 2040. Delen van het traject staan op de plaatsen 1, 5 en 9 van hoogste verlieskosten bij een laag scenario en op 2, 3 en 8 bij een hoog scenario.</p> |
| 11h | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 43 gemeld dat files op de A15 voor files op de A2 kunnen zorgen. Graag dit veranderen van een mogelijkheid naar een feit. Files op de A15 zorgen voor files op de A2. Het is belangrijker de A15 te verbreden dan de A2 te verbreden.</p> <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 46 gemeld dat congestie op de A15 kan terugslaan op de A2. Graag 'kan' veranderen in 'zal' en aangeven wat Rijkswaterstaat doet om afwenteling van A15 problematiek op de A2 te voorkomen.</p> | <p>De A15 stond in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 minder hoog in de file top50 dan de A2. Het is op basis daarvan belangrijker om de A2 te verbreden dan de A15. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft oplossingen voor een deel van de A15 (tussen Deil en Meteren) onderzocht om te voorkomen dat te verwachten files op de A15 terugslaan naar de A2 en om de toename van verkeer op de A15 rondom Deil (ten gevolge van de verkeersaantrekkende werking van het voorkeursalternatief) op te vangen. Doel van deze verkenning is om oplossingen te vinden voor problemen op de A2 tussen Deil en Vught. De problematiek op de A15 is eerder onderzocht in een verkeersonderzoek. Op grond daarvan is de MIRT-verkenning A15 Papendrecht-Gorinchem gestart.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---------------------------|--|---|
| | | De tekst in het hoofdrapport MER wordt niet aangepast, omdat niet alle files op de A15 standaard zorgen voor afwenteling op de A2. Het woord kan is terecht gebruikt. |
| 11i | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 109 gesproken over iets lagere I/C verhoudingen tussen knooppunt Deil en aansluiting waardenburg. Graag 'iets' kwantificeren. | Een overzicht van alle I/C-verhoudingen op alle deeltrajecten en in alle spitsen, rijrichtingen en scenario's is te vinden in het deelrapport verkeer. Omdat er veel verschillende situaties zijn, is dat in het hoofdrapport MER samengevat tot 'iets'. |
| 11j | <p>Voor wat betreft de snelheidsverlaging naar 100 km/u heb ik de volgende opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - modellen nemen nooit snelheidsovertredingen mee en die zijn er legio naar mijn ervaring. Er wordt veel te hard gereden. Dus kredieten die voor verlaging van de maximumsnelheid worden genomen zullen alleen werken bij volledige automatische traject controles; - verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/u zal geen automobilist verleiden om de trein te nemen; - verbetering van de OV-verbindingen zullen geen reizigers de trein in lokken. De reden daarvoor is simpel: de NS en ProRail streven niet naar minimalisatie van de reistijd, maar een spoorboekloze dienstregeling. Dat heeft bijvoorbeeld op het traject Geldermalsen-Utrecht gezorgd voor 4 extra stations en een langere (en minder comfortabele) reistijd tussen beide plaatsen in de afgelopen 40 jaar. | <p>Modellen zijn bedoeld om de verkeersafwikkeling te berekenen, niet de eventuele kans op overtredingen. De wettelijk maximumsnelheid wordt vaak overdag en zeker in de spitsuren niet gehaald vanwege de drukte op de weg.</p> <p>Uit de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught blijkt inderdaad dat de verlaging van de maximumsnelheid geen belangrijke verschuiving naar de trein laat zien.</p> <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft tevens gekeken naar de verbetering van het OV. Hier is geen belangrijke verschuiving van auto naar trein te zien.</p> |
| verkeersveiligheid | | |
| 11k | Ik betwijfel of een verbreding van de A2 echt gaat bijdragen aan een betere doorstroming en ben ervan overtuigd dat het een negatief effect zal hebben op de verkeersveiligheid. Dit laatste met name als er nog meer verkeersstromen worden samengevoegd op een plek waar dit eigenlijk niet meer mogelijk is (zoals ook al aangegeven door Rijkswaterstaat zelf). | <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft voor verschillende varianten de effecten op de doorstroming doorgerekend ten opzichte van de referentiesituatie. Uit de modelstudies blijkt dat de verbreding van de A2 naar 2x4 rijstroken tot een betere doorstroming leidt en tot minder reistijdverlies.</p> <p>Verkeersveiligheid wordt door veel factoren bepaald. Het ontwerp van het voorkeursalternatief voldoet beter aan de ontwerprichtlijnen dan de huidige situatie. Er is in het ontwerp aandacht voor zicht, voorkomen van afleiding en obstakels. Op dit vlak verbetert het voorkeursalternatief de verkeersveiligheid aanzienlijk.</p> <p>Hoge I/C-verhoudingen kunnen duiden op congestie. Die vergroten de kans op kop-staartbotsingen en de kans op onveilige situaties op plekken waar verkeerstromen samenkomen. Op dit aspect laat het voorkeursalternatief op de meeste plaatsen een verbetering zien, maar de I/C-verhoudingen blijven, in scenario Hoog, ook in de toekomst hoog. De situatie wordt dus in de basis veiliger, maar de intensiteiten (totaal aantal voertuigen op de weg) nemen toe. Hierdoor laat het voorkeursalternatief geen significante daling van het absolute aantal ongevallen zien.</p> |
| overig | | |
| 11l | Door komende jaren slim rijden/autonoom rijden en elektrisch rijden maakt dat de weggebruiker steeds meer technische ondersteuning krijgt. Dit slim rijden veroorzaakt minder files en meer doorstroming op hetzelfde wegenaanbod. Naast beloning van remote werken, het mogelijk afschaffen van de 'leaseauto', het | De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft gekeken naar uiteenlopende maatregelen die naast het uitbreiden van de A2 genomen kunnen worden. Dit zijn maatregelen zoals slim rijden, thuiswerken, verbetering van OV, et cetera die aansluiten op het reeds lopende Quick Win pakket. Deze maatregelen zijn ondergebracht in het Breed Mobiliteitspakket en kunnen een bijdrage leveren aan het verbeteren van de doorstroming op de A2. Op zichzelf leiden deze maatregelen niet tot het wegnemen van doorstromingsproblemen maar in |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|------|--|--|
| | bevorderen van OV maakt dat Nederland zich meer zal houden aan de milieudoelstellingen en minder weggebruik zoals voor Corona nodig zal zijn. | combinatie met infrastructurele maatregelen dragen ze bij aan een verdere verbetering van de doorstroming. |
| 11 m | Meer afslagen op de snelwegen, leidt tot meer in-/uitvoegmomenten waarbij het ritsgedrag van mensen, de bekende gunfactor, bepalend gaat zijn of er wel/geen sprake zal zijn van doorstroming. De voorgenomen ontwikkeling draagt geenszins bij aan een vlotte doorstroming; bezien met een vlotte doorstroming op bijvoorbeeld de tolwegen in Frankrijk waar het aantal toe-/afritten beperkt wordt gehouden. | <p>Het voorkeursalternatief van de A2 Deil-Vught voegt geen extra aansluitingen toe. Het voorkeursalternatief vermindert het aantal aansluitingen ook niet, omdat het aantal aansluitingen tussen Deil en Empel beperkt is, er een beperkt aantal rivierovergangen is en de gebieden tussen de rivieren bereikbaar moeten blijven. Rond 's-Hertogenbosch is daar deels op ingespeeld via de parallelstructuur die er nu al ligt. Daarmee is het mogelijk om het doorgaand verkeer op de hoofdrijbaan snel rond 's-Hertogenbosch te geleiden. De aansluitingen op de parallelbaan blijven nodig, enerzijds om de stad bereikbaar te houden en anderzijds om te voorkomen dat het verkeer zich in de stad gaat concentreren op een beperkt aantal routes.</p> <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft voorts gekeken naar het in- en uitvoegen van verkeer. Op een aantal aansluitingen is daarom aanvullend gekeken naar het effect van toeritdosering. Met toeritdosering is het mogelijk om het invoegen geleidelijk te laten verlopen waardoor de doorstroming iets verbetert in de turbulenzzone van de aansluiting. Toeritdosering is al onderdeel van het lopende Quick Win pakket en krijgt een vervolg in het Breed Mobiliteitspakket. Ook geeft de voorgenomen uitbreiding van de A2 Deil-Vught meer ruimte aan de weggebruiker om te kunnen anticiperen op invoegend verkeer.</p> |

3.12 Milieueffecten algemeen

Binnen dit thema zijn 3 unieke zienswijzen ingediend. De strekking van de zienswijzen is dat het milieubelang ondermaats en niet objectief in beeld is gebracht en onvoldoende is meegewogen in de keuze voor het voorkeursalternatief. Het milieueffectrapport heeft op basis van een probleemanalyse in beeld gebracht wat er speelt op de A2 Deil-Vught en op basis van onderzoeken volgens de geldende kaders de milieueffecten bepaald. Het milieueffectrapport bevat dus feitelijke informatie gebaseerd op gedegen onderzoek en biedt voldoende detailniveau om een voorkeursalternatief te kiezen. Dit onderschrijft de commissie-m.e.r. met haar positieve toetsingsadvies:

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3427/3427_ts_toetsingsadvies.pdf.

Bovendien heeft de informatie over natuur en milieu uit het milieueffectrapport een doorslaggevende rol gespeeld in de afweging naar het voorkeursalternatief. Het huidige voorkeursalternatief (verbreding naar 2x4 rijstroken tussen Deil en Empel) is een balans tussen probleemoplossend vermogen op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid aan de ene kant en milieueffecten aan de andere kant. Wanneer de milieueffecten buiten beschouwing zouden zijn gelaten, zou verbreding naar 2x5 rijstroken het meest gunstige alternatief zijn geweest.

Tabel 3.12 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp milieueffecten algemeen

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| 12a | De milieueffecten zijn onvoldoende in beeld gebracht in het MER en meegewogen bij de keuze voor een voorkeursalternatief. | Natuur en milieu hebben een grote rol gespeeld in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. In de afweging naar het voorkeursalternatief hebben zij zelfs een doorslaggevende rol gespeeld. Het huidige voorkeursalternatief (verbreding naar 2x4 rijstroken tussen Deil en Empel) is een balans tussen probleemoplossend vermogen op het gebied van verkeer en verkeersveiligheid aan de ene kant en milieueffecten aan de andere kant. Wanneer alleen naar effect op doorstroming wordt gekeken, zonder afweging met kosten, milieu en |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | | <p>leefomgeving, scoort 2x5 het beste. De effecten op milieu en leefomgeving zijn echter dusdanig negatief dat mitigatie en compensatie lastig zou worden.</p> <p>Het milieueffectrapport constateert dat de stikstofdepositie, geluidsoverlast, uitstoot van fijnstof en CO₂ ten gevolge van het voorkeursalternatief toenemen. De toename ten opzichte van de referentiesituatie is over het algemeen beperkt en te mitigeren of compenseren. Andere negatieve milieueffecten staan in het MER en zijn meegenomen in de afweging.</p> <p>De commissie-m.e.r. vindt het milieueffectrapport ook van voldoende detailniveau om het milieu- en natuurbelang mee te wegen en een afweging tussen de alternatieven te maken. Zij vragen alleen om een aanvulling op het gebied van stikstofdepositie die het project A2 Deil-Vught ondertussen heeft toegevoegd aan het natuurrapport. https://www.commissiener.nl/docs/mer/p34/p3427/3427_ts_toetsingsadvies.pdf</p> |
| 12b | <p>Bij de bepaling van wat de voorkeursvariant is, is kennelijk alleen gekeken naar de verkeerskundige effecten. De criteria, welke gehanteerd worden vanaf pagina 133, laten alarmerende scores zien voor de gebruiksfuncties. Op basis hiervan zou de voorkeursvariant ontraden moeten worden. De MER laat zich hierover niet uit. Het rapport staat wel vol met disclaimers over nader te onderzoeken problemen, maar nergens staat dat die zouden moeten kunnen leiden tot het verlaten van de voorkeursvariant wanneer de nadelen onvoldoende gecompenseerd worden of niet gecompenseerd kunnen worden. Hierdoor is er een levensgrote kans dat de projectontwikkeling doordendert en later niet meer teruggedraaid kan worden. 'De belangen zijn te groot' en 'er is al teveel geld uitgegeven om nu nog te stoppen' et cetera.</p> | <p>Het milieueffectrapport geeft objectief aan welke effecten de alternatieven hebben. Voor de meeste alternatieven geldt dat de verkeerskundige effecten positief zijn en veel milieueffecten negatief. Vervolgens is een afweging gemaakt tussen de alternatieven, en dus tussen de verschillende effecten. Deze afweging staat beschreven in paragraaf 5.3 van de structuurvisie.</p> <p>In de MIRT-planuitwerking maakt Rijkswaterstaat een gedetailleerder ontwerp en brengt zij de milieueffecten gedetailleerder in beeld en stelt noodzakelijke mitigatie of compensatie vast.</p> |
| 12c | <p>Het MER is niet zakelijk en objectief.</p> | <p>Het milieueffectrapport heeft op basis van een probleemanalyse in beeld gebracht wat er speelt op de A2 Deil-Vught. Daaruit is onder andere gebleken dat in de bestaande situatie de verkeersintensiteiten hoog zijn in verhouding tot de beschikbare wegcapaciteit, dat er veel ongevallen plaatsvinden en dat de doorstroming slecht is. Dit is feitelijke informatie gebaseerd op gedegen onderzoek.</p> <p>De commissie-m.e.r., adviseert, als onafhankelijke organisatie, over de inhoud van milieueffectrapporten. Alle adviezen van de commissie-m.e.r. zijn openbaar. De commissie –m.e.r. vindt het milieueffectrapport van voldoende niveau om een afweging tussen de alternatieven te maken. Zij vragen alleen om een aanvulling op het gebied van stikstofdepositie die het project A2 Deil-Vught ondertussen heeft toegevoegd aan het natuurrapport. https://www.commissiener.nl/docs/mer/p34/p3427/3427_ts_toetsingsadvies.pdf</p> |

3.13 Leefbaarheid en gezondheid

Binnen dit thema zijn 20 unieke zienswijzen ingediend. Zienswijze-indieners maken zich zorgen over de effecten van het voorkeursalternatief op de leefbaarheid en gezondheid van omwonenden. Ook vinden ze dat effecten gedetailleerder onderzocht moeten worden en dat ook bovenwettelijke maatregelen getroffen moeten worden. De zorgen rondom leefbaarheid en gezondheid zijn begrijpelijk. Het milieueffectrapport

laat inderdaad een verslechtering zien ten gevolge van het voorkeursalternatief. Daarom onderzoekt het project A2 Deil-Vught de gedetailleerde effecten en mitigerende maatregelen in de MIRT-planuitwerkingsfase, vóórdat de minister van Infrastructuur en Waterstaat een besluit neemt (het projectbesluit A2 Deil-Vught) op het einde van de MIRT-planuitwerking. Het Rijk is verplicht de wettelijke mitigerende maatregelen te nemen. Daarnaast kunnen de regionale partijen bovenwettelijke mitigerende maatregelen nemen.

Tabel 3.13 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp leefbaarheid en gezondheid

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---------------------|--|--|
| leefbaarheid | | |
| 13a | Waarom zijn de cumulatieve effecten niet bepaald? En worden deze nog wel bepaald? | <p>In de verkenningsfase ligt de focus op effecten die bepalend en sterk onderscheidend zijn voor de vergelijking van alternatieven, en de vergelijking met de situatie bij 'niets doen' (referentiesituatie). Op basis van deze vergelijking is het voorkeursalternatief samengesteld. In de uitgevoerde onderzoeken ligt de focus op de vraag of de onderzochte alternatieven onderscheidende effecten hebben (bijvoorbeeld meer of minder geluid ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de referentiesituatie). De milieubelasting van andere bronnen (bijvoorbeeld het spoor of de scheepvaart) is in alle alternatieven gelijk aan de referentiesituatie. De cumulatieve milieubelasting geeft dus geen extra, onderscheidende informatie voor de keuze tussen de alternatieven. Het verschil zit hem juist in de milieubelasting die de A2 genereert. Daarom wordt in de verkenningsfase de cumulatieve milieubelasting niet bepaald.</p> <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase wordt de cumulatie van milieueffecten 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 wordt op woningniveau berekend of er ten gevolge van het project een overschrijding optreedt van de toetswaarde, en zo ja welke maatregelen daarvoor financieel akoestisch doelmatig zijn (kosten/baten analyse). De toetswaarde van de rijksweg kan voor elk geluidgevoelige objecten een andere waarde zijn en wordt bepaald met de brongegevens uit het geluidregister. Voor de geluidgevoelige objecten waar overschrijdingen 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. Voor wat betreft luchtkwaliteit wordt in de berekeningen gebruik gemaakt van achtergrondconcentraties (alle bijdragen van andere bronnen) zoals bepaald door het RIVM. Waar doelmatig zal aanvullend middels de Milieugezondheidsrisico(MGR)-methodiek de optelsom van het projecteffect van lucht en geluid inzichtelijk gemaakt worden.</p> |
| 13b | De exacte effecten en mitigerende maatregelen zijn nog niet concreet genoeg om een voorkeursalternatief te kiezen. | De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de effecten op leefbaarheid op hoofdlijnen bepaald, om een keuze tussen de alternatieven mogelijk te maken. In het uitgevoerde onderzoek ligt de focus op de vraag of de onderzochte alternatieven onderscheidende effecten hebben (meer of minder geluid/emissies/et cetera ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de referentiesituatie). Voor deze vergelijking en de keuze voor een voorkeursalternatief volstaan de gemiddelde effecten op deelgebied niveau. Hierbij heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught een eerste inschatting gemaakt of mitigatie en compensatie van effecten haalbaar is. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt de effecten in de volgende fase in meer detail. Geluidsbelastingen boven de wettelijke norm (toetswaarde) zijn niet zonder meer toegestaan. Waar doelmatig worden maatregelen getroffen om te mitigeren. |
| 13c | Wat zijn de effecten tijdens de realisatiefase? | Effecten tijdens de realisatie gaan over bijvoorbeeld verkeershinder en bouwgeluiden. Het milieueffectrapport heeft de effecten tijdens de realisatiefase op hoofdlijnen, kwalitatief in beeld gebracht, zie paragraaf 6.4.4 in het hoofrapport MER. Er treden inderdaad naar verwachting in alle alternatieven verkeershinder, geluidhinder en trillingen op. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt dit in de MIRT-planuitwerkingsfase in meer detail. |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 13d | Zijn of worden de leefbaarheidseffecten gemeten? | <p data-bbox="687 232 810 255"><i>Luchtkwaliteit</i></p> <p data-bbox="687 259 1417 622">In de verkenningsfase van het project hebben geen metingen voor luchtkwaliteit plaatsgevonden. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de concentraties van NO₂, PM10 en PM2,5 conform de richtlijnen voor luchtkwaliteitsonderzoek berekend met behulp van modellen. Dit gaat het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerkingsfase ook doen. Belangrijke beperkingen van metingen zijn namelijk dat ze enkel inzicht geven in de luchtkwaliteit op het betreffende punt, gedurende een specifieke periode en dat metingen alleen iets zeggen over een voorbijge periode. Het is dus onmogelijk om alleen met metingen iets te zeggen over een groter gebied of over toekomstige ontwikkelingen in 2040. Verder wordt in Nederland de luchtkwaliteit jaarlijks gemonitord binnen het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Het RIVM maakt hier onderdeel van uit. Uit deze monitoring, gebruikt voor het in beeld brengen van de huidige situatie in het project A2 Deil-Vught, volgen geen grenswaardenoverschrijdingen.</p> <p data-bbox="687 654 746 676"><i>Geluid</i></p> <p data-bbox="687 680 1417 1124">Het akoestisch onderzoek wordt niet met metingen maar met modelberekeningen uitgevoerd. Er vinden ook geen nulmetingen plaats. Geluid gedraagt zich grillig en de waarneembaarheid hiervan is van verschillende factoren afhankelijk (tijdstip van de dag, weersomstandigheden, de hoogte van ander omgevingsgeluid, persoonlijke hinderbeleving). Op momenten waarop er meer verkeer rijdt, is de geluidbelasting hoger dan op momenten waarop er minder verkeer rijdt. Ook weersinvloeden spelen een rol in de waarneembaarheid van het wegverkeer. Bij 'meewind' is het wegverkeer duidelijker waarneembaar dan bij 'tegenwind'. De geluidproductie van een weg verschilt dan ook per dag en zelfs gedurende de dag. Het normenstelsel is gebaseerd op de jaargemiddelde situatie over het etmaal. Hierin is een toeslagfactor voor de avond (5 dB) en nachtperiode (10 dB) verrekend, omdat de hinderfactor in deze periodes over het algemeen groter is dan in de dagperiode. Kortstondige geluidmetingen geven daarom ook vaak een ander resultaat dan berekende geluidbelastingen gebaseerd op jaargemiddeld verkeersbeeld. Ook hier geldt dat gevolgen in 2040 op dit moment alleen te berekenen zijn en niet te meten.</p> <p data-bbox="687 1155 1417 1460">De waarneembaarheid van geluid van een weg hangt ook af van in hoeverre er op dat moment andere geluiden (omgevingsgeluid) hoorbaar zijn. Een weg met een geluidbelasting van 45 dB op 500 m afstand kan in een 'stil' gebied duidelijk waarneembaar zijn, terwijl een weg met een geluidbelasting van 55 dB op 500 m afstand in een stadscentrum niet waarneembaar is. Ook verschilt de waarneembaarheid per persoon. Dit is echter lastig te objectiveren en te toetsen. Middels geluidgrenswaarden wordt de geluidsituatie op een objectieve manier getoetst. De normen die in de wet zijn opgenomen, en het voldoen aan deze normen, bieden helaas geen garantie dat geluidoverlast niet optreedt. Dit komt doordat het van verschillende factoren afhankelijk is en een subjectief karakter heeft.</p> <p data-bbox="687 1491 1417 1630">Het project A2 Deil-Vught verricht de akoestische onderzoeken conform het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift geluid 2012 (RMG2012), hoofdstuk 3. Rijkswaterstaat hanteert dit rekenvoorschrift bij alle projecten om een eenduidige en objectieve methode voor het akoestisch onderzoek te hanteren. Van het wettelijk rekenvoorschrift kan niet worden afgeweken.</p> <p data-bbox="687 1662 1417 1742">Het RMG2012 legt onder andere vast dat berekeningen plaatsvinden met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal) van een jaargemiddeld verkeersbeeld.</p> <p data-bbox="687 1774 1417 2020">De rekenmodellen zijn gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek en op een grote hoeveelheid metingen aan voertuigen en wegdekken. De berekeningen worden uitgevoerd voor gemiddelde weersomstandigheden in Nederland, ongeacht de oriëntatie van de woning ten opzichte van de weg. Dit gebeurt door in eerste aanleg de geluidoverdracht - vanuit alle richtingen - te berekenen onder meewindcondities. Dit betekent dat de wind vanaf de bron richting de ontvanger waait. Als de weercondities afwijken ten opzichte van het gemiddelde weer in Nederland kan afhankelijk van de ligging van de woning ten opzichte van de weg een hogere of lagere gemiddelde geluidbelasting optreden ten opzichte van de</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | | <p>berekende etmaalwaarde. Om te komen tot een jaargemiddelde meteorologische situatie in Nederland wordt op het berekende geluidniveau een aftrek toegepast: de meteocorrectieterm (Cm). Op deze manier worden de effecten van meteorologische omstandigheden op de berekende geluidbelasting gecorrigeerd.</p> <p>Het gebruik van modellen voor het onderzoeken van de toekomstige geluidssituatie is onontkoombaar. Rijkswaterstaat verricht het onderzoek met behulp van modelberekeningen om de volgende redenen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - toekomstige situaties zijn niet te meten (de aangepaste situatie van de A2 en omgeving is immers nog niet aanwezig); - het onderzoeken van mogelijke geluidmaatregelen zonder gedetailleerde modelberekeningen is niet mogelijk (de maatregelen zijn immers nog niet aangebracht); - de wettelijke normen waaraan moet worden getoetst hebben betrekking op het jaargemiddelde geluidsniveau. Tijdens een geluidmeting zullen deze gemiddelde omstandigheden qua verkeersaanbod en weersomstandigheden zich zelden voordoen; daardoor zijn de omstandigheden tijdens een meting veelal niet representatief. Een representatieve meting zal daarom altijd veel tijd (minimaal enkele maanden) in beslag nemen; - het is niet mogelijk om met metingen de referentiewaarde (geldt voor de verkenningsfase) of toetswaarde (geldt voor de MIRT-planuitwerkingsfase) van de geluidbelasting te bepalen, aangezien dit wordt bepaald met de brongegevens uit het geluidregister*, bij het volledig benut geluidproductieplafond*; - bij metingen wordt niet alleen het geluid van de rijksweg gemeten maar ook omgevingsgeluiden. Deze omgevingsgeluiden zijn bijvoorbeeld verkeer in de woonwijk, geruis van bomen en/of spelende kinderen; - vanwege grote aantallen woningen zijn metingen praktisch niet uitvoerbaar; - vanuit modelberekeningen zijn resultaten beter reproduceerbaar dan bij het toepassen van metingen. <p>Het RIVM, dat beheerder is van het RMG2012, verricht als onafhankelijk instituut steekproefsgewijs metingen bij referentiepunten ter controle van de rekenmethode voor geluidproductie op referentiepunten. Op enkele referentiepunten voeren zij permanent metingen uit. Over deze metingen rapporteert het RIVM in de zogenaamde geluidmonitor. Wanneer uit de metingen blijkt dat er sprake is van een significante afwijking ten opzichte van berekeningen volgens het RMG2012, kan het RIVM besluiten om de rekenmethode aan te passen. Vooralsnog heeft het RIVM daartoe geen aanleiding gezien.</p> <p>* geluidregister en geluidproductieplafond</p> <p>Het geluidregister is een landelijke gegevensbank waarin de ligging van alle referentiepunten is opgenomen, alsmede de waarde van het geldende geluidproductieplafond per referentiepunt. De geluidproductieplafonds geven de maximaal toegestane geluidproductie aan die een rijksweg (weg in beheer van Rijkswaterstaat) mag voortbrengen op de referentiepunten. Referentiepunten zijn denkbeeldige punten en liggen op circa 100 m afstand van elkaar, en op circa 50 meter afstand van de buitenste rijstrook van een rijksweg.</p> <p>Het geluidregister bevat tevens de brongegevens (zoals verkeersintensiteit, snelheid, type verharding en afscherming). Het geluidregister is openbaar en via internet te raadplegen. Het geluidregister voor wegen wordt beheerd door Rijkswaterstaat en is te raadplegen op https://www.rijkswaterstaat.nl/geluidregister.</p> <p>Voor het bepalen van de toetswaarde op de geluidgevoelige objecten (vindt plaats in de fase van de MIRT-planuitwerking) dient in het akoestisch onderzoek conform de wettelijke bepalingen gerekend te worden met de brongegevens zoals deze zijn vastgelegd in het geluidregister van Rijkswaterstaat.</p> |
| 13e | <p>Leefbaarheid moet prioriteit krijgen boven doorstroming en economie. Leefbaarheid is onvoldoende meegewogen in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught.</p> | <p>Leefbaarheid is een belangrijk onderwerp geweest in de afweging naar het voorkeursalternatief. Vanwege de grote effecten op leefbaarheid heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught bijvoorbeeld geconcludeerd dat verbreding naar 2x5 rijstroken niet wenselijk is. Het huidige voorkeursalternatief vormt daarmee een balans tussen doorstroming en verkeersveiligheid (de projectdoelen) en leefbaarheid.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | | <p>In het milieueffectrapport is leefbaarheid onderzocht in de thema's geluid, luchtkwaliteit en gezondheid, maar bijvoorbeeld ook in gebruiksfuncties (recreatiemogelijkheden en woonkwaliteit), natuur en landschap. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de effecten op hoofdlijnen bepaald, om een keuze tussen de alternatieven mogelijk te maken. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt de effecten in de volgende fase in meer detail. Hier geldt de wettelijke verplichting om effecten boven de wettelijke normen te mitigeren of te compenseren.</p> |
| 13f | <p>Ik vind het geen goed idee om de snelweg op de rand van Empel te leggen omdat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - geluidsoverlast, ik hoor de snelweg nu ook al; - de rust van de dieren die in de uiterwaarden leven wordt verstoord; - het is niet meer fijn om in de uiterwaarden te lopen als je de hele tijd de snelweg hoort. | <p>De verbreding van de A2 naar 2x4 rijstroken tussen Deil en Empel zorgt er inderdaad voor dat de snelweg dichterbij Empel komt te liggen en dat er meer verkeer over de weg rijdt. In de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt het project A2 Deil-Vught wat de exacte effecten op bijvoorbeeld natuur, geluidbelasting en luchtkwaliteit zijn, en wat de benodigde mitigerende maatregelen zijn.</p> |
| 13g | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 116 gemeld dat de gezonde en veilige fysieke leefomgeving bij opties A en B en C verslechteren. Graag onderbouwen waarom dan toch een van deze opties wordt gekozen en hoe de aanwonenden worden ontzorgd en beschermd tegen deze gevolgen.</p> | <p>Paragraaf 8.2 van het milieueffectrapport en paragraaf 5.3 van de structuurvisie lichten toe waarom het voorkeursalternatief is gekozen. Het voorkeursalternatief biedt een balans tussen doorstroming en verkeersveiligheid enerzijds en leefbaarheid anderzijds. Verbreding naar 2x5 rijstroken zou vanuit doorstroming en verkeersveiligheid een beter alternatief zijn, maar daar is niet voor gekozen vanwege de veel grotere effecten op leefbaarheid en op natuur dan verbreding naar 2x4 rijstroken hierop heeft. Voor de opmerking over ontzorgen, zie 13h.</p> |
| 13h | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 131 geschreven dat indien een asymmetrische verbreding een doelmatige bijdrage kan leveren aan de leefbaarheid, maar bovenwettelijk is, de meerkosten als meekoppelkans zullen gelden. De Gelderse regionale partijen zullen deze dan zelf moeten betalen. Rijkswaterstaat zegt hier dus dat het best kan zijn dat sommige maatregelen zinvol zijn en dat er dan minder schade wordt aangedaan aan de aanwonenden, maar dat die mensen dan pech hebben gehad. Dan moeten ze maar gaan bedelen bij de regionale partijen. Rijkswaterstaat mag hun leefomgeving kapot maken en de regionale partijen, die geen cent te makken hebben, moeten dan maar zorgen voor een oplossing. Bizar. Als hier wordt bedoeld wat ik hierboven omschrijf, moet Rijkswaterstaat zich diep schamen. Burgers hebben recht op een overheid die voor hen zorgt. Niet op een overheid die hen met volle bewustzijn schade doet en dan de andere kant op wijst.</p> | <p>Wetgeving beschermt bewoners rondom de A2 Deil-Vught, onder andere wetgeving op het gebied van geluid, luchtkwaliteit en nadeelcompensatie. Deze wetgeving waarborgt bijvoorbeeld dat negatieve effecten die zorgen voor een overschrijding van de wettelijke norm gemitigeerd en/of gecompenseerd moeten worden en dat burgers die blijvend nadeel ondervinden van een project gecompenseerd worden. Zie hiervoor ook 19d. Aanvullende maatregelen zijn mogelijk indien daarvoor financiering van andere partijen beschikbaar is.</p> |
| 13i | <p>Tijdens de informatieve bijeenkomsten werd steeds gewezen op het belang van de omgevingskwaliteit. Toch merk ik nu dat dit belang wat weggeschoven gaat worden door de opmerkingen die gemaakt zijn, dat de grenzen van het geluid etc. nog worden opgezocht. Dit</p> | <p>Om de effecten van de alternatieven op luchtkwaliteit en geluid te beoordelen, heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught in beeld gebracht bij hoeveel procent van de gevoelige objecten in het studiegebied een verslechtering van het geluid en de luchtkwaliteit optreedt. Aanvullend heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught lucht en geluid aan de wettelijke normen getoetst en inzichtelijk gemaakt welk percentage van de gevoelige objecten in het studiegebied voldoet aan de WHO advieswaarden van 2005. Het Rijk is gehouden aan de wettelijke normen en moet</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | <p>is geen goed signaal dat door de overheid wordt afgegeven.</p> <p>Vanwege het economisch belang wordt het dorp Waardenburg en zijn omgeving nog hoger belast. Het mag niet zo zijn dat in het belang van Nederland een klein deel van de bevolking steeds verder wordt benadeeld. En alhoewel alle meetmodellen misschien nog een kleine ruimte laten zien, zou het bijzonder op prijs worden gesteld wanneer de leefomgeving ook daadwerkelijk verbeterd zou worden in plaats van een verdere verslechtering die dan hoegenaamd binnen de marges valt. Het gebied staat al zwaar onder druk door de huidige verkeersbelasting op de A2, het spoor met toekomstige verzwarende van het treinverkeer, het rivierverkeer en de windmolens.</p> <p>Daarbij wijs ik ook graag op de informatie van gezondheidsinstanties waaruit duidelijk blijkt welke effecten fijnstof en geluid hebben op de gezondheid van mensen en op de werking van de hersenen. Dit mag niet onderschat worden.</p> <p>Ik verzoek u daarom dan ook dringend om hier extra budget voor vrij te maken - eventueel in overleg met andere overheden.</p> | <p>budget beschikbaar stellen voor eventueel noodzakelijke mitigerende maatregelen. Andere partijen kunnen eventuele wensen voor bovenwettelijke verbetering van de geluidbelasting en luchtkwaliteit als meekoppelkans aandragen, uitwerken en financieren.</p> <p>Het bereiken van de WHO-advieswaarden is geen harde doelstelling in het beleid, maar wel een ambitie. In het Schone Lucht Akkoord (SLA) is het doel om gezondheidswinst voor heel Nederland per 2030 te bereiken, waarbij de WHO-advieswaarden van 2005 het uitgangspunt zijn. Om dat te bereiken wordt ingezet op een divers palet aan maatregelen, maar niet op toetsing aan deze waarden binnen de projecten. Het SLA kan een project dus zeker noemen als ontwikkeling, maar verder heeft het SLA geen 1 op 1 relatie met een projectbeoordeling/effectstudie. Het kabinet vindt de in 2021 aangescherpte WHO advies waarden voor NO₂, PM₁₀ en PM_{2,5} vooralsnog niet haalbaar voor 2030 maar is voornemens daar stapsgewijs naar toe te werken.</p> <p>Voor de geluidberekeningen houdt het project A2 Deil-Vught zich aan het Reken- en Meetvoorschrift Geluid 2012 (RMG 2012). Het RMG 2012 is wettelijk vastgelegd. In het kader van dit project worden dus geen geluidnormen naar beneden bijgesteld, dat is niet aan het project.</p> <p>Het advies van het RIVM om de cumulatierregels te heroverwegen is ingegeven door enkele nieuwe inzichten in geluidhinder bij een gegeven geluidbelasting. Het MER-onderzoek heeft gebruik gemaakt van de zogenoemde Milieugezondheidsrisico-indicator (MGR), waarmee locaties geïdentificeerd zijn waar bewoners op basis van de gecumuleerde milieubelasting een hoog risico lopen op gezondheidseffecten.</p> |
| 13j | <p>Gezien de uitstoot, de belasting voor het milieu, de normen waar de overheid zich aan dient te houden lijkt mij dat het verder belasten van het milieu in deze toch al drukke stedelijke omgeving [Empel] ook met zich meebrengt dat woningbouw ook meer problematisch zal worden en dat meer asfalt en toegang tot het dorp tot minder woningen zal leiden omdat dan de norm onder druk komt te staan.</p> | <p>Te ontwikkelen woningbouw wordt in de planvormingsfase door gemeenten getoetst aan de wettelijke normen met betrekking tot geluid en luchtkwaliteit. Indien deze niet voldoen, worden mitigerende of compenserende maatregelen meegenomen in de ontwikkeling of worden eventueel de woningbouwontwikkelplannen gewijzigd zodat voldaan wordt aan de wettelijke normen. Dit is ook van toepassing op Empel.</p> |
| 13k | <p>Indien Rijkswaterstaat ondanks alle kritiek toch volhoudt de A2 te verbreden, dan doe ik een zeer dringende oproep het maximale te geven om de verbreding de eerste snelweg aanpassing te laten zijn die de wereld beter achterlaat dan dat deze was voor de maatregel. Dat is mogelijk. Maar dan moet Rijkswaterstaat niet 1200 bladzijden aan onderzoek besluiten met woorden als 'we zullen precies doen wat de wet voorschrijft, maar geen centimeter meer'. Heb dan het lef om een statement te maken en het goede te doen. Transformeer Waardenburg van een van de ongezondste dorpen van Midden-</p> | <p>Het programma A2 Deil-Vught zet in op een nieuwe aanpak van de snelwegaanpassing door middel van gedeeld opdrachtgeverschap (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant, Regio Rivierenland en gemeente 's-Hertogenbosch) in de verkenning. Het programma investeert EUR 91 miljoen in aanvullende maatregelen (in het lopende Quick Win pakket en het nieuwe Breed Mobiliteitspakket) en flankerende maatregelen waaronder gebiedsgerichte leefbaarheid. Helaas is het niet mogelijk om vanuit het project alle problemen langs een van de belangrijkste verkeersassen noord-zuid op te lossen. Deze worden niet alleen veroorzaakt door verbreding van de weg, maar ook door eerder gemaakte keuzes om dichtbij een snelweg te bouwen. In de MIRT-planuitwerkingsfase berekent het project A2 Deil-Vught de effecten gedetailleerder om de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen te bepalen. Het Rijk is vervolgens verantwoordelijk voor uitwerking, financiering en uitvoering van wettelijke maatregelen. De regionale opdrachtgevers kunnen aanvullende, bovenwettelijke maatregelen inbrengen en financieren als meekoppelkans (zie ook 9a).</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | <p>Nederland naar een oase, met twee groene longen, eentje ten oosten en eentje ten westen van de A2. Realiseer een nationaal voorbeeldproject, dat de start vormt van het nieuwe werken van Rijkswaterstaat. In het beheer van rivieren en uiterwaarden is dat Rijkswaterstaat inmiddels gelukt, dat moet voor snelwegen ook zo kunnen.</p> | |
| 13l | <p>Als Rijkswaterstaat de moed heeft nu te kiezen voor kwaliteitsverbetering, start dan vandaag met innoveren en vergroenen. Ga niet pas over 10 jaar achteraf compenseren, maar geef nu die groene impuls, zodat de schade die zich straks voor gaat doen (meer vervuiling, meer trillingen, meer giftige stoffen, meer hitte, et cetera) deels kan worden opgenomen in het nieuwe groen. Compenseer van tevoren en compenseer ruim. En ga niet doen wat Rijkswaterstaat gewend is te doen (zie ook pagina 25 van het hoofddocument): als er op een locatie bomen moeten verdwijnen, ergens in the middle of nowhere een paar hectare aankopen en daar wat bomen 'wegzetten'. Doe de inwoners de eer aan om daar waar je hun omgeving sloop, en je hen jarenlang in de stank, trillingen, en andere vormen van overlast zet, je ervoor zorgt dat hun omgeving ook fatsoenlijk wordt hersteld. Laat zien dat I&W en Rijkswaterstaat staan voor Nederland en staan voor kwaliteit.</p> | <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase brengt het project A2 Deil-Vught, met participatie, samen met betrokkenen, haalbare oplossingen in beeld voor inpassing en herstel. Het project neemt inpassing en ruimtelijke kwaliteit intensief mee via een inpassingsvisie en landschapsplan, die worden opgesteld door (landschaps)architecten en waarbij participatie ook een belangrijke rol speelt. Vooraf compenseren wordt bemoeilijkt omdat de plannen uit de verkenning nader uitgewerkt dienen te worden in de MIRT-planuitwerkingsfase: het project bepaalt nog wat het waar dient te realiseren (ontwerp) en welke effecten deze plannen hebben. Tevens wil het project voorkomen dat aanplant voor de realisatie weer weggehaald moet worden, of dat de compensatie de realisatie belemmert.</p> |
| 13m | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 116 gesteld dat de leefomgevingskwaliteit bij opties B en C verbeterd zouden worden. Dit geldt natuurlijk slechts voor een beperkt aantal inwoners. Een groot aantal andere inwoners ondervindt in deze opties juist een verslechtering van de leefomgevingskwaliteit. Dit graag toevoegen. Het is de taak van Rijkswaterstaat om een goede afweging te maken tussen de belangen van de delen van de bevolking die beter worden van een verbreding van de A2 en de delen van de bevolking die slechter worden van een verbreding van de A2. Ik verzoek u het niet te doen voorkomen alsof het verbeteren van de omstandigheden voor enkelen het verbeteren van de omstandigheden van allen zouden zijn</p> | <p>Het klopt dat de verbeterde leefomgevingskwaliteit slechts voor een deel van de bewoners geldt. Daarom staan er in tabel 6.27 van het milieueffectrapport ook 2 regels bij 'goede leefomgevingskwaliteit': 1 regel die het positieve effect op bewoners van de kern van Waardenburg toelicht en 1 regel die het negatieve effect op andere bewoners langs de A2 Deil-Vught toelicht.</p> |
| 13n | <p>Heel merkwaardig vinden wij de laatste zinnen van de eerste alinea. U stelt dat als het geluid binnen de normen blijft, u niet verplicht bent om maatregelen te nemen.</p> | <p>Het milieugezondheidsrisico (MGR) wordt berekend op basis van de geluidbelasting en luchtkwaliteit. Indien deze toenemen, neemt ook het MGR toe. Zolang de geluidbelasting en luchtkwaliteit binnen de wettelijke normen blijven, is het effect op de gezondheid conform Nederlandse wetgeving acceptabel, en is het nemen van maatregelen niet noodzakelijk.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|------------|---|---|
| | <p>U wekt met die zin de indruk dat u in dat geval geen maatregelen gaat nemen. Zien wij dat juist? Heeft dat effect op het milieugezondheidsrisico.</p> | |
| gezondheid | | |
| 13o | <p>Wij vragen u te motiveren waarom een verdere aantasting van de gezondheid van de bewoners in Empel door de plannen voor de A2 aanvaardbaar is.</p> | <p>Aantasting van de gezondheid van de bewoners langs het traject A2 Deil-Vught (en daarmee ook de bewoners van Empel) boven de wettelijke normen is niet aanvaardbaar. Daarom voert het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerkingsfase gedetailleerder onderzoek uit om de geluidseffecten op woningniveau en de luchtkwaliteit te berekenen. Wanneer wettelijke normen worden overschreden, bepaalt Rijkswaterstaat noodzakelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen. 14a legt dit uit.</p> |
| 13p | <p>Artikel 8 EVRM beschermt het recht op het privéleven en omvat meer dan alleen gezondheid, het welzijn en meer in het algemeen de lichamelijke en psychische integriteit. Uit de uitspraak van Europees Hof voor de Rechten van de Mens (verder: EHRM) van 9 december 1994 (AB 1996/56, López Ostra/Spanje) volgt dat uit artikel 8 EVRM de positieve verplichting wordt afgeleid om burgers te beschermen tegen de gevolgen van milieuvervuiling, ook als deze niet levensbedreigend is. Daarbij moet het gaan om ernstige vervuiling, die het welzijn van burgers zodanig schaadt dat een effectief genot van het recht op privé- en gezinsleven niet meer mogelijk is. Daarbij is van belang dat het EHRM in de uitspraak van 27 januari 2009 (AB 2009/285, Tatar/Roemenië) het zogenaamde voorzorgsbeginsel afleidt uit het recht op privéleven, zoals gegarandeerd door artikel 8 EVRM. De werking van artikel 8 EVRM beperkt zich in dit verband niet tot het milieurecht maar kan ook aan de orde zijn op andere terreinen waar de gezondheid van personen in het geding is en de stand van de wetenschap (nog) geen voldoende duidelijkheid over potentieel gevaarlijke effecten biedt. Uit de laatste uitspraak volgt dat op basis van het voorzorgsbeginsel de afwezigheid van zekerheid over het intreden van milieuschade gelet op de wetenschappelijke en technische kennis op een bepaald moment niet kan rechtvaardigen dat de overheid effectieve maatregelen nalaat die zijn gericht op het voorkomen van ernstige en onomkeerbare milieuschade.</p> | <p>Het is vaste rechtspraak van het EHRM dat het EVRM geen uitdrukkelijk recht toekent op een schone en stille omgeving. Artikel 8 EVRM kan in het geding zijn indien de overlast zo is dat die de betrokkene in ernstige mate in zijn gezondheid treft of hem belet in zijn woongenot en zijn privé- of gezinsleven. In het kader van de structuurvisie is onderzoek verricht naar de effecten van het project. Uit het onderzoek blijkt dat de effecten van het voorkeursalternatief op de gezondheid over het gehele traject zorgen voor een lichte toename van het milieugezondheidsrisico, met op sommige locaties een wat grotere toename. Er is geen reden om aan te nemen dat de effecten zodanig zijn dat de inwoners van Waardenburg en/of de bewoners van de Bungawall woningen in ernstige mate in hun gezondheid worden getroffen of worden belet in hun woongenot en privé- of gezinsleven. Hieruit kan worden afgeleid dat een schending van artikel 8 EVRM dan niet aan de orde is.</p> |
| 13q | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 88 gemeld dat Rijkswaterstaat ten aanzien van de gezondheid van de bewoners werkt met de Milieu gezondheidsindicator MGR. De MGR in deelgebieden zou zich gemiddeld tussen 3,11 en 3,52 bevinden. Ik en mijn wijkgenoten zijn geen gemiddeld MGR. Wij zijn mensen met een daadwerkelijke</p> | <p>Vanwege de grote, lokale verschillen binnen het traject A2 Deil-Vught is er in de verkenningsfase al voor gekozen om de effecten op gezondheid op deeltrajectniveau in beeld te brengen in plaats van op het niveau van het gehele traject. Uit de effectbepaling op deeltrajectniveau blijkt inderdaad dat het milieugezondheidsrisico bij Waardenburg toeneemt ten gevolge van de alternatieven A, B en C en het voorkeursalternatief en dat de toename in andere deeltrajecten kleiner is. Dit is ook de reden waarom het milieueffectrapport Waardenburg apart benoemt. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerkingsfase een gedetailleerder ontwerp van het voorkeursalternatief.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | <p>belasting. Graag verneem ik van Rijkswaterstaat wat de MGR op mijn adres is, niet afgeleid uit een computermodel, maar gemeten. Uit vele nationale en internationale onderzoeken blijkt dat mensen die binnen een bepaalde afstand van een snelweg wonen wel degelijk significante gezondheidsschade oplopen door onder meer fijnstof, ultrafijnstof, diverse gassen, lawaai overdag, lawaai 's (Lnight) nachts (slechte nachtrust) en lange golf/lage frequentiegeluid (hartfalen, bloedvat klachten). Ik en mijn wijkgenoten zijn slachtoffer van de effecten van deze schadefactoren. Wat gaat Rijkswaterstaat doen om ons te ontzorgen en te beschermen? Hoe gaat Rijkswaterstaat voorkomen dat ik en mijn wijkgenoten significant korter leven dan de gemiddelde Nederlander? Hoe kan Rijkswaterstaat zonder enige schroom vermelden dat er weliswaar sprake is van ruimtelijke variaties op wijk- en buurniveau, maar dat deze effecten nu even niet worden vermeld en dat Rijkswaterstaat gewoon luchtigjes uitgaat van waarden op een hoog abstractieniveau en dat de hoge waarden die er wel degelijk zijn niet bepalend zijn geweest voor de afweging. Hecht Rijkswaterstaat geen enkele waarde aan de gezondheid van ons, de aanwonenden, als burgers van dit land?</p> | <p>Vervolgens onderzoekt het project A2 Deil-Vught middels diverse effectonderzoeken (onder andere geluid en lucht) of de gezondheidseffecten overal binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan kijkt Rijkswaterstaat op basis van de vigerende wet- en regelgeving of mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.</p> |
| 13r | <p>Onze vragen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - wat is het huidige aantal DALY's per 1.000 inwoners in Waardenburg; - wat is de exacte impact van het project verbreding A2 en nieuwe verkeersbrug over de Waal op de levensverwachting of het aantal DALY's per 1.000 inwoners in Waardenburg; - wat is de reactie van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de resultaten van de berekeningen uit de vorige vragen? | <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de keuze gemaakt om de milieugerelateerde gezondheidseffecten inzichtelijk te maken middels de MGR-methodiek (Milieu Gezondheids Risico Indicator). De MGR-methodiek maakt gebruik van de DALY-metriek. De MGR combineert de DALY's van een selectie aan milieufactoren en drukt deze vervolgens uit als: de milieu-gerelateerde ziekte last als percentage van de totale ziekte last. In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is de MGR berekend voor een aantal deelgebieden, en voor het gehele traject. De MGR en DALY's werken als volgt samen: de lucht- en geluidbelasting worden individueel, via blootstelling-responsrelaties, vertaald naar DALY's. De DALY's van lucht kunnen vervolgens bij de DALY's van geluid worden opgeteld. Dit leidt tot de absolute milieu-gerelateerde ziekte last, de zogenaamde milieu-gerelateerde burden of disease (BOD). Deze milieu-gerelateerde BOD, wordt vervolgend door de MGR uitgedrukt als % van de totale BOD (circa 4 % landelijk gemiddeld, de overige circa 96 % ziekte last in DALY's is afkomstig van met name persoonlijk-gedrag en persoonsgebonden risico's ((VTV-2018, RIVM)). De MGR maakt op deze manier van de absolute volumemaat DALY's (=je hebt meer DALY's in een grotere populatie) een relatieve maat die onafhankelijk is van populatiegrootte.</p> <p>Het inzichtelijk maken van de gezondheidseffecten via de MGR gebruikmakende van de DALY-metriek heeft een aantal voordelen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - het is mogelijk om de milieukwaliteit vanuit een gezondheidskundig perspectief ruimtelijk weer te geven op een kaart; - het is mogelijk de ziekte last door milieufactoren met ongelijksoortige gezondheidseffecten bij elkaar op te tellen; - planalternatieven kunnen op woningniveau en groepsniveau worden vergeleken door relatieve en populatie-onafhankelijk MGR-score (in tegenstelling tot de absolute DALY's). |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | | <p>U vraagt om de absolute waarden voor DALY's rondom Waardenburg. Zoals hierboven beschreven omvatten de absolute waarden voor DALY's een totaal aan ziektelasten, waarvan slechts een klein deel gerelateerd is aan de snelweg. Voor het MER is het juist van belang om inzicht te hebben in de gezondheidseffecten gerelateerd aan de A2 en de vergelijking tussen de plansituatie en de referentiesituatie. Er is bewust gekozen om de factoren gerelateerd aan persoonlijk gedrag (zoals eetpatronen) en persoonlijke risico's (zoals hoge bloeddruk) buiten beschouwing te laten, om het effect van het project zichtbaar te maken. Daarnaast is het nu alleen mogelijk om inzicht te geven op deelgebiedniveau (vrij groot gebied rond Waardenburg), omdat de studies op gebied van luchtkwaliteit en geluid niet gedetailleerder zijn uitgevoerd. In de MIRT-planuitwerkingsfase voert het project A2 Deil-Vught gedetailleerdere studies uit.</p> |
| 13s | <p>Het milieugezondheidsrisico (volgens ons ook een onderdeel van de leefbaarheid) neemt volgens u 'beperkt' toe. Wat bedoelt u daar precies mee? Vooral Waardenburg wordt expliciet genoemd. Welk deel van Waardenburg bedoelt u dan? Alleen de bungawall-woningen? Alle woningen die tussen de afslag en het viaduct liggen? Oorzaak is volgens u de verkeersaantrekkende werking en de nieuwe Waalbrug. Waarom is dit onderdeel vanuit het oogpunt van leefbaarheid niet verder uitgewerkt? De MER gaat alleen uit van de milieueffecten. Heeft u bij dit onderdeel rekening gehouden met de huidige en toekomstige files in Waardenburg waardoor de luchtkwaliteit nog verder verslechtert? Kun je straks nog wel veilig wonen en werken in Waardenburg? Wij vinden dat u erg gemakkelijk over dit onderwerp spreekt in het ontwerp.</p> | <p>Het gemiddelde milieugezondheidsrisico (MGR) voor de referentiesituatie is 3,28 % voor het hele studiegebied. Voor de deelgebieden bevindt het gemiddelde MGR zich tussen 3,11 % en 3,52 %. Deze percentages zijn niet te vergelijken met de gemiddelde MGR-scores in Nederland, omdat in het Nederlandse gemiddelde ook andere bronnen van geluid en emissies zijn meegenomen (bijvoorbeeld industrie en railverkeer). De toename van het MGR is voor alle alternatieven 0,61 % of lager ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor de alternatieven neutraal (score '0') scoren. Een neutrale score wordt namelijk toegekend wanneer de verandering van het MGR kleiner is dan 2 %.</p> <p>De beperkte verschillen tussen de alternatieven op het gebied van gezondheid worden veroorzaakt door het feit dat het MGR met name wordt bepaald door PM10 (fijnstof) en Night (de nachtelijke geluidbelasting). Voor beide factoren vinden geen significante veranderingen plaats ten gevolge van de alternatieven.</p> <p>Ondanks de beperkte toename van het gemiddelde MGR tussen de alternatieven zijn er wel ruimtelijke verschillen op het niveau van de deelgebieden. De objecten langs de snelweg ondervinden het hoogste milieugezondheidsrisico. Voor het deelgebied Waardenburg, Waalbrug, Zaltbommel is de toename van het gemiddelde MGR voor de alternatieven A, B en C het grootst ten opzichte van de referentiesituatie (een toename van meer dan 1 %). De toename binnen het deelgebied Waardenburg-Waalbrug-Zaltbommel is vooral het gevolg van de uitbreiding van de nieuwe brug over de Waal. Daarnaast zijn er ruimtelijke variaties op wijk- en buurtniveau; woningen dichterbij de snelweg hebben een groter MGR dan woningen verder van de snelweg af. Deze uitersten zijn niet expliciet benoemd in deze verkennende fase waarbij het gaat om de effecten op hoofdlijnen. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerkingsfase een gedetailleerder ontwerp van het voorkeursalternatief. Vervolgens onderzoekt het project A2 Deil-Vught middels diverse effectonderzoeken (onder andere geluid en lucht) of de gezondheidseffecten overal binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan kijkt Rijkswaterstaat op basis van de vigerende wet- en regelgeving of mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn.</p> |
| 13t | <p>Wij missen trouwens nog een belangrijk effect in deze paragraaf en dat zijn de effecten op de bereikbaarheid van onze hulpdiensten. Doordat de afslag Waardenburg in het voorkeursalternatief niet verandert en de files in Waardenburg alleen maar zullen toenemen, zal de brandweer aan de Steenweg en de ambulance bij oproepen niet meer kunnen uitrukken omdat men dan in de file kan aansluiten. Dat betekent dat de inwoners van Waardenburg meer risico lopen bij calamiteiten. Dat effect zou volgens ons in paragraaf 5.4. moeten worden meegenomen. Dat is nu totaal niet gebeurd.</p> | <p>Het project A2 Deil-Vught bekijkt de bereikbaarheid en de kwaliteit van de calamiteitsroutes van de hulpdiensten in overleg met de veiligheidsregio bij de uitwerking van het ontwerp in de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> <p>De files bij Waardenburg nemen in de referentiesituatie (de situatie waarin geen maatregelen worden genomen) toe ten opzichte van de huidige situatie. Het voorkeursalternatief (waaronder verbreding van de A2 Deil-Empel naar 2x4 rijstroken) zorgt ervoor dat de files afnemen ten opzichte van de referentiesituatie, waardoor de bereikbaarheid (ook van hulpdiensten) juist verbetert. Een belangrijke verbetering is ook dat er vluchtstroken komen op de bruggen.</p> |

3.14 Geluid (inclusief MJPG), luchtkwaliteit, geur, trillingen, licht

Binnen dit thema zijn 20 unieke zienswijzen ingediend. Er zijn veel inhoudelijke vragen over de geluids- en luchtkwaliteitsonderzoeken die de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft uitgevoerd. Bijvoorbeeld:

- zijn of worden metingen uitgevoerd? Het project A2 Deil-Vught voert geen metingen uit. In plaats daarvan gebruikt het project metingen van het RIVM en het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit. Nadelen van metingen op projectniveau zijn bijvoorbeeld:
 - metingen kunnen geen effecten van nog niet bestaande situaties (referentiesituatie, alternatieven) bepalen;
 - wettelijke normen waaraan getoetst moet worden hebben betrekking op jaargemiddelde, daggemiddelde of uurgemiddelde niveaus. Tijdens een meting doen gemiddelde omstandigheden zich zelden voor;
 - metingen meten niet alleen de effecten van de A2 Deil-Vught, maar ook van de omgeving;
 - het is niet mogelijk om met metingen de referentiewaarde (geldt voor de verkenningfase) of toetswaarde (geldt voor de MIRT-planuitwerkingsfase) van de geluidsbelasting te bepalen, aangezien dit wordt bepaald met de gegevens uit het geluidregister;
- hoe zit het met Europese of mondiale richtlijnen? Nederland heeft verplichtende, Europese of mondiale richtlijnen verwerkt in haar nationale wetgeving. Het project A2 Deil-Vught toetst geluid en luchtkwaliteit aan de nationale wetgeving;
- daarnaast zijn er vragen over geuroverlast, trillingen en lichtvervuiling. Geuroverlast van snelwegen beperkt zich tot andere weggebruikers (fietsers, voetgangers). Aangezien die op de A2 Deil-Vught beperkt aanwezig zijn, onderzoekt het project A2 Deil-Vught het thema geuroverlast niet. Trillingen en lichtvervuiling zijn thema's die het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt.

Tabel 3.14 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp geluid (inclusief MJPG), luchtkwaliteit, geur, trillingen, licht

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---------------|---|---|
| geluid | | |
| 14a | Welke mitigerende maatregelen komen er voor geluid? | De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de geluidseffecten van de alternatieven op de A2 Deil-Vught op hoofdlijnen bepaald, namelijk op deeltrajectniveau en door middel van geluidscontouren. Hierdoor is bekend hoeveel de geluidbelasting ongeveer toeneemt in elk deelgebied. Deze informatie is meegenomen in de afweging van de alternatieven. Op basis van de effectbepaling op hoofdlijnen is het nog niet mogelijk om doelmatige, geluidbeperkende mitigerende maatregelen te bepalen, omdat daarvoor locatie-specifieke informatie van geluidbelasting nodig is. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerking een gedetailleerder ontwerp van het voorkeursalternatief en voert daarna een gedetailleerder akoestisch onderzoek uit, waarin het project de geluidbelasting op de gevels van woningen berekent. Uit dit onderzoek blijkt of de effecten overal binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan kijkt Rijkswaterstaat op basis van de vigerende wet- en regelgeving of geluidbeperkende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen en/of stil asfalt) noodzakelijk zijn. |
| 14b | Wat zijn de geluidseffecten bij Waardenburg? | Vanwege de grote, lokale verschillen binnen het traject A2 Deil-Vught heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught er al voor gekozen om de geluidseffecten op deeltrajectniveau in beeld te brengen in plaats van op het niveau van het gehele traject. Uit de effectbepaling op deeltrajectniveau blijkt dat de geluidbelasting bij Waardenburg toeneemt ten gevolge van de alternatieven A, B en C en het voorkeursalternatief en dat de toename in andere deeltrajecten kleiner is. Deels komt de toename van de geluidbelasting in Waardenburg door aanpassingen aan het onderliggend wegennet. Dit is ook de reden waarom het milieueffectrapport Waardenburg apart wordt benoemd. Het project A2 Deil-Vught berekent in de MIRT-planuitwerkingsfase de geluidbelasting van het voorkeursalternatief locatie-specifiek (op |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | | woningniveau) en bepaalt wettelijke, geluidbeperkende mitigerende maatregelen. 14a legt dit nader uit. |
| 14c | Op dit moment ervaren wij al veel geluidsoverlast van de A2. We denken dat dit mede veroorzaakt wordt doordat de geluidsschermen aan onze zijde lager zijn dan aan de zijde van de Maaspoort, waardoor het geluid aan onze zijde veel meer hoorbaar is. Wanneer de verbreding van de A2 doorgaat verzoeken wij u gebruik te maken van de nieuwste technieken en de geluidsoverlast voor onze woonwijken zoveel mogelijk te beperken. Wat is er om dit moment al bekend over de geluidstoename voor ons bewoners van het Veldpad in Empel. | Vanwege de grote, lokale verschillen binnen het traject A2 Deil-Vught heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught er in de verkenningfase al voor gekozen om de geluidseffecten op deeltrajectniveau in beeld te brengen in plaats van op het niveau van het gehele traject. Uit de effectbepaling op deeltrajectniveau blijkt dat de geluidbelasting in deeltraject Maasbrug-Maaspoort-Rosmalen (waar Empel ook onder valt) bij alternatief A2 en het voorkeursalternatief neutraal blijft ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt doordat er op de huidige Maasbrug vanwege technische redenen geen stil asfalt ligt, terwijl op de nieuwe Maasbrug wel stil asfalt (dubbellaags ZOAB) aangelegd kan worden. Binnen het deeltraject Maasbrug-Maaspoort-Rosmalen is de geluidbelasting naar verwachting verschillend. Sommige woningen ervaren mogelijk juist een toename van de geluidbelasting. Daarom berekent het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerkingsfase de geluidbelasting van het voorkeursalternatief locatie-specifiek (op woningniveau) en bepaalt daarna doelmatige en/of noodzakelijke geluidbeperkende maatregelen. 14a legt dit nader uit. |
| 14d | Toename van de verkeersdruk brengt onvermijdelijk geluidsoverlast met zich mee. | Het klopt dat een toename van verkeer zorgt voor een toename van de geluidbelasting. Uit het deelrapport geluid blijkt dat de toename van de geluidbelasting over het gehele traject A2 Deil-Vught minder dan 5 % bedraagt en daarmee neutraal scoort. In sommige deeltrajecten treden echter grotere of kleinere toenames op. Het project A2 Deil-Vught berekent de geluidbelasting gedetailleerder in de MIRT-planuitwerking en bepaalt daarna noodzakelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen. |
| 14e | In het MER worden de effecten van de kansrijke alternatieven op het geluidbelaste oppervlak als neutraal beoordeeld, omdat deze overall minder dan 5 % toeneemt. Echter, de deelgebieden Waardenburg, Waalbrug, Zaltbommel en De Lucht-Kerkdriel laten in de alternatieven 0+, A1 en A2 een toename boven de 5 % zien. Met name het eerste deelgebied is relatief dichtbevolkt. De beoordeling vinden wij om die reden te kort door de bocht en we vragen om aanvulling van de MER op dit punt. | De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de effecten op geluid volgens de richtlijnen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op trajectniveau in beeld gebracht en beoordeeld. Over het gehele traject neemt het geluidbelaste oppervlak met minder dan 5 % toe en daarom scoren de alternatieven neutraal. Omdat het traject A2 Deil-Vught lang is en de lokale verschillen (bijvoorbeeld in bevolkingsdichtheid) groot zijn, heeft het project A2 Deil-Vught ervoor gekozen om ook op deeltrajectniveau te onderzoeken wat de effecten op geluid zijn. Het MER-deelrapport geluid licht de verschillen op deeltrajectniveau toe. Bij de eindbeoordeling op trajectniveau is toegelicht dat op deeltrajectniveau wel degelijk verschillen zijn. Deze informatie is ook meegenomen in de afweging van de varianten bij Waardenburg. De aanvullende informatie die de zienswijze-indiener vraagt, is dus reeds beschikbaar. In de MIRT-planuitwerkingsfase gaat het project A2 Deil-Vught gedetailleerder onderzoek doen naar de milieueffecten, dus ook naar geluidbelasting. Dan berekent het project de geluidbelasting locatie-specifiek en bepaalt het project ook eventueel wettelijk noodzakelijke, geluidbeperkende mitigerende maatregelen. |
| 14f | De geluidbelasting neemt toe maar wordt voor alle varianten 'neutraal' genoemd. Geluid zal het nieuwe stikstofdossier worden en naar mijn mening is elke vorm van geluidstoename buiten de snelweg zelf onacceptabel. Wie op dit moment wel eens in de Rijntakken loopt, ervaart tot in alle uithoeken van het terrein het hinderlijke geluid van de snelweg, dat zelfs de meeste vogels overstemt. De enige uitzondering is wanneer de wind uit het oosten komt. Toegegeven, in zo'n Natura 2000-gebied moet je niet zijn, maar alleen achter het dubbel glas in huis, maar toch. | Het akoestisch onderzoek uit de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is uitgevoerd conform vigerende wetgeving. De Nederlandse wetgeving sluit zoveel mogelijk aan bij de Rijksambities en de Europese Kaders op het gebied van volksgezondheid en lawaai. Deze worden gewaarborgd in de wetgeving (Wet milieubeheer) die is opgesteld. Daaraan zijn meerdere beleidskaders en richtlijnen gekoppeld waar de uitvoering van een akoestisch onderzoek moet voldoen. Denk hierbij aan beleidskaders voor het opstellen van geluidmodellen, berekeningsmethoden en beoordelingen van de doelmatigheid van geluidmaatregelen. De WHO-advieswaarden zijn niet in de Nederlandse wetgeving rondom geluid overgenomen, wat een beslissing is die op landelijk niveau moet |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | Overigens heeft de WHO nieuwe richtlijnen in 2018 vastgesteld waarbij Lden <53 dB en Lnight <45 dB zouden moeten zijn. Hoeveel invloed heeft dit op het aantal getroffen personen wanneer deze niveaus ingehouden zouden worden? | worden genomen en niet op projectniveau. In de MIRT-planuitwerking voert het project A2 Deil-Vught het akoestisch onderzoek uit conform vigerende, Nederlandse wet- en regelgeving. Zonder uitgebreide berekeningen is het niet mogelijk in te schatten welke invloed de WHO-advieswaarden hebben op het aantal (ernstig) gehinderde personen. |
| 14g | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 26 gemeld dat voor de waarden 'geluid' wordt uitgegaan van het aantal ernstig gehinderde personen, waarbij een grens van 55 decibel wordt gehanteerd. Ik wijs u erop dat de waarden voor geluid niet zijn gebaseerd op metingen maar op verouderde computermodellen. Ik verzoek u zorg te dragen voor actuele meetgegevens en deze mee te nemen in de definitieve afwegingen. Rijkswaterstaat werkt hiervoor (getuige de plannen voor aanpassingen in het Rijkswegennet) met modellen. De daadwerkelijke geluidbelasting voor mijn woning en de woningen van de aanwonenden is al lange tijd niet gemeten. De werkelijke geluidbelasting bedraagt overdags bij voortdurend (niet bij steekproef) nu reeds meer dan 55 decibel. Volgens de rapporten van de aanpassing van het Rijkswegennet is er bij mijn woning en onze woningen geen sprake van ernstige geluidsoverlast. Ik verzoek u in uw werk uit te gaan van feiten en niet van aannamen van computers. De ernstige geluidsoverlast is elke dag gedurende de dag aanwezig en is zelfs elke nacht gedurende de nacht aanwezig. Dit heeft een ernstig negatief effect op de gezondheid door het optreden van stress en het verminderen van de hoeveelheid effectieve slaap. | 13d licht toe waarom het project A2 Deil-Vught geen metingen heeft uitgevoerd of gaat uitvoeren. Het project hanteert gevalideerde modellen om de geluidbelasting in de toekomst in te kunnen schatten. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft dat op hoofdlijnen gedaan met behulp van geluidcontouren waarmee de toe- of afname van de geluidbelasting per deeltraject is bepaald. De geluidbelasting op woningniveau kan uiteraard verschillen van die op deeltrajectniveau. Daarom vindt in de MIRT-planuitwerking nader onderzoek plaats om de geluidbelasting op woningniveau te berekenen. |
| 14h | Hoe geeft de verbreding van de A2 invulling aan de Rijksambities en de Europese Kaders op het gebied van volksgezondheid en lawaai? | De Nederlandse wetgeving sluit zoveel mogelijk aan bij de Rijksambities en de Europese Kaders op het gebied van volksgezondheid en lawaai. Deze kaders worden gewaarborgd in de wetgeving (Wet milieubeheer) die is opgesteld. Aan de wetgeving zijn meerdere beleidskaders en richtlijnen gekoppeld waar de uitvoering van een akoestisch onderzoek aan moet voldoen. Denk hierbij aan richtlijnen voor het opstellen van geluidmodellen, berekeningsmethoden en beoordelingen van de doelmatigheid van geluidmaatregelen. |
| 14i | Daarnaast is de impliciete conclusie dat de huidige auto's met verbrandingsmotor meer geluid zouden produceren dan elektrische auto's onjuist. Bij snelheden op snelwegen overstemd de geluidsproductie door banden die van het motorgeluid. Het zijn dus juist de banden die een hoog aandeel hebben in de geluidsproductie. Doorslaggevend is dus niet de aandrijflijn van de auto. Ook dat is bewijslast die u hanteert die niet juist is. Onderzoek dat dit aantoont komt van RIVM briefrapport 680300006/2008 'invloed hybride voertuigen op de geluidbelasting'. Er zijn zat andere rapporten hierover te vinden. Indien uw redenatie klopt dat er een toename van auto's zal zijn, dan zal dus ook de geluidsoverlast toenemen! En niet gelijk blijven, afnemen of toelaatbaar zijn zoals nu wordt gesuggereerd. | De geluidemissie van auto's met verbrandingsmotor is bij hogere rijsnelheden nagenoeg gelijk aan die van elektrische auto's. Het bandengeluid is daarbij inderdaad maatgevend ten opzichte van het motorgeluid. Alleen bij lagere snelheden treedt er een positief effect (daling van de geluidemissie) op bij elektrische auto's. Het milieueffectrapport van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught suggereert niet dat de geluidbelasting in de toekomst lager is door een toename van het aantal elektrische auto's. In het milieueffectrapport staat dat op de nieuwe Maasbrug stil asfalt kan worden toegepast (wat op de huidige Maasbrug niet het geval is) waardoor de geluidbelasting kan afnemen ten opzichte van de referentiesituatie. Alle alternatieven scoren neutraal op het thema geluid, wat betekent dat er gemiddeld over het gehele tracé een toename of afname van minder dan 5 % optreedt. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft lokale verschillen bepaald door ook de toe- of afnames per deeltraject te berekenen. Hieruit blijkt, en dat staat ook beschreven in het milieueffectrapport, dat er lokaal |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | | <p>wel degelijk een grotere toename van de geluidbelasting optreedt. Het project A2 Deil-Vught berekent in de MIRT-planuitwerkingsfase de geluidbelasting op woningniveau. Indien de wettelijke grenswaarden worden overschreden, bepaalt het project A2 Deil-Vught Rijkswaterstaat wettelijk noodzakelijke, geluidbeperkende mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld geluidsschermen).</p> |
| 14j | <p>Er zijn een aantal zienswijzen die over het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) gaan in plaats van over de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught.</p> | <p>De zienswijzen over MJPG worden door MJPG behandeld en neemt het project A2 Deil-Vught ter kennisgeving aan.</p> |
| 14k | <p>Zienswijze-indieners vragen naar de relatie tussen het project A2 Deil-Vught en MJPG en of maatregelen gecombineerd kunnen worden. Er zijn specifieke vragen gesteld over de A59/'s-Hertogenbosch.</p> | <p>Bij een wijziging van bestaande rijkswegen, zoals in het kader van het project A2 Deil-Vught, wordt allereerst gekeken of als gevolg van het project de geldende geluidproductieplafonds worden overschreden en vervolgens, als er sprake is van overschrijding van de geluidproductieplafonds, of de geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten toeneemt tot boven de toetswaarde (de geluidbelasting die een object ondervindt wanneer de geluidproductieplafonds volledig worden benut). Daar waar het saneringsplan van MJPG geluidbeperkende maatregelen bevat leiden deze maatregelen tot een verlaging van de geluidproductieplafonds en daarmee ook voor een verlaging van de toetswaarde. De in het Saneringsplan van MJPG vastgestelde geluidproductieplafonds zijn voor het project A2 Deil-Vught het nieuwe uitgangspunt in de geluidberekeningen. Indien blijkt dat door aanpassing aan de A2 Deil-Vught een overschrijding optreedt van de toetswaarde, wordt met behulp van een kosten/baten analyse (doelmatigheidscriterium) beoordeeld of maatregelen doelmatig zijn om de overschrijding geheel of zoveel als mogelijk ongedaan te maken.</p> <p>Er is een verschil in het bepalen van de doelmatige maatregelen (de kosten/baten analyse) in projecten (zoals de A2 Deil-Vught) en voor de MJPG sanering. Het belangrijkste verschil is dat voor het doelmatigheidscriterium voor projecten alle woningen meetellen die een geluidbelasting ondervinden van meer dan 50 dB in de zogenaamde Standaard Akoestische Kwaliteit. Bij de MJPG sanering tellen alleen woningen mee die te boek staan als saneringswoningen (in de meeste gevallen met een geluidbelasting boven 65 dB). Hierdoor worden bij projecten geluidsmaatregelen eerder als doelmatig beoordeeld.</p> <p>Specifiek voor de A59: In het akoestisch onderzoek voor het saneringsplan Zuid Nederland fase 2 dat onderdeel maakt van het MJPG zijn 2 geluidsschermen doelmatig bevonden langs de A59 tussen aansluiting Maaspoort en knooppunt Empel. Het betreft een geluidsscherm van 4m hoog ten zuiden van de A59 tussen km 132,87 en km 133,08 en aansluitend een geluidsscherm van 8m hoog tussen km 133,08 en km 133,65. Tussen km 133,65 en km 133,85 waar het bestaande scherm begint is in het saneringsplan geen scherm voorzien. Uit de kosten/baten analyse* (doelmatigheidscriterium) blijkt hier geen scherm doelmatig te zijn.</p> <p>Of een geluidsscherm in de toekomst doelmatig is langs de A59 tussen km 133,65 en km 133,85 is afhankelijk van de effecten van de aanpassingen aan de A59 vanwege het project A2 Deil-Vught. Indien het project zorgt voor een overschrijding van de toetswaarde wordt bepaald met welke maatregel deze overschrijding van de toetswaarde (zoveel als mogelijk) ongedaan gemaakt kan worden. Het onderzoek naar overschrijding van toetswaarden vindt plaats in de planuitwerkingsfase. Op dit moment is daarom nog niet aan te geven of een scherm nodig is en hoe hoog dat zal worden.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------------|---|---|
| luchtkwaliteit | | |
| 14l | <p>Verder valt op dat in de referentie-situatie én in de alternatieven A, B en C de WHO-streefwaarden voor fijnstof (PM10 en PM2,5) worden overschreden. Het alternatief 0+ heeft geen overschrijding. In de ontwerpstructuurvisie ontbreken gegevens over de score van het voorkeursalternatief ten opzichte van deze streefwaarden. Wij vragen om de ontwerpstructuurvisie op dit punt aan te vullen. Indien het voorkeursalternatief ook een overschrijding laat zien zal dit de doelen van het Schone Lucht Akkoord moeilijker haalbaar maken. Wij vragen ook om een aanvulling van de ontwerpstructuurvisie met een indicatie hoe het Rijk hiermee om wil gaan.</p> | <p>Het voorkeursalternatief leidt waarschijnlijk ook op sommige plekken tot enige overschrijding van de WHO-advieswaarden, maar de overschrijding is gering. De structuurvisie bevat een toelichting van de effecten in relatie tot het beoordelingskader, dat uitgaat van de geldende wet- en regelgeving en normen. De WHO-advieswaarden zijn hier geen onderdeel van en komen daarom niet terug in de structuurvisie. Het project A2 Deil-Vught werkt in de MIRT-planuitwerkingsfase het voorkeursalternatief nader uit en onderzoekt dan de effecten op luchtkwaliteit in meer detail. Het project toetst in de MIRT-planuitwerkingsfase niet aan de WHO-normen, maar brengt wel in beeld of de wettelijke normen worden overschreden. Zj licht toe hoe het Rijk omgaat met het Schone Lucht Akkoord.</p> |
| 14m | <p>Ook hier laat het deelrapport Luchtkwaliteit zien dat Waardenburg, Waalbrug en Zaltbommel de grootste nadelen gaan ondervinden van het voorgestane voorkeursalternatief. Een voorbeeld:</p> <p>Stikstof: bij 5,61 % van de gevoelige objecten is een toename. De gemiddelde toename is klein 0,47, maar dat komt omdat maar 5,61 % een significante toename heeft. Met een gemiddelde van 1,05 % springt Waardenburg er weer uit.</p> <p>Deze toename is al met al wel redelijk beperkt en de wettelijke normen zullen wel gehaald worden. De advieswaarden van de WHO misschien niet altijd (maar aangezien er wetgeving is met normen is het voldoen daaraan voldoende).</p> <p>Uit de deelrapporten blijkt overduidelijk dat de situatie voor Waardenburg als gevolg van deze ontwerpkeuze, bovengemiddeld verslechterd. En dat geldt met name voor de Bungawall-woningen. Er zal een veel meer integrale beoordeling moeten plaatsvinden, nader en beter en uitvoeriger onderzoek voor Waardenburg en de Bungawall-woningen waarbij tevens rekening wordt gehouden met het spoor en de bestaande leefbaarheid.</p> | <p>Vanwege de grote, lokale verschillen binnen het traject A2 Deil-Vught heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught er al voor gekozen om de effecten op luchtkwaliteit op deeltrajectniveau in beeld te brengen in plaats van op het niveau van het gehele traject. Uit de effectbepaling op deeltrajectniveau blijkt inderdaad dat de emissies bij Waardenburg toenemen ten gevolge van de alternatieven A, B en C en het voorkeursalternatief en dat de toename in andere deeltrajecten kleiner is. Dit is ook de reden waarom Waardenburg in het milieueffectrapport apart wordt benoemd. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerkingsfase een gedetailleerder ontwerp van het voorkeursalternatief, waarna een gedetailleerder luchtkwaliteitsonderzoek volgt, waarin het project de emissies van het voorkeursalternatief locatie-specifiek berekent. Uit dit onderzoek blijkt of de effecten overall binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan kijkt Rijkswaterstaat op basis van de vigerende wet- en regelgeving of mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld schermen) noodzakelijk zijn.</p> <p>13a geeft antwoord op het punt over de integrale beoordeling waarbij ook rekening wordt gehouden met andere bronnen.</p> |
| 14n | <p>Welke maatregelen neemt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat om de geluidshinder en de uitstoot van uitlaatgassen tot een minimum te beperken? De huidige verkeersdrukke op de A2 veroorzaakt nu al de nodige aerosol (fijnstof). Verhoging van fijnstof in de omgeving kan volgens het RIVM astma-aanvallen, benauwdheid en hoesten veroorzaken. Ook is het slecht voor hart en bloedvaten. De gezondheidsschade is groter als de concentratie fijnstof hoger is. Welke meting heeft het ministerie tot nu toe uit laten voeren? Ik neem aan dat de PM₂-meting is gedaan. Wat is nu de huidige luchtkwaliteit van het gebied tussen de A2 en het Empelse grondgebied? Gaat het ministerie gebruik maken van filters die bestaan uit 5 verschillende lagen die het fijnstof tegen houden?</p> | <p>In de verkenningfase hebben geen metingen voor luchtkwaliteit plaatsgevonden. De emissies van NO₂, PM10 en PM2,5 zijn conform de richtlijnen voor luchtkwaliteitsonderzoek berekend met behulp van modellen.</p> <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de luchtkwaliteitseffecten van de alternatieven op de A2 Deil-Vught op hoofdlijnen (namelijk op deeltrajectniveau) bepaald. Hierdoor is bekend hoeveel de emissies ongeveer toenemen in elk deelgebied. Uit de onderzoeken blijkt dat de wettelijke normen niet worden overschreden. Op basis hiervan is een voorkeursalternatief gekozen. Zie 13a voor meer toelichting op effectbepaling in de verkenningfase. Op basis van de effectbepaling op hoofdlijnen is het nog niet mogelijk om mitigerende maatregelen te bepalen, omdat daarvoor locatie-specifieke informatie van emissies rondom gevoelige objecten (onder andere woningen) nodig is. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerking een gedetailleerder</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | | ontwerp van het voorkeursalternatief, waarna een gedetailleerder luchtkwaliteitsonderzoek volgt, waarin de emissies van het voorkeursalternatief locatie-specifiek worden berekend. Uit dit onderzoek blijkt of de effecten overall binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan kijkt Rijkswaterstaat op basis van de vigerende wet- en regelgeving of mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld schermen) noodzakelijk zijn. |
| 14o | Wanneer verbreding bij Empel er komt, vrezen wij voor nog meer luchtwegproblemen door de toegenomen uitlaatgassen en fijnstof. | Verbreding van de A2 tussen de knooppunten Deil en Empel naar 2x4 rijstroken is onderdeel van het voorkeursalternatief. Dit zorgt op trajectniveau voor kleine veranderingen in de luchtkwaliteit; bij meer dan 98 % van de gevoelige objecten (waaronder woningen) blijven de concentraties NO ₂ , PM10 en PM2,5 vrijwel gelijk. Hierdoor scoren alle alternatieven, en het voorkeursalternatief, neutraal op luchtkwaliteit. Daarnaast overschrijden de concentraties NO ₂ , PM10 en PM2,5 nergens de wettelijke normen. |
| 14p | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 38 gemeld dat het allemaal wel meevalt met de luchtkwaliteit en de geluidbelasting langs de A2. Alle waarden liggen binnen de wettelijke grenswaarden. Voor de gegevens aangaande fijnstof is het niet geloofwaardig te melden dat deze binnen de grenswaarden liggen. Uit de recente metingen van onder meer RIVM en provincie Gelderland komen kleurenkaarten die diep donkerpaars (= erger dan rood) kleuren. Ik verzoek u zorg te dragen voor actuele meetgegevens en deze mee te nemen in de definitieve afwegingen. Daarbij wijs ik u er op dat Rijkswaterstaat als uitvoeringsorganisatie van de Rijksoverheid verantwoordelijkheid draagt voor de volksgezondheid, ook zijnde die van de direct aanwonenden langs de A2. Ook verzoek ik u uit te leggen wat in dit kader wordt bedoeld met de melding 'ja' bij de overschrijding van normen bij de opties A, B en C voor PM10 en PM2,5 op pagina 86 van het hoofdrapport t MER. Is een norm iets anders dan een wettelijke grenswaarde? | <p>In de verkenningsfase hebben geen metingen voor luchtkwaliteit plaatsgevonden. De emissies van NO₂, PM10 en PM2,5 zijn conform de richtlijnen voor luchtkwaliteitsonderzoek berekend met behulp van modellen. Het RIVM en een aantal regionale milieudiensten meten op een aantal representatieve locaties aan de luchtkwaliteit. Daarnaast worden de emissiefactoren van de voertuigen onder praktijkcondities vastgesteld en worden voor alle sectoren jaarlijks de emissies geregistreerd. Met behulp van deze meet- en registratiegegevens worden de modelberekeningen jaarlijks geoptimaliseerd, zodat overall een betrouwbaar beeld van de huidige en toekomstige luchtkwaliteit kan worden gegeven. Het effect van een wegverbreding wordt berekend met een rekenmodel. Dit kan niet met een meting omdat daarmee alleen de huidige situatie in beeld kan worden gebracht. Modelberekeningen zorgen voor een geografisch meer gedetailleerd en beter dekkend totaalbeeld (in de toekomst) van de luchtkwaliteit dan mogelijk is op basis van alleen metingen op een beperkt aantal meetlocaties. De metingen worden wel gebruikt voor de ijking van het rekenmodel.</p> <p>In tabel 6.12 van het milieueffectrapport is aangegeven of de wettelijke normen of de WHO-advieswaarden van 2005 worden overschreden. De wettelijke normen zijn de basis voor het bepalen of mitigerende maatregelen noodzakelijk zijn. De alternatieven overschrijden deze normen niet. Naast de wettelijke normen zijn er WHO-advieswaarden. Deze zijn strenger dan de wettelijke normen, en worden in het geval van alternatief A, B en C op sommige plekken licht overschreden voor PM10 en PM2,5. Een advieswaarde is iets anders dan een wettelijke norm; mitigatie is niet noodzakelijk wanneer een advieswaarde wordt overschreden.</p> |
| 14q | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 135 bij milieueffecten van concentraties NO ₂ , PM10 en PM2,5 en geluidbelast oppervlak dat er weliswaar sprake is van negatieve effecten, maar dat het slechts dunbevolkt gebied betreft, dus dat er dan maar weinig mensen zijn die schade of ernstige aan wordt toegebracht. We voelden ons door de rest van de tekst al nummers in plaats van mensen. Nu voelen we ons ook nog geminachte mensen. We zijn met te weinig om serieus genomen te worden. Een paar mensen mag je met een gerust hart beschadigen en aan hun lot over laten. Als hier wordt bedoeld wat ik hierboven omschrijf, moet Rijkswaterstaat zich diep schamen. | Met deze passage uit het milieueffectrapport wordt bedoeld dat er tussen knooppunt Deil en aansluiting Meteren weinig gevoelige objecten (onder andere woningen) liggen, waardoor er relatief weinig mensen verslechterde luchtkwaliteit ervaren. Hoewel het aantal wellicht laag is, onderzoekt het project A2 Deil-Vught uiteraard wel in de MIRT-planuitwerking hoe groot het effect precies is (locatie-specifiek), of de wettelijke normen worden overschreden en zo ja, welke mitigerende maatregelen dan noodzakelijk zijn. |

geur

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----------------------------------|--|---|
| 14r | Wat zijn de gevolgen op het gebied van geur/stankoverlast voor de direct aanwonenden? De A2 leidt in de huidige vorm reeds tot vele dagen met geuroverlast, op welke manier en in welke intensiteit worden die versterkt? En hoe gaat Rijkswaterstaat de gevolgen daarvan beperken en compenseren? | Geuroverlast van wegen treedt zeer dicht bij de bron van de geur (autoverkeer) op en heeft daardoor met name effect op verkeersdeelnemers (fietsers, voetgangers). Voor omwonenden treedt nauwelijks geuroverlast op. Er zijn daarom geen normen en richtlijnen voor geuroverlast van snelwegen. Het voorkeursalternatief leidt niet tot waarneembaar meer geuroverlast voor omwonenden. Dit onderwerp is daarom geen onderdeel van nader onderzoek in de MIRT-planuitwerkingsfase. |
| trillingen en laagfrequent geluid | | |
| 14s | Er is geen onderzoek gedaan naar trillingen en de effecten van laagfrequent geluid. Nu de bewoners van de Bungawall-woningen, waaronder cliënten al zo dicht op de A2 wonen en al bekend is dat er sprake is van ernstige hinder van trillingen en laagfrequent geluid en dit zeker een rol speelt bij de gezondheid en de afweging van een goede ruimtelijke ordening, een aanvaardbaar woon- en leefklimaat, had dit aspect zonder meer ook moeten worden onderzocht. Kennelijk is dat niet gedaan om zo te voorkomen dat voor Waardenburg zal blijken dat de gevolgen nog negatiever zijn dan nu al uit de nog niet nauwkeurige onderzoeken blijkt. | In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft nog geen onderzoek plaatsgevonden naar het aspect trillingen en laagfrequent geluid, omdat dit op het detailniveau van een verkenning niet mogelijk is. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt dit thema wel in de MIRT-planuitwerkingsfase. Hierbij is er ook aandacht voor de Bungawall-woningen in de geluidswal bij Waardenburg. |
| licht | | |
| 14t | Ik verzoek u de verlichting langs de A2 zodanig vorm te geven dat deze uitsluitend brandt wanneer dit voor de automobilisten nodig is. Op dat moment zijn wij als aanwonenden verlost van altijd aanwezig licht in onze huizen, ook midden in de nacht. Daarmee zou onze nachtrust ten opzichte van de huidige situatie met zeer hoge lantaarnpalen met zeer feloranje licht aanzienlijk verbeteren. | Uw wens om de verlichting van de A2 enkel te laten branden wanneer er verkeer passeert, kan niet worden gehonoreerd vanuit verkeersveiligheidsoogpunt en de kaders voor openbare verlichting. Echter, uw wens om de lichtval op uw woningen zo veel mogelijk te beperken, neemt het project A2 Deil – Vught in de MIRT-planuitwerking mee als klantwens bij de uitwerking van het ontwerp. Dan wordt beoordeeld of deze klantwens gehonoreerd kan worden. |

3.15 Stikstof en natuur

Binnen dit thema zijn 22 unieke zienswijzen ingediend. Begrijpelijkerwijs zijn er veel vragen over stikstofdepositie. Bijvoorbeeld over de houdbaarheid van de stikstofberekeningen die in de MIRT-verkenning zijn gemaakt, en of het voorkeursalternatief wel gerealiseerd mag worden als het zorgt voor een toename van de stikstofdepositie. Voor die laatste vraag bestaat de zogenaamde ADC-toets. Deze toetst of:

- er reële Alternatieven voor handen zijn, wat voor de A2 Deil-Vught niet het geval is;
- er een Dwingende reden van openbaar belang is, wat voor de A2 Deil-Vught waarschijnlijk het geval is (namelijk verkeersveiligheid en economie);
- en of de toename van stikstofdepositie volledig gecompenseerd wordt. Dit is voor de A2 Deil-Vught waarschijnlijk mogelijk.

Andere zienswijzen gaan inhoudelijk in op het natuuronderzoek, er worden bijvoorbeeld suggesties gedaan voor aanvulling van het onderzoek. Deze neemt het project A2 Deil-Vught waar mogelijk mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase.

Tabel 3.15 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp stikstof en natuur

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----------------|--|--|
| stikstof | | |
| 15a | <p>De afkapgrens van 5 kilometer die de minister bij het beoordelen van de stikstofdepositie van verkeersbewegingen wordt gebruikt, is onvoldoende onderbouwd. Dat heeft de Raad van State geoordeeld in een uitspraak van 20 januari 2021 (ECLI:NL:RVS:2021:105). Wij merken op dat in de onderhavige MER nog met 5 kilometer wordt gerekend. Dit betekent dat de effecten op Natura 2000 mogelijk anderszins onderschat zijn. Wij gaan ervan uit dat de MER geactualiseerd zal worden met een nieuwe beoordeling stikstof.</p> | <p>AERIUS Scenario 2020 was bij opstellen van de structuurvisie de meest recente versie van de AERIUS Scenario. Deze versie van de rekentool is dan ook gebruikt voor het opstellen van de berekening voor het voorkeursalternatief. In deze tool is een afkapgrens van 5 km verwerkt.</p> <p>De verwachting is dat zonder de 5 km afkapgrens, de maximaal berekende toename van de stikstofdepositie een fractie hoger kan uitvallen, omdat in dat geval wegvakken op een grotere afstand van 5 km invloed hebben op het betreffende gebied. Echter zal het een kleine bijdrage betreffen, aangezien de wegvakken het dichtst bij het betreffende gebied de grootste bijdrage aan de stikstofdepositie op dat gebied hebben. Daarnaast worden er mogelijk (kleine) depositietoenames berekend op extra Natura 2000-gebieden, die op meer dan 5 km afstand liggen. Wel wordt verwacht dat de grootste toename in depositie ook zonder afkapgrens berekend zal worden op het Natura-2000 gebied Rijntakken, aangezien dit gebied direct grenst aan de A2 Deil-Vught. Nieuwe berekeningen zullen om deze redenen niet leiden tot een ander inzicht over het benodigde voorkeursalternatief.</p> <p>Het project A2 Deil-Vught voert in de MIRT-planuitwerkingsfase nieuwe berekeningen van het voorkeursalternatief uit om de exacte effecten en benodigde mitigerende en compenserende maatregelen te bepalen. De nieuwe berekeningen kunnen leiden tot nieuwe inzichten over de absolute effecten van het voorkeursalternatief, maar naar verwachting niet tot een ander inzicht over het benodigde voorkeursalternatief. Het absolute doelbereik en de milieueffecten nemen wellicht iets toe of af, maar de onderlinge verschillen tussen de alternatieven blijven gelijk en daardoor verandert de alternatievenafweging niet. Daarom is het niet nodig om in de verkenningsfase nieuwe berekeningen uit te voeren.</p> |
| 15b | <p>Hoe zit het met de stikstofcrises? Hoe gaat het project A2 Deil-Vught met deze problematiek om.</p> | <p>Paragraaf 5.4.2 uit de structuurvisie licht toe hoe het project A2 Deil-Vught met de stikstofproblematiek omgaat.</p> <p>De (ontwerp)structuurvisie bevat de Voorkeursbeslissing. Hierop volgt de MIRT-planuitwerkingsfase waarin het project A2 Deil-Vught de Voorkeursbeslissing nader uitwerkt. Voor deze Voorkeursbeslissing heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat het alternatief gekozen dat voldoende probleemoplossend vermogen biedt en daarbij de laagste berekende depositiebijdrage heeft. In de MIRT-planuitwerking onderzoekt het project A2 Deil-Vught de mogelijkheden voor mitigatie nader. Bij het opstellen van het milieueffectrapport voor de Voorkeursbeslissing is gekeken naar de verkeersaantrekkende werking door de verbreding van de weg en of dit, ten opzichte van de situatie zonder project, voor een toename kan zorgen van stikstofdepositie op habitattypen/leefgebieden in Natura 2000-gebieden die al overbelast zijn in de huidige situatie. Alle onderzochte alternatieven scoren hierop negatief. Dit houdt in dat er negatieve effecten zijn op deze gebieden, waardoor mogelijk mitigatie en/of compensatie nodig is en een risico voor de haalbaarheid van het (ontwerp)projectbesluit A2 Deil-Vught op het einde van de MIRT-planuitwerking optreedt. Voor de Voorkeursbeslissing en de (ontwerp)-structuurvisie is daarom de haalbaarheid van de onderbouwing met betrekking tot stikstof apart beschouwd in een bijlage bij het deelrapport natuur genaamd de 'notitie haalbaarheid ADC-toets A2 Deil-Vught'. Die notitie gaat ook nader in op de habitattypen/leefgebieden van soorten waarop een mogelijke toename van stikstofdepositie plaatsvindt en laat zien dat er naar verwachting voldoende mogelijkheden zijn voor mitigatie en compensatie. Zie ook 15a.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| 15c | Ik heb twijfels bij de resultaten van de stikstofberekeningen. Deze zijn gemaakt voor de aanleg voor wegen over 10 jaar. Is het stikstofprobleem dan verder toegenomen, is er dan een nieuwe rekenmethode? Hoe representatief zijn deze berekeningen dan over 10 jaar nog als er met de bouw wordt gestart? | <p>Net als bij luchtkwaliteitsstudies wordt voor een effectvergelijking doorgaans 10 jaar na openstelling gehanteerd. Voor de gebruiksfase in deze studie betreft dit zichtjaar 2040. Door de jaren heen nemen de verkeersintensiteiten toe, dus door te rekenen met 2040 (10 jaar na opening) is er gerekend met hogere verkeersintensiteiten dan het geval zou zijn wanneer gerekend zou worden voor enkele jaren na opening. Wel is 2030 het verst in de toekomst gelegen jaar waarvoor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat achtergrondconcentraties en emissiefactoren heeft vrijgegeven. Daarom is in deze studie gerekend met de verkeersintensiteiten uit 2040 en de emissiekentallen uit 2030. Aangezien de trend is dat emissiekentallen dalen door de jaren heen (als gevolg van verschoning van auto's), terwijl verkeersintensiteiten stijgen, is in deze studie een worstcase combinatie van kentallen en intensiteiten gehanteerd.</p> <p>Natuurlijk betreffen de gehanteerde verkeersintensiteiten en emissiekentallen prognoses en wijken de daadwerkelijke cijfers mogelijk af. Daarnaast is het waarschijnlijk dat er tegen die tijd een geactualiseerde rekenmethode beschikbaar is. Echter heeft het project A2 Deil-Vught, zoals hierboven beschreven, een worstcase aanpak gehanteerd en zijn de meest actuele kentallen gehanteerd. Daarnaast is de verwachting dat de gemiddelde stikstofdepositie op het hele Nederlandse landoppervlak door de jaren heen zal afnemen, als gevolg van maatregelen om luchtverontreinigende stoffen te verlagen (zie ook dit rapport).</p> <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase worden nieuwe stikstofberekeningen uitgevoerd met de op dat moment beschikbare modellen en gegevens.</p> |
| 15d | In het naast de brug gelegen Natura 2000-gebied de Rijntakken neemt de stikstof depositie toe (60 mol/ha/jaar). Dit is in strijd met de Europese eis en de Nederlandse toezegging om de Natura 2000 gebieden te herstellen. Bovendien is het noemen van een toename alleen niet voldoende, ook de totale depositie is belangrijk. Verder wordt gesteld, dat er geen ruimtebeslag optreedt in het Natura 2000-gebied. Echter om bijvoorbeeld extra stikstofdepositie te compenseren zou het gebied waarover die uitstoot verspreid wordt, misschien wel veel groter moeten worden om de gevolgen op te vangen, zodat de totale depositie per ha niet toeneemt. | <p>De stikstofdepositie van het voorkeursalternatief in Natura 2000-gebied Rijntakken neemt inderdaad naar verwachting met maximaal 60 mol/ha/jaar toe ten opzichte van de referentiesituatie. De hoge maximale bijdrage op Rijntakken is te wijten aan het feit dat de A2 ter hoogte van de rivier de Waal het Natura 2000-gebied kruist en de meeste stikstofdepositie dicht bij de snelweg terecht komt. Bij de berekening van de maximale stikstofdepositie is uitgegaan van een 'worstcasescenario' met een maximumsnelheid van 130 km/u. Wanneer de huidige maximumsnelheid van 100 km/u behouden blijft, valt de stikstofdepositie naar verwachting wat lager uit. Bovendien treedt deze maximale bijdrage op, op een beperkter oppervlak, en een beperkter aantal habitattypen. Daarnaast draagt het project ook in kleinere mate bij aan de stikstofdepositie in een aantal andere Natura 2000-gebieden. De extra stikstofdepositie van 60 mol/ha/jaar is de projectbijdrage aan de totale stikstofdepositie. Het project moet deze toename aan stikstofdepositie mitigeren en/of compenseren. Een toename van de stikstofdepositie is niet in strijd met de Europese eis en de Nederlandse toezegging om Natura 2000-gebieden te herstellen, indien er geen reële alternatieven voor handen zijn, er een dwingende reden van openbaar belang is en de toename van stikstofdepositie volledig gecompenseerd wordt. De notitie 'Haalbaarheid ADC-toets' (bijlage V bij het deelrapport natuur) licht toe waarom het project A2 Deil-Vught aan deze eisen kan voldoen.</p> <p>Een van de opties om de stikstofdepositie te compenseren is inderdaad nieuwe Natura 2000 natuur creëren. Een toename aan stikstofdepositie kan leiden tot kwaliteitsverlies die op den duur kan leiden tot areaalverlies. In het kader van compensatie van stikstofeffecten kijken onderzoekers altijd als worstcase naar de maximale bijdrage op een habitatype. Vervolgens gaan ze er in de berekening van uit dat deze maximale bijdrage op het totale oppervlak van dat habitatype waar sprake is van depositie, plaatsvindt (in de praktijk vindt er dus op andere oppervlaktes lagere</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------|---|---|
| | | <p>deposities plaats dan de maximale bijdrage; daarom is het een worstcase). Ten slotte houden onderzoekers bij het bepalen van een compensatieopgave altijd rekening met de vervangbaarheid, realiseerbaarheid, minimale eenheid, et cetera van het te compenseren stuk natuur. Ze gebruiken daarom bepaalde 'kwaliteitstoelagen' of 'correctiefactoren' om de compensatie te bepalen, zodat ze er zekerder van zijn dat compensatie daadwerkelijk aanslaat.</p> |
| natuur | | |
| 15e | <p>Empel ligt al ingeklemd tussen de huidige A2, de Maas en het kanaal. Waarom moet de verbreding juist aan de Empelse kant plaatsvinden? De voorgenomen ontwikkeling brengt met zich mee dat het kleine beetje natuur dat we nog in ons dorp hebben, sterk wordt verminderd en de resterende natuur flink geweld wordt aangedaan.</p> | <p>Omdat de huidige Maasbrug niet breed genoeg is voor 2x4 rijstroken, is een nieuwe brug over de Maas nodig. Deze komt ten oosten van de huidige brug, vanwege de historische kern van Oud-Empel aan de westzijde. Doordat de nieuwe brug aan de oostzijde komt, moet de A2 ter hoogte van Empel iets naar het oosten schuiven om zo recht mogelijk aan te sluiten op de brug.</p> <p>Het voorkeursalternatief heeft hierdoor inderdaad negatieve effecten op natuur, namelijk op de Maasuitwaarden (onderdeel van het Natuurnetwerk Nederland). Het is noodzakelijk om deze negatieve effecten te mitigeren en/of te compenseren. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerkingsfase een gedetailleerder ontwerp en voert veldonderzoek uit. Op basis daarvan bepaalt het project noodzakelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen.</p> |
| 15f | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 26 gesproken over houtopstanden. Graag hieraan toevoegen: bomen, struiken en andere begroeiing.</p> | <p>Het ecologisch onderzoek van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught (deelrapport natuur) heeft enkel gekeken naar houtopstanden, dit zijn losse bomen of bossen. Struiken en andere begroeiing hoeven volgens de wet niet gecompenseerd te worden. Het rapport wordt daarom niet aangepast.</p> |
| 15g | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 95 gemeld dat meer dan 10 % van de aanwezige houtopstanden en bomen zal worden gekapt. Graag dit specificeren naar de diverse deelgebieden. Op de informatieavonden is reeds gemeld dat op het traject langs de Veerstraat alle bomen zullen worden verwijderd. Ik verzoek u dat te bevestigen en ik verzoek u mij te laten weten hoe u alle effecten daarvan zo veel mogelijk van tevoren zult voorkomen en daar waar preventief compenseren niet mogelijk is hoe u achteraf tot herstel zult komen, rekening houdend met het feit dat de huidige bomen en struiken al een forse leeftijdsvoorsprong (en dus functievervulling) hebben ten opzichte van nieuw aangeplant materiaal.</p> | <p>Het deelrapport natuur geeft voor elk deelgebied en alle alternatieven aan of er ruimtebeslag is op meer of minder dan 10 % van de aanwezige houtopstanden. In alle deelgebieden heeft het voorkeursalternatief meer dan 10 % ruimtebeslag op de aanwezige houtopstanden. Welke bomen wel en niet gekapt moeten worden, is nog niet met zekerheid te zeggen, omdat het project A2 Deil-Vught het ontwerp in de MIRT-planuitwerkingsfase nog gedetailleerder uitwerkt. Wel is zeker dat het noodzakelijk is om dit negatieve effect te mitigeren en/of te compenseren. In de MIRT-planuitwerkingsfase vindt veldonderzoek plaats. Op basis daarvan en het gedetailleerde ontwerp bepaalt het project noodzakelijke mitigerende en/of compenserende maatregelen. Op dit moment is derhalve de exacte invulling nog niet bekend.</p> |
| 15h | <p>In het hoofdrapport MER op pagina 120 worden diverse mitigerende maatregelen beschreven. De maatregel 'voorafgaand aan een activiteit verblijfplaatsen van dieren ongeschikt maken' is geen mitigerende maatregel. Graag deze uit het rijtje verwijderen. Rijkswaterstaat moet zich schamen om een dergelijke maatregel op te nemen zonder deze te koppelen aan het in de directe omgeving vooraf, preventief, aanbieden van een ruime hoeveelheid gelijkwaardige verblijfplaatsen.</p> | <p>Voorafgaand aan een activiteit verblijfplaatsen van dieren ongeschikt maken' klinkt inderdaad niet prettig. Dit is helaas niet correct geformuleerd in het deelrapport natuur en daardoor in het hoofdrapport MER. Er worden geen verblijfplaatsen van dieren ongeschikt gemaakt voor dit project. Er wordt bedoeld dat voorafgaand aan de werkzaamheden potentieel leefgebied (zoals foerageergebied) ongeschikt gemaakt kan worden, door bijvoorbeeld vegetatie kort te houden, zodat vestiging van dieren kan worden voorkomen. Deze maatregel is enkel relevant indien er tijdens de kwetsbare periode van dieren gewerkt moet worden. In dat geval beperkt/voorkomt de hiervoor beschreven maatregel effecten op soorten tijdens de kwetsbare periode. Ter illustratie, in geval van broedvogels kunnen, als werken buiten de broedperiode niet haalbaar is, voorafgaand aan de werkzaamheden potentiële broedlocaties ongeschikt worden gemaakt, zodat vogels voorafgaand en tijdens de werkzaamheden niet tot broeden zullen komen.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 15i | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 120 beschreven dat plaggen, maaien en begrazen mitigerende maatregelen zouden zijn. Dit zijn geen mitigerende maatregelen. Dit zijn maatregelen die Rijkswaterstaat doet als de vervuiling te erg geworden is. Graag verbeteren.</p> | <p>De teksten over dit punt in het deelrapport natuur en het hoofdrapport MER worden aangepast.</p> |
| 15j | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 120 beschreven dat extern salderen een mitigerende maatregel zou zijn. Dit is geen mitigerende maatregel. Extern salderen is zeer ongewenst. We kennen inmiddels te veel voorbeelden waarbij Rijkswaterstaat voor een habbekrats ergens in de middle of nowhere, ver weg van waar de schade aan natuur wordt aangebracht, een beetje schaamgroen van lage kwaliteit realiseert onder de titel 'extern salderen'. Het zou fijn zijn om te lezen dat Rijkswaterstaat meer ambitie heeft dan zo min mogelijk doen.</p> | <p>Wanneer voor het realiseren van een plan of project stikstofruimte nodig is, en deze kan niet binnen het project of op de locatie worden opgelost, dan kan extern salderen een oplossingsrichting zijn. Bij extern salderen wordt een andere activiteit dan het plan of project (geheel of gedeeltelijk) gestopt en de stikstof die daaraan gekoppeld is wordt overgedragen aan het plan of project. Vanwege het verkennend karakter heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught in beeld gebracht welke maatregelen potentieel effectief kunnen zijn. Extern salderen is daar 1 van. Of het project extern salderen gaat toepassen, onderzoekt het in de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> |
| 15k | <p>De Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard heeft zich de laatste tijd ingezet om de verspreiding van kleine marterachtigen in de Bommelerwaard in kaart te brengen en inzicht te krijgen in het habitat gebruik door (kleine) marterachtigen. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat de meeste waarnemingen van de bunzing in de Bommelerwaard verkeersslachtoffers op de A2 betreffen, dat de bermen leefgebied zijn van de wezel. De A2 deelt 'het eiland' de Bommelerwaard in tweeën. Als werkgroep hebben we daarom geïnventariseerd hoeveel veilige oversteken er zijn voor marterachtigen. Veilige oversteken die ook door andere dieren kunnen worden gebruikt. Zo is sinds 2019 de boommarter en steenmarter vastgesteld in de Bommelerwaard, zijn er enkele dassenburchten vastgesteld en is de das bezig met een opmars in de Bommelerwaard. Uit onze inventarisatie blijkt dat er in totaal slechts 5 veilige oversteken zijn over de gehele lengte van de A2 in de Bommelerwaard (± 10 kilometer). Deze oversteken bestaan uit de oevers van de Waal en Maas, daar waar de A2 de rivieren oversteekt, en 3 speciaal ingerichte duikers als faunapassages (ter hoogte van hmp 105,7; 104,9; 103,9). In het MER is 'versnippering' als effecttypen onderzocht. Deze is ons inziens niet volledig uitgewerkt en ons inziens is het MER hierin onvolledig. Zo is hoofdzakelijk (zo niet enkel) vanuit N2000 of NNN-gebieden geredeneerd, maar wordt niet vanaf beschermde soorten een analyse uitgevoerd. In het MER wordt voor analyse van NDFF gegevens ook enkel gebruik gemaakt van een zone van slechts 200 meter. In het kader van populatiedynamica is dit onvoldoende. Het toenemen van de barrièrewerking van de A2 door de verbreding wordt in het MER ook niet als dusdanig genoemd, hierin schiet ons inziens het MER inhoudelijk te kort. Het aantal veilige oversteken voor de marterachtigen als de bunzing, boommarter en das is met 5 erg laag. Daarbij zal de verbreding van de A2 zorgen voor het vergroten van de barrièrewerking van de rijksweg. De verbreding zal leiden tot aantasting van de lokale staat van instandhouding als gevolg van een permanente vernietiging van biotoop/leefgebied, verblijfplaatsen en migratiemogelijkheden van beschermde soorten. Hieruit volgt een noodzaak tot mitigatie en compensatie. Volgens de MER kan compensatie plaatsvinden door a) verbetering van bestaand habitat en/of b) realisatie van nieuw leefgebied. Verbetering van bestaand habitat dient ons inziens ook gelezen te kunnen worden als het versterken van verbindingen tussen gebieden middels faunavorzieningen (faunatunnels). Vanuit de Werkgroep Kleine Marterachtigen Bommelerwaard pleiten wij er daarom voor om bij de verbreding van de A2 meer faunavorzieningen op te nemen ten gunste van de verbinding van leefgebied en populaties van in het bijzonder beschermde marterachtigen. Concreet pleiten wij voor het verhogen van het aantal faunapassages (veilige oversteken), geschikt voor marterachtigen. Hiertoe behoren tevens maatregelen</p> | <p>Het deelrapport natuur geeft op meerdere plaatsen aan dat effecten op marterachtigen reëel zijn. Hierbij wordt versnippering ook genoemd. De A2 vormt in de huidige situatie al een knelpunt doordat deze de Bommelerwaard doorkruist. In de MIRT-planuitwerking gaat het project A2 Deil-Vught verder onderzoek doen naar de effecten voor marterachtigen en andere dieren die de weg willen kruisen. Het project A2 Deil – Vught gaat graag met u in gesprek over de opzet en uitkomsten van dit onderzoek.</p> <p>Als onderdeel van uitwerking van het ontwerp, gaat het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerking ook kijken naar de staat van de huidige faunapassages. Waar deze passages verlengd of verbeterd moeten worden, worden deze in het uitgewerkte ontwerp opgenomen. Mogelijk blijkt dan ook dat er meer faunapassages noodzakelijk zijn om de effecten op natuur van verbreding van de A2 Deil-Vught te mitigeren. Daarnaast neemt het project uw wens voor meer faunapassages op als mogelijke meekoppelkans in het kansendossier van de MIRT-planuitwerking. In de MIRT-planuitwerking wordt vervolgens de technische en financiële haalbaarheid van deze meekoppelkans getoetst alvorens hij wordt uitgewerkt en opgenomen in het ontwerp.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | <p>als begeleidende rasters en de inrichting van een toeloop om de functionaliteit van faunapassages te garanderen. Faunapassages kunnen in diverse vormen worden toegepast: * 'Dassentunnels': rioolpijpen; * Duikers in combinatie met loopplanken; * Grote passages, ook geschikt voor grote zoogdieren als ree. Om de effectiviteit van de faunapassages te vergroten dient gedacht worden aan maatregelen als een lichtschacht bij de middenberm die de tunnels overdag verlicht.</p> <p>Op korte termijn: kunnen marterachtigen en andere zoogdieren, profiteren doordat de mortaliteit daalt. Kunnen marterachtigen, met name das, steenmarter en boommarter, profiteren omdat de kans op kolonisatie wordt vergroot. Op langere termijn: kunnen marterachtigen, en andere zoogdieren, profiteren omdat de mogelijkheden tot het verbinden van bestaande populaties wordt vergroot. Hiermee worden de effecten van isolatie van populaties verkleind en daarmee zijn de maatregelen ten gunste van de gunstige staat van instandhouding van deze beschermde soorten. Verder dient opgemerkt te worden dat onvoldoende zorgvuldig gebruik is gemaakt van openbaar beschikbare gegevens van beschermde soorten in de Bommelerwaard. Lokale werkgroepen als de WKMB dienen (conform BIJ12 Kennisdocument Das) betrokken te worden voor het inwinnen van gegevens bij natuurtoetsen.</p> <p><i>Wetgeving/beleid/ambitie waarop argument is gebaseerd</i></p> <p>Marterachtigen (das, steenmarter, boommarter, wezel, hermelijn bunzing) zijn allen aanwezig in de Bommelerwaard. Enkel zijn lokaal zeldzaam (das, steenmarter, bunzing) of nationaal zeldzaam (boommarter, hermelijn) tot algemeen (wezel) (rode lijst soorten). Marterachtigen en hun leefgebied zijn beschermd onder de Wet natuurbescherming (art. 3.10). Bij de aanleg/verbreding van de A2 is nooit rekening gehouden met welk effect dat een dergelijke verkeersader heeft op populaties. Een weg als de A2 verdeelt populaties, omdat vrije migratie niet meer mogelijk is. Risico's als isolatie en verarming van de genenpool liggen op de loer. Dit aspect heeft in de Bommelerwaard een meer significante invloed vanwege de eilandsituatie (tussen rivieren) waarbij de waal en maas als significante barrières dienen. Het huidige talud van de A2 in de Bommelerwaard biedt leefgebied aan de steenmarter en wezel (vastgesteld middels onderzoek vanaf 2019). Wanneer deze worden vergraven of op een andere manier worden beschadigd, wordt ook het leefgebied van deze beschermde soorten beschadigd. Het beschadigen van de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van steenmarter en wezel (waartoe leefgebied of foerageergebied behoort), is een overtreding van Wnb artikel 3.10 lid b. Oppervlakteverlies en versnippering (barrièrewerking) wordt in de MER hoofdzakelijk getoetst op N2000-gebieden en/of NNN. Hiermee wordt de indruk gewekt dat de ingreep niet voor extra versnippering en barrièrewerking zal leiden. De hiaat hier, is dat niet vanuit de beschermde soorten gerendeerd wordt, hetgeen wel noodzakelijk is alvorens conclusies getrokken kunnen worden in het kader van migratie, populatiedynamiek en gunstige staat van instandhouding. De verbreding zal direct leiden tot een vergroting van de barrièrewerking. De A2 is nu voor vrijwel de gehele populatie zoogdieren in de Bommelerwaard onoverkoombaar, dit effect zal door het breder worden van de A2 enkel versterken. De verbreding van de A2 isoleert populaties van boommarter, bunzing, wezel et cetera enkel verder waardoor de gunstige staat van instandhouding verder in het geding komt. Het Rijk en de provincies hebben de (wettelijke) plicht de gunstige staat van instandhouding (vooral van kwetsbare en beschermde soorten) te borgen (Wnb artikel 1.12 lid c). Verbinding van leefgebieden ten behoeve van migratie is noodzakelijk voor de gunstige staat van instandhouding. Verder zouden milieuecondities die de voorwaarde vormen voor het voortbestaan van natuur' niet mogen verslechteren. Hier spelen ook andere gebieden dan N2000 en NNN een belangrijke rol. Voor marterachtigen als wezel, bunzing en das is het agrarisch gebied zelfs cruciaal. Het Rijk heeft conform deze verplichting al eens het MJPO-project opgezet: 'het ontsnipperen van de Nederlandse natuur'.</p> | <p>Het MER toetst oppervlakteverlies en versnippering niet alleen op N2000 en/of NNN, maar ook in het kader van soortenbescherming.</p> |
| 151 | <p>De geplande weg loopt langs een wel waar een beverburcht is. Bevers houden niet van</p> | <p>Het is onduidelijk welke locatie de zienswijze-indiener hier precies bedoelt. Echter, het rapport houdt uitgebreid rekening met de aanwezigheid van bevers in (de directe omgeving van) het plangebied.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | lawaai en zullen hier niet langer kunnen wonen. | Daarnaast realiseert het project A2 Deil-Vught geen nieuwe weg, maar verbreedt het een bestaande weg. Het project onderzoekt of deze verbreding leidt tot nieuwe knelpunten. Verder geldt dat de bever met name gevoelig is voor plotselinge geluiden in de buurt van de burcht of in het foerageergebied. Plotselinge geluiden kunnen met name in de aanlegfase ontstaan tijdens de werkzaamheden. De zienswijze-indiener doelt op de aanwezigheid van de geplande weg (=gebruiksfase) en het feit dat bevers niet van lawaai houden en dat ze het leefgebied zullen verlaten. Hoewel de bever inderdaad gevoelig is voor geluid geldt dit echter niet voor verkeersgeluid. Op grond van expert judgement van beverdeskundigen Jeroen Reinhold (Landschapsbeheer Flevoland) en Vilmar Dijkstra (Zoogdierverseniging) kan voor de bever verstoring als gevolg van verkeersgeluid op voorhand worden uitgesloten. Beide experts hebben jarenlang onderzoek gedaan naar de bever. Beiden geven aan bevers en beverburchten regelmatig op zeer korte afstand van autowegen aan te treffen en nooit enige mate van verstoring door het verkeersgeluid te hebben waargenomen. De heer Dijkstra voegt daaraan toe dat ook als bevers zich verspreiden door een gebied de kans klein is dat het extra verkeersgeluid in de gebruiksfase ze hierin beïnvloedt. Verstoring van bevers door geluid in de gebruiksfase is daarom op voorhand uitgesloten. |
| 15m | De Wnb vereist in verschillende artikelen dat in het kader van aanwezige beschermde natuurwaarden (soorten en gebieden) er alternatieven worden afgewogen die geen of minder negatieve gevolgen hebben voor die natuurwaarden. Om die alternatieven te kunnen afwegen is volledige en actuele informatie over aanwezige beschermde soorten nodig; het raadplegen van de NDFP is daarvoor onvoldoende. | In een Verkenning heeft er nog geen (uitvoerig) veldonderzoek plaatsgevonden waar een beoordeling aan gekoppeld kan worden. De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft daarom een effectbeoordeling uitgevoerd op de best beschikbare actuele informatie. Dat is informatie uit de Nationale Databank Flora en Fauna (NDFP), verspreidingsatlassen, beheerplannen, etc. Het project A2 Deil-Vught heeft in het deelrapport natuur zorgvuldig gekeken naar aanwezige beschermde natuurwaarden voor alle relevante criteria (N2000, NNN, soortenbescherming, houtopstanden, enzovoort). Hiermee heeft het project voor de verkenning A2 Deil-Vught natuur voldoende betrokken. |
| 15n | Deelrapport natuur paragraaf 4.4.3 eerste alinea: 200 meter rondom plangebied en periode 5 jaar gegevens NDFP is te beperkt. Voor soorten als otter, meervleermuis is een veel groter gebied nodig om effecten te bepalen. | Een buffer van 200 m rondom het plangebied is inderdaad beperkt. Echter, aangezien het project in een verkennende fase zit, het plangebied zeer groot is (lang wegtraject) en de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught vooral onderscheidende effecten ten behoeve van de alternatievenafweging in beeld wil brengen, geeft een buffer van 200 m voldoende inzicht. Ter illustratie, als een buffer van 1 km of zelfs meer wordt gebruikt, dan nemen de aantallen getoonde aanwezige soorten dermate toe dat onderscheidende effecten niet meer zichtbaar zijn (binnen 1 kilometer of verder komt er bij elke variant wel een Vogelrichtlijn- of Habitatrichtlijnsoort voor). Bovendien geeft het rapport aan dat de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught ook kijkt naar potenties voor soorten binnen de buffer van 200 m. Dus als een soort er niet zit, wil dat niet zeggen dat de aanwezigheid per definitie wordt uitgesloten. Of soorten daadwerkelijk aanwezig zijn, moet blijken uit nader soortgericht onderzoek dat deel uitmaakt van de MIRT-planuitwerkingsfase. |
| 15o | Deelrapport natuur paragraaf 4.4.3 Verstoring. Hierin staat 'Voor 'andere soorten' geldt geen verbod op het verstoren van individuen of van essentieel leefgebied en/of verblijfplaatsen'. Dit is onjuist. Volgens Wnb artikel 3.10 lid 1 b is het verboden de vaste voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van dieren als bedoeld in onderdeel a opzettelijk te beschadigen of vernielen. Het verstoren van verblijfplaatsen alsmede de functionele leefomgeving die daarbij hoort wordt ook gezien als vernielen en valt daarmee onder dit artikel. | Er is pas sprake van een overtreding van artikel 3.10 lid 1b van de Wnb als een verstoring van verblijfplaatsen of functioneel leefgebied van een soort dermate aanwezig is dat deze leidt tot het ongeschikt worden van de verblijfplaats of het leefgebied waardoor de soort deze verlaat. Pas dan is er sprake van opzettelijke beschadiging/vernieling. In andere gevallen geldt dat het verstoren van (leefgebied van) soorten die zijn beschermd middels artikel 3.10 lid 1b ('andere soorten') geen overtreding van de Wnb betreft. |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 15p | Deelrapport natuur paragraaf 6.4.2 Beschermde soorten en Rode-Lijst soorten. Grondgebonden zoogdieren In Hedelse Bovenwaard en Maasuitwaarden Maaspoort komt ook de das voor. | Dat klopt. Deze informatie staat ook reeds in het rapport: 'Waarnemingen van bunzing, das, hermelijn, otter, steenmarter, wezel, bever en eekhoorn zijn dan ook bekend in de directe omgeving van het plangebied'. |
| 15q | Deelrapport natuur paragraaf 6.4.2 Beschermde soorten en Rode-Lijst soorten. Vleermuizen. In het kanaalpark komt de meervleermuis voor en de Maas is naar verwachting een belangrijk onderdeel van migratieroutes van deze soort. | Dank voor deze informatie. De Nationale Databank Flora en Fauna (NDFD) toont met een buffer van 5 km echter geen waarnemingen van vleermuizen bij het kanaalpark. In de MIRT-planuitwerkingsfase voert het project A2 Deil-Vught nader veldonderzoek uit. |
| 15r | Deelrapport natuur paragraaf 6.4.2 Beschermde soorten en Rode-Lijst soorten. Verstoring vleermuizen. Hierin staat 'In de huidige situatie is er een snelweg aanwezig en dit blijft het geval in de gebruiksfase. Indien de snelweg in de huidige situatie voor vleermuizen al te verstoring is, blijft dit het geval in de gebruiksfase. Omgekeerd betekent dit dat als de huidige snelweg niet te verstoring is voor vleermuizen, dit in de gebruiksfase ook niet het geval zal zijn'. Onderzoek heeft aangetoond dat wegen een negatief effect hebben op vleermuizen. Het ruimtebeslag en het gebruik van de A2 zal toenemen, mede als gevolg van deze ingreep. Dus is aannemelijk dat ook het negatieve effect zal toenemen. De conclusie 'Er is een klein risico voor de vergunbaarheid' is daarmee onjuist, dit risico is groot. | De genoemde conclusie 'er is een klein risico voor de vergunbaarheid' geldt alleen voor alternatief 0+ binnen deelgebied De Lucht-Kerkdriel. In alle andere gevallen geeft het rapport aan dat er sprake is van een groot risico. Voor deelgebied De Lucht-Kerkdriel geldt specifiek dat alle alternatieven, behalve alternatief 0+, ruimtebeslag hebben op potentieel geschikt leefgebied voor vleermuizen. Door het amoveren van panden, de kap van bomen en andere verwijderingen van lijnvormige elementen bestaat daarom de kans op vernietiging en versnippering van essentieel leefgebied (vliegroutes en/of foerageergebieden) en/of vernietiging van verblijfplaatsen van vleermuizen. Er is hierdoor potentieel sprake van een kans op aantasting van de lokale staat van instandhouding. Er is hierdoor bij alle alternatieven (behalve 0+) sprake van een sterk negatief effect waarbij een grote kans op de noodzaak tot mitigatie en compensatie aanwezig is en mogelijk een risico voor de vergunbaarheid. |
| 15s | Toename van lichtvervuiling door de toename van voertuigen en straatverlichting heb ik nergens aan bod zien komen. Ook dit is een probleem, zeker bij Natura 2000-gebieden: het wordt nergens meer nacht. Daar komt nog bij dat er steeds meer felle lichtreclames langs de rijkswegen worden opgesteld die eveneens een enorme lichtvervuiling teweegbrengen. | Het project A2 Deil-Vught onderzoekt de effecten van (toegenomen) lichtvervuiling op natuurgebieden en soorten in de MIRT-planuitwerkingsfase. In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught was dit nog niet mogelijk, omdat het ontwerp nog op hoofdlijnen is en nog niet bekend is of en waar verlichting gerealiseerd wordt. Ook onderzoekt het project in de MIRT-planuitwerking mitigerende maatregelen om eventuele negatieve effecten te verminderen. |
| 15t | Meerdere zienswijze-indieners doen suggesties voor mitigerende en/of compenserende en/of aanvullende maatregelen. bijvoorbeeld: <ul style="list-style-type: none"> - in de nieuwe bruggen over de Waal en de Maas ruimte creëren voor zwaluwen en vleermuizen; - méér bomen terugplanten dan er gekapt worden; - verbetering van bestaande faunapassages en aanleg van nieuwe passages. | De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de effecten van de alternatieven op natuur op hoofdlijnen (namelijk op deeltrajectniveau) bepaald. Deze informatie is meegenomen in de afweging van de alternatieven. Op basis van de effectbepaling op hoofdlijnen is het nog niet mogelijk om mitigerende en compenserende maatregelen te bepalen, omdat daarvoor locatie-specifieke informatie van de effecten en veldonderzoek nodig is en een gedetailleerd ontwerp. Het project A2 Deil-Vught maakt in de MIRT-planuitwerking een gedetailleerder ontwerp van het voorkeursalternatief en voert dan een gedetailleerder ecologisch onderzoek (inclusief veldonderzoek) uit. Uit dit onderzoek blijkt of de effecten overal binnen de wettelijke kaders blijven. Zo niet, dan kijkt Rijkswaterstaat op basis van de vigerende wet- en regelgeving of mitigerende en/of compenserende maatregelen noodzakelijk zijn. |
| 15u | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 120 beschreven dat Rijkswaterstaat is vrijgesteld van de herplantplicht. Dat deze vrijstelling geldt, wil niet zeggen dat het voor Rijkswaterstaat verboden is te herplanten. Neem verantwoordelijkheid, toon lef en ambitie en zorg voor een groots gebaar door alle te kappen bomen en struiken terug te | Rijkswaterstaat is niet vrijgesteld van de herplantplicht, maar is, net als anderen, verplicht te herplanten wanneer ze een boom kapt. Wel heeft de staatssecretaris van Economische Zaken aan Rijkswaterstaat een ontheffing verleend. Deze ontheffing houdt onder andere in dat Rijkswaterstaat meer tijd krijgt om te herplanten en dat zij herplant niet ter plekke hoeft te realiseren. Rijkswaterstaat spant zich in om de herbeplanting te realiseren in de provincie waar de kap plaatsvindt. De |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | brenge, en meer. Werk vanuit de vraag 'in welk land willen we wonen' of 'welk land willen wij voor onze kinderen achterlaten. | <p>onthefing is te raadplegen via: https://wetten.overheid.nl/BWBR0038864/2016-12-01.</p> <p>De tekst over herplantplicht in het hoofdrapport MER en het deelrapport natuur is als volgt aangepast:</p> <ul style="list-style-type: none"> - deelrapport natuur, tabel 3.1: '<i>Aan Rijkswaterstaat is een ontheffing verleend van de meld- en herplantplicht in het kader van de Wnb Houtopstanden. Dit betekent dat Rijkswaterstaat meer tijd krijgt om te herplanten en dat zij herplant niet ter plekke hoeft te realiseren. De hoeveelheid bomen die Rijkswaterstaat moet herplanten is geen onderdeel van de ontheffing, zij moet dus evenveel herplanten als andere partijen</i>'; - hoofdrapport MER-paragraaf 7.4: '<i>De Wnb verleent aan de Gedeputeerde Staten en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit de bevoegdheid ontheffing te verlenen van de meld- en herplantplicht. Aan Rijkswaterstaat is een dergelijke ontheffing verleend. Dit betekent dat Rijkswaterstaat meer tijd krijgt om te herplanten en dat zij herplant niet ter plekke hoeft te realiseren. De hoeveelheid bomen die Rijkswaterstaat moet herplanten is geen onderdeel van de ontheffing, zij moet dus evenveel herplanten als andere partijen</i>'. |

3.16 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Binnen dit thema zijn 7 unieke zienswijzen ingediend. Eén van de vragen is of de historische lindes naast de A2 bij het voormalige klooster Eikendonk behouden kunnen blijven. In de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt het project A2 Deil-Vught of het ontwerp op een of andere manier ruimte kan laten voor de lindes, en zo niet of verplaatsing mogelijk is. Ook vraagt men zich af of de Tempel van Empel geraakt wordt door het voorkeursalternatief. Ook dat gaat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase nader onderzoeken, evenals de benodigde mitigerende en/of compenserende maatregelen.

Tabel 3.16 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp landschap, cultuurhistorie en archeologie

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| 16a | <p>Hierbij wil ik graag mijn zorgen uitspreken over de geplande verbreding van de A2 tussen Deil en Vught, vooral waar het gaat om de linde bij het voormalige klooster Eikendonk (kloosterboom), zie pagina 62, deelrapport Landschap en cultuurhistorie. Deze boom is onvervangbaar en is van grote cultuurhistorische betekenis: 'Er staat echter nog wel een linde langs de kant van de rijksweg die het beleg [van 1629] mogelijk heeft meegemaakt. De boom heeft een stoomvang van 7,2 meter en kan dus best meer dan 375 jaar oud zijn' (1).</p> <p>Na de eerste verbreding van de A2 overleefd te hebben, mag de tweede verbreding niet de nekslag worden. Ik pleit daarom tegen de verbreding op dit traject. In het uiterste geval zou de linde nogmaals verplaatst moeten worden. Deze eeuwenoude linde verdient een derde kans.</p> <p>(1) Dagboek 1629, Peter-Jan van der Heijden, met bijdragen van Rob de Vrind, pagina 176, Uitg. Adr. Heijnen, 's-Hertogenbosch, 2004.</p> | <p>De genoemde bomen zijn bij het project A2 Deil-Vught in beeld als aandachtspunt. Momenteel liggen er ter hoogte van de lindes 2 rijstroken zonder vluchtstrook in noordelijke rijrichting. Het voorkeursalternatief gaat uit van 3 rijstroken en een vluchtstrook. Dit betekent dat er wat ruimte betreft een knelpunt is. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt in de MIRT-planuitwerkingsfase of het ontwerp op een of andere manier ruimte kan laten voor de lindes, en zo niet of verplaatsing mogelijk is.</p> |
| 16b | <p>In de plannen ten aanzien van de verbreding van de A2 zien wij te weinig terug in hoeverre u concreet zorgt voor het behoud van de locatie van de Tempel van Empel. Wij</p> | <p>Door de verbreding van de A2 komt de rijksweg dichterbij de Tempel van Empel te liggen. Hierbij wordt de tempel niet geraakt. Wel staat het gebied rond de Tempel van</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | <p>vragen u vriendelijk doch dringend in uw plannen expliciet op te nemen dat de locatie van de Tempel van Empel behouden blijft. Tevens dat er geen tijdelijke en definitieve infrastructuur danwel bouwterrein op wordt gemaakt. Zodat er geen onherstelbare schade optreedt.</p> <p>De Tempel van Empel behoort samen met de tempel van Maren-Kessel en de Tempel van Elst tot de drie belangrijkste Romeinse tempels in het Nederlandse Maas-Rijngebied, in de Romeinse tijd geografisch behorende tot de stam der Bataven, welke destijds een bondgenootschap hadden met de Romeinen met vooral religieuze verbintenissen. Vanuit deze optiek betreft het heilige grond. Veel archeologische vondsten bevestigen dit beeld en onderzoek blijft nodig.</p> <p>De Tempel van Empel is gebouwd in het achterland van de Neder-Germaanse Limes, een Nederlands onderdeel van de Romeinse Limes en tevens aansluiting hebbende op de Obergermanische-Rhaetischen Limes in Duitsland. Dit jaar besluit de organisatie Unesco in Parijs dat de Neder-Germaanse Limes tot opname in de lijst van werelderfgoed adv. het rapport ICOMOS. Dit gegeven benadrukt de unieke, archeologische site van de Tempel van Empel.</p> <p>Verbreding van de A2 en een afrit over de site wordt door ons ten strengste afgeraden om verlies van deze cultuurhistorische waarde te voorkomen.</p> <p>Wij roepen u op de herbouw van de Tempel van Empel mogelijk te maken, direct naast de oorspronkelijke plek, bij wijze van gedeeltelijke compensatie voor Empel door de verbreding van de A2.</p> <p><i>Suggestie: bruin bord Tempel van Empel</i></p> <p>De Tempel van Empel is, zoals u heeft kunnen lezen een unieke plek welke aandacht verdient. Derhalve is het in onze ogen een goed idee om voorbijgangers hierop te wijzen door het plaatsen van een bruin bord. Dit komt natuurlijk het beste tot zijn recht als de tempel herbouwd is en deze daadwerkelijk bezocht kan worden. U kunt hiermee een bijdrage leveren met uw project. Vind u dit een suggestie waar uw project mee verder geholpen kan zijn?</p> | <p>Empel aangemerkt als archeologische vindplaats en is het niet uitgesloten dat er archeologische vondsten worden gedaan. Daarom vindt in de MIRT-planuitwerkingsfase uitgebreider onderzoek plaats om de exacte effecten van het voorkeursalternatief op de Tempel van Empel (en andere archeologische waarden) te onderzoeken, het ontwerp van het voorkeursalternatief te optimaliseren en benodigde mitigerende en/of compenserende maatregelen te bepalen. Dit is verduidelijkt in de ontwerpnota.</p> <p>Hartelijk dank voor de suggestie ten aanzien van de plaatsing van een bruin bord. De zogenaamde bruine borden kennen twee verschijningsvormen:</p> <ul style="list-style-type: none"> - bewegwijzering van toeristische objecten Om in aanmerking te komen voor een verwijzing langs autosnelwegen dient voldaan te worden aan strenge criteria ten aanzien van onder andere bezoekersaantallen en aantal parkeerplaatsen. Indien de zienswijze-indiener inschat dat zijn/haar locatie in aanmerking kan komen voor een verwijzing kan hij/zij contact opnemen met de wegbeheerder via het contactformulier op www.rijkswaterstaat.nl of te bellen met de landelijke informatielijn 0800 80 02), de beoordeling van een dergelijke verwijzing verloopt niet via het project A2 Deil-Vught; - gebiedsaanduidingsborden Deze borden worden alleen geplaatst bij gebieden met (inter)nationaal erkende natuur- en/of cultuurhistorische of landschapswaarden. De beoordeling van dergelijke verwijzing verloopt niet via het project A2 Deil-Vught. Vanaf 1 juli 2008 zijn 16 Nationale Landschappen, 7 Nationale Parken en 1 Werelderfgoedgebied met deze borden aangeduid. De plaatsing van Gebiedsaanduidingsborden verloopt via de ANWB. Inmiddels is de richtlijn voor bruine borden enigszins aangepast en zijn de grenzen wat verruimd. Per provincie kunnen ook een tweetal Ecologische hoofdstructuur-gebieden worden aangeduid. |
| 16c | <p>Deelrapport landschap en cultuurhistorie pagina 43. Binnen het plangebied zijn, behalve de Empelse dijk, geen specifieke elementen aanwezig. Het is onduidelijk tot hoever het plangebied zich uitstrekt, maar de Hervense/Heinisdijk is een belangrijk cultuurhistorisch element. Deze dijk is een van de best overgebleven onderdelen van de Linie 1629 bij het beleg van 's-Hertogenbosch door Frederik Hendrik in de Tachtigjarige Oorlog. Ook zijn er nog schansen (redoutes) aanwezig uit 1629 die wel direct in het plangebied liggen, direct ten westen (B&O Tibosch, Reitscheweg 65) en ten oosten van de A2 (Heinis/Mariannepad 2A - 5) bij aansluiting Rosmalen. Vreemd dat er in dit rapport geen aandacht voor is, temeer omdat de redoute oostelijk van de A2 onder de nieuw geplande aansluiting Rosmalen dreigt te verdwijnen. Zie https://www.ivn-s-hertogenbosch.nl/natuurgebieden/heinis/heinis-achtergrondformatie/heinis-kaart-1629-2015.</p> | <p>Het studiegebied is gelijk aan het plangebied, met waar relevant een iets grotere zone als er sprake is van bijvoorbeeld visuele effecten. Maximaal 100 m om het plangebied. Het studiegebied kan verschillen per criterium. Dit staat in hoofdstuk 4 toegelicht.</p> <p>De Heinisdijk ligt aan de westzijde van de A2 en niet in het plangebied. Een restant van de Heinisdijk lijkt aanwezig te zijn aan de oostzijde binnen het plangebied. Deze is niet opgenomen op de cultuurhistorische waardenkaart van de provincie Noord-Brabant en daarom ook niet meegenomen. Niettemin kan het restant van de dijk waardevol zijn. Het doorsnijden van het restant is negatief, dit is gelijk voor alle alternatieven. De beoordeling is al negatief en wijzigt niet. Het verzoek om rekening te houden met het restant van de Heinisdijk aan de oostzijde van de A2 neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | Pagina 43. De Empelse dijk en de voormalige zeedijk bij Heinis (aansluiting 20 Rosmalen) begrenzen de overstromingsvlakte van de Beerse Maas. Binnen het studiegebied bij Heinis is deze zeedijkstructuur niet meer aanwezig. Aan de rand van het studiegebied, aan de westzijde van de A2, is de dijk nog duidelijk aanwezig. Aan de oostzijde van de A2 zijn bovengeschetste redoutes nog overgebleven onderdelen van de middeleeuwse Heinisdijk. Het is wel juist dat de dijk aan de oostzijde van de A2 is afgegraven, waarschijnlijk ergens in de jaren '50 van de vorige eeuw. | In het archeologisch onderzoek is aandacht voor de overblijfselen van vestingwerken, bijvoorbeeld pagina 91 van bijlage II. Hier wordt onder andere begeleiding van de werkzaamheden aanbevolen of integratie met nabij proefsleuvenonderzoek. Dit geldt ook voor de locaties rondom de redoutes. |
| 16d | Deelrapport landschap en cultuurhistorie pagina 44. Historische structuren. Ook hier ontbreekt de Hervense/Heinisdijk. En 250 meter ten zuiden van de dijk is de (middeleeuwse?) historische Vliertse wetering nog steeds te zien. | Zie 16c. Vliertse wetering ligt buiten het plangebied. |
| 16e | Deelrapport landschap en cultuurhistorie pagina 48. Archeologische Monumenten Kaart (AMK). Ontbreekt urnenveld uit IJzertijd in de omgeving Heinis binnen 200 meter van de A2, zie https://www.ivn-s-hertogenbosch.nl/natuurgebieden/heinis/heinis-achtergrondformatie/heinis-prehistorie . | Volgens de AMK is hier geen monument aanwezig (https://rce.webgispublisher.nl/Viewer.aspx?map=Archeologie%2Din%2DNederland). De bij Heinis liggende vondstmelding 3130328100 in Archis betreft urnen en is opgenomen in het archeologisch bureauonderzoek (bijlage II). Bijlage II adviseert om verkennend onderzoek uit te voeren in de MIRT-planuitwerking. |
| 16f | Deelrapport landschap en cultuurhistorie pagina 49. Verwachte waarden. Toevoegen 5. Omgeving Heinis, vanwege vondsten uit de IJzertijd, Linie 1629, redoutes). | Onder punt 4 staat: ten oosten en zuiden van 's-Hertogenbosch is op veel locaties een zeer hoge verwachting op de aanwezigheid van de restanten van vestingwerken en enkele locaties met vroegere bebouwing. Hier vallen ook de genoemde vondsten uit de IJzertijd onder. |
| 16g | Deelrapport landschap en cultuurhistorie pagina 61/62. Historische geografie - Beschrijving van de effecten. Effecten op de redoutes ten oosten van de A2 worden niet beschreven. | De betreffende redoutes zijn beschouwd als archeologische waarden en daar meegenomen in de beoordeling. |

3.17 Overige milieueffecten (gebruiksfuncties, duurzaamheid, externe veiligheid, water, klimaatadaptatie, sociale veiligheid)

Binnen dit thema zijn 13 unieke zienswijzen ingediend. De vragen en opmerkingen gaan over:

- woonkwaliteit. Men geeft aan dat dit meer is dan ruimtesbeslag op tuinen en zichthinder, namelijk ook geluidsoverlast en luchtkwaliteit. Dat is juist, maar omdat geluid en lucht al apart onderzocht worden, neemt het project A2 Deil-Vught die thema's niet nogmaals mee onder gebruiksfuncties, om dubbel telling te voorkomen;
- men vindt dat duurzaamheid meer aandacht zou moeten krijgen en men doet suggesties voor een duurzamere aanpak van de A2 Deil-Vught. Bijlage B van de structuurvisie geeft aan welke duurzaamheidsmaatregelen het project A2 Deil-Vught in ieder geval uitwerkt in de MIRT-planuitwerkingsfase. Voor de MIRT-planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor uitwerking en realisatie van de duurzaamheidsambities in bijlage C van de structuurvisie;
- er zijn zorgen rondom externe veiligheid. Het aantal vrachtwagens dat gevaarlijke stoffen vervoert blijft echter gelijk, omdat het project A2 Deil-Vught geen kortere route creëert. Ook is er nergens sprake van een significante toename van het plaatsgebonden risico, groepsrisico of plasbrandaandachtsgebied.

Tabel 3.17 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp overige milieueffecten (gebruiksfuncties, duurzaamheid, externe veiligheid, water, klimaatadaptatie, sociale veiligheid)

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-------------------------|--|---|
| gebruiksfuncties | | |
| 17a | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 26 gemeld dat voor de waarden 'gebruiksfunctie' wordt uitgegaan van het 'effect op de woonfunctie'. Uit het rapport blijkt dat Rijkswaterstaat vooral werkt op basis van het feit dat enkele aanwonenden enkele meters tuin zullen kwijtraken. Dat alle aanwonenden grote hoeveelheden extra geluid moeten ontvangen, wordt niet benoemd, terwijl dit wel het geval is. Op aangename dagen waarop iedereen lekker buiten wil zitten, moeten wij steeds vaker in onze huizen blijven omdat het buiten niet meer mogelijk is een gesprek met elkaar te voeren. Bij een voortdurende werkelijke geluidbelasting van ruimschoots meer dan 55 decibel kunnen wij elkaar buiten in de tuin niet meer verstaan. Ik heb mijn woning destijds (in 2001) mede gekocht omdat ik graag een huis met een grote tuin wilde, waarin ik een groot deel van het jaar zou kunnen vertoeven. Ik woon 365 dagen per jaar op deze locatie, 24 uren per dag. Rijkswaterstaat toont geen enkele erkenning (laat staan empathie) aangaande het feit dat de woonfunctie niet alleen binnen, maar ook buiten op mijn eigendom (erf en tuin) ernstig wordt aangetast.</p> | <p>Woonkwaliteit is inderdaad breder dan alleen de tuin en zicht, en omvat ook luchtkwaliteit, gezondheid en geluid. Deze effecten zijn echter al onder de betreffende thema's onderzocht en worden daarom, om dubbel telling van effecten te voorkomen, niet nogmaals onderzocht onder gebruiksfuncties. Dit staat uitgelegd in het deelrapport gebruiksfuncties.</p> <p>Rijkswaterstaat bepaalt geen geluidbelastingen in tuinen. Een tuin is volgens de wet geen geluidgevoelige ruimte. Door de geluidbelasting op de gevel te bepalen is indirect wel ongeveer duidelijk welke geluidbelasting heerst in de tuin.</p> <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase voert het project A2 Deil-Vught gedetailleerdere geluidberekeningen uit en bepaalt daarna de wettelijk benodigde geluidbeperkende maatregelen.</p> |
| 17b | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 110 vermeld dat bij 20 tot 25 woningen sprake is van een negatief effect op de woonkwaliteit. Graag vermelden welke adressen dit betreft en welke negatieve effecten in welke mate optreden. Ook graag vermelden op welke wijze Rijkswaterstaat de eigenaren en bewoners van de panden op deze adressen gaat ontzorgen en beschermen tegen de diverse negatieve gevolgen zoals waardedaling van de eigendommen, gezondheidsschade, vermindering van woongenot, et cetera.</p> | <p>Omdat het ontwerp van het voorkeursalternatief nog niet definitief is en nog vrij globaal, is het nog niet mogelijk om precies aan te geven om welke adressen het gaat en in welke mate dit optreedt. Het project A2 Deil-Vught werkt het ontwerp in de MIRT-planuitwerkingsfase nader uit, en neemt contact op met de betreffende bewoners om te bespreken welke mogelijkheden er zijn.</p> |
| 17c | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 119 gemeld dat het niet wettelijk verplicht is om negatieve effecten op woonfuncties en werkfuncties te mitigeren. Als er niet wordt gemitigeerd moet er wel financiële compensatie plaatsvinden. De woningen en bedrijven die nadeel blijven ondervinden, dienen gecompenseerd te worden. Ik ga ervan uit dat ik zal worden gecompenseerd omdat ik blijvend nadeel ondervind en omdat mijn eigendom (woning + tuin) vele tienduizenden euro's (meest recente schatting door de makelaar: EUR 100.000) minder waard is geworden sinds de bekendmaking van de voorgenomen plannen. Indien mijn aanname niet klopt, wil ik u vragen mij uit te leggen waarom u niet bereid bent te compenseren. In eerdere informatieavonden werd door de Rijkswaterstaat - medewerkers vakkundig verwezen naar de algemene folders over onteigening en de beleidsreel nadeelcompensatie. Op basis van die teksten zou ik met een groot financieel nadeel blijven zitten, een zeer groot risico op blijvende gezondheidsschade lopen en een grote vermindering van mijn woonplezier en levenskwaliteit ervaren, zonder dat Rijkswaterstaat daar ook maar één cent vergoeding voor zou hoeven geven en zonder dat Rijkswaterstaat ook maar één cent vergoeding zou willen geven. Dit is onredelijk, onbehoorlijk en onmenselijk te noemen.</p> | <p>Het is niet wettelijk verplicht om negatieve effecten op woon- en werkfuncties te mitigeren, maar dan dient wel financiële compensatie plaats te vinden. De woningen en bedrijven die nadeel blijven ondervinden, worden gecompenseerd via de Onteigeningswet of de Beleidsregel nadeelcompensatie. Er is op dit moment nog geen formeel besluit genomen dat kan leiden tot onteigening of planschade. Zie verder 19d.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---------------------|--|---|
| 17d | <p>In het rapport maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt op pagina 74 gemeld dat 'bijvoorbeeld door ruimtebeslag op tuinen of zichthinder' slechts weinig woningen te maken zullen krijgen met een negatief effect op de woonkwaliteit. Dit is een onredelijke framing. Er zullen in Waardenburg en zeker bij de aanwonenden veel meer woningen zijn die een aanzienlijke verslechtering van de woonkwaliteit voor de bewoners zullen ervaren. Dat wordt niet alleen veroorzaakt door afgeknabbelde stukjes tuin, maar zeker ook door meer lawaai, stank, trillingen en andere effecten. Het zou Rijkswaterstaat sieren om dit openlijk te vermelden en eerlijk te duiden. Maatwerk voor de getroffen en is noodzakelijk en redelijk.</p> | <p>De maatschappelijke kosten-batenanalyse en andere rapporten benoemen het aantal woningen dat vermindering van de woonkwaliteit ervaart, zonder daarbij aan te geven dat het om 'slechts weinig woningen', of woorden van gelijke strekking, gaat. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt in de MIRT-planuitwerking nader waar en welke mitigerende en compenserende maatregelen wettelijk gezien nodig zijn.</p> |
| 17e | <p>Volgens het 'Verkennd onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving' is de inpassingsstrategie langs de Ring 's-Hertogenbosch slechts gericht op het voorkomen van een grotere barrièrewerking van de A2 in plaats van, gezien het in NOVI geformuleerde rijksbeleid, het verminderen van de barrière voor de (fiets)er en voetganger.</p> | <p>Het project A2 Deil-Vught legt geen nieuwe infrastructuur aan, maar breidt bestaande infrastructuur uit, waardoor de barrièrewerking slechts beperkt toeneemt. Sommige onderdoorgangen worden inderdaad langer. Daarom onderzoekt het project in de MIRT-planuitwerking of daar mitigerende en/of compenserende maatregelen voor nodig zijn.</p> |
| duurzaamheid | | |
| 17f | <p>In het hoofdrapport MER wordt op pagina 124 dan toch eindelijk vermeld dat Rijkswaterstaat ervoor kiest zich in te zetten (let op: dit is een inspanningsverplichting en nog steeds geen resultaatsverplichting) om meetbare en verifieerbare doelstellingen te kiezen en streeft naar het bereiken van een significante (geen lichte) verbetering op de thema's energie, welzijn, gezondheid, ecologie en ruimtelijke kwaliteit en dan ook nog op een circulaire manier. Dat is goed nieuws. Althans: dat lijkt goed nieuws. Enkele regels verderop lezen we dat deze prachtige woorden slechts waarheid worden indien anderen ze betalen. De duurzaamheidsambities worden slechts uitgevoerd indien er aanvullend ambitiebudget wordt gevonden. Teleurstellender kun je het als aanwonend belanghebbenden na 125 pagina's leestekst niet meemaken. Graag onderbouwing en verantwoording voor deze anticlimax. Graag ook een omschrijving hoe de uitwerking en realisatie er uit gaan zien indien geen aanvullende budgetten kunnen worden gevonden, hetgeen een zeer realistisch scenario is.</p> | <p>Aanvullend ambitiebudget voor duurzaamheidsmaatregelen in bijlage C van de structuurvisie wordt binnen alle opdrachtgevendende partijen gezocht, dus ook binnen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. Daarnaast treft het project A2 Deil-Vught waar mogelijk duurzaamheidsmaatregelen die gelijke of lagere kosten hebben dan 'traditionele opties' (bijlage B van de structuurvisie). Voorbeelden zijn:</p> <ul style="list-style-type: none"> - energiezuinige en dynamische LED-verlichting langs de gehele A2; - innovatief asfaltmengsel met een lage rolweerstand; - toepassen van (meer) recycling in de asfaltmengsels; - inzet van olivijn in middenberm ten behoeve van afvang van CO₂. |
| 17g | <p>De toename van CO₂-uitstoot is eveneens tegen de Europese regels, die vragen om een vermindering van de CO₂-uitstoot. Het geeft tevens aan, dat de voorkeursvariant extra verkeer zal aantrekken. Bovendien wordt op pagina 132 gesteld dat 'Voor het aspect duurzaamheid is het belangrijk om energie en materiaalgebruik in de aanlegfase te beperken en een verkeersaantrekkende werking te voorkomen'. Dit laatste gebeurt niet met de gekozen variant.</p> | <p>Het voorkeursalternatief zorgt inderdaad voor een toename van CO₂-uitstoot vanwege de verkeersaantrekkende werking. Zie 2f voor reactie op Europese regels.</p> <p>Het belang van verbeterde bereikbaarheid en verkeersveiligheid enerzijds en het belang van milieuaspecten, waaronder minder CO₂-uitstoot, anderzijds zijn in het project A2 Deil-Vught tegen elkaar afgewogen. Het gekozen voorkeursalternatief heeft hier balans in proberen te vinden door een mindere mate van doorstroming te accepteren ten opzichte van alternatief C, 2x5 rijstroken tussen Deil en Empel, om de effecten op het milieu te beperken.</p> |
| 17h | <p>In de ontwerpstructuurvisie is op diverse plaatsen opgenomen dat Rijkswaterstaat ernaar streeft om zonnepanelen te plaatsen op, bijvoorbeeld, geluidsschermen of andere maatregelen te treffen in het kader van de energietransitie: 6 pagina 46 ontwerpstructuurvisie:</p> | <p>In 17f is de benadering beschreven van duurzaamheid wat betreft inhoud en kosten. Concretisering kan pas plaatsvinden in de MIRT-planuitwerkingsfase op het moment dat bijvoorbeeld duidelijk is waar welke afmeting geluidsscherm komt. De zienswijze-indiener stipt dit ook aan in de opmerking over de Maasbrug. Invulling van</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| 7 | <p>Duurzaamheid: het project kiest voor inzet op meetbare en verifieerbare doelstellingen en het bereiken van een maximale verbetering op de thema's energie, bereikbaarheid, welzijn en gezondheid, ecologie en ruimtelijke kwaliteit. Voor het thema circulaire economie en materialen is de ambitie maximale inzet en bereiken van de maximaal haalbare prestatie. Het project voert een basisset aan duurzaamheidsmaatregelen door (maatregelen met gelijke of lagere kosten dan de standaardmaatregelen);</p> <p>pagina 28:</p> <p>In dit proces zijn de volgende thema's onderzocht: 1 energie: door de energievraag te verminderen en meer duurzame energie te gebruiken neemt de uitstoot van broeikasgassen (zoals CO₂) af. Door bij ruimtelijke ontwikkelingen kansen voor energiebesparing en duurzame energie te benutten, wordt bijgedragen aan de energietransitie en een duurzame leefomgeving;</p> | <p>zaken als zonnepanelen zal via regionale partijen (Regionale Energiestrategie) verlopen. Dan komen ook randvoorwaarden zoals netwerkcapaciteit aan de orde. Daartoe richt het project A2 Deil-Vught, in samenwerking met de regionale partijen, een duurzaamheidstafel in. Gemeente 's-Hertogenbosch is geen Bevoegd Gezag waar het de rijkswegen A2 en A59 aangaat. Vanuit haar betrokkenheid bij de MIRT-verkenning heeft zij wel intensief bijgedragen aan het bepalen van de ambitie en inventariseren van kansen aangaande duurzaamheid, vastgelegd in een notitie 'Ambities en kansen duurzaamheid'. Het project A2 Deil-Vught spant zich in om deze ambities in te vullen en de geïnventariseerde kansen te verzilveren. Hiervoor heeft de gemeente 's-Hertogenbosch het initiatief genomen voor de oprichting van een duurzaamheidstafel waar betrokken partijen gezamenlijk proberen invulling te geven (o.a. procesmatig, financieel) aan het verzilveren van de kansen. Tevens heeft de gemeente Zaltbommel voorgesteld om het Groene Huis beschikbaar te stellen als ontmoetingshub.</p> |
| 8 | <p>pagina 46, par. 5.2:</p> <p>Het voorkeursalternatief bestaat uit de volgende beslissingen rondom de eerdergenoemde hoofdkiezes: 8. duurzaamheid: het project kiest voor inzet op meetbare en verifieerbare doelstellingen en het bereiken van een maximale verbetering op de thema's energie, (.....);</p> | |
| 9 | <p>daarnaast wordt in de MIRT-planuitwerking nagegaan (pagina 47 van 82 ontwerpstructuurvisie MIRT-verkenning A2 Deil-Vught) of er aanvullend ambitiebudget gevonden kan worden voor nadere invulling van duurzaamheidsambities.</p> | |
| | <p>Opvalt dat dit streven niet verder ingevuld of uitgewerkt lijkt te zijn. De maatregelen lijken niet meer dan een vaag/mogelijk voornemen te behelzen dat in de uiteindelijke plannen 'zo maar' kan komen te vervallen:</p> | |
| 1 | <p>allereerst is, voor zover valt de zien, geen rekening gehouden met de kosten van deze maatregelen, is niets opgenomen over de mogelijkheden tot aansluiting van de zonnepanelen op het elektriciteitsnet en is bepaald dat Rijkswaterstaat de eindbeslissing neemt over de vraag, of, hoe en welke maatregelen worden opgenomen;</p> | |
| 2 | <p>in de tweede plaats bevatten de stukken de passage (zie pagina 13 03 ambities en kansen duurzaamheid) dat 'wij zelf bepalen wat redelijkerwijs mogelijk is op eigen grond, objecten areaal opgewekt kan worden en waar dit wenselijk is'. Ervan uitgaande dat 'wij' de uitvoerders zijn van het programma zoals op pagina 8 is aangegeven in het hoofdrapport MER zal de energie invulling ook door de gemeenten dienen te geschieden. Per saldo zullen dan mogelijk ook de financiële gevolgen voor rekening van de gemeenten worden gebracht. Een volgende vraag is dan of de opgewekte energie wel ten bate van de gemeenten komt of dat deze ten goede komt aan Rijkswaterstaat. En, als deze opbrengst ten goede komt aan de gemeenten, wordt deze dan verdisconteerd in de RES-opgave van de betreffende gemeente;</p> | |
| 3 | <p>een aspect dat hiermee verband houdt is dat de effecten op geluid beperkt zijn door stil asfalt op de Maasbrug en uitbreiden richting de huidige geluidsschermen (MER bijlage 6 geluid 6.1 en 6.2 en hoofdrapport MER pagina 88). Maar: stil(ler) asfalt en beperkte effecten leidt ertoe dat de noodzaak voor</p> | |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|--------------------|--|--|
| 4 | <p>geluidsschermen geringer wordt, waardoor dan weer minder zonnepanelen mogelijk worden.</p> <p>Toelichting: pagina 88 hoofdrapport MER stelt: 'De analyses laten een beperkte toename of zelfs afname van (ernstig) geluidshinder zien in het gedeelte Maasbrug-Maaspoort-Rosmalen' en op pagina 119 wordt aangegeven dat in de MIRT-planuitwerking wordt gekeken welke mitigerende maatregelen genomen moeten worden (asfalt of geluidsschermen);</p> <p>op pagina 24 van de ambities en kansen op duurzaamheid staat een voorbehoud aangegeven dat duurzame energie opwekken alleen zin heeft als dit ook bij de gebruikers kan komen. Dat vereist een geschikte aansluiting op het elektriciteitsnetwerk. Evenmin lijkt meegewogen te zijn dat de belasting op het bestaande elektriciteitsnet inmiddels de grenzen nadert en op een aantal plaatsen de grens al heeft bereikt. Ook dit kan het streven doorkruisen;</p> <p>als de hiervoor genoemde zaken juist zijn, kan dit ertoe leiden dat de mogelijkheden om de transitie voor een gedeelte vorm te geven niet ten volle worden benut. Wij onderkennen dat dit afwegingskader gedeeltelijk nieuw is, zodat het mogelijk nog niet ten volle is doordacht of uitgewerkt (ook al zijn er autosnelwegen waar dergelijke systemen al jarenlang functioneren), maar het zou een gemiste kans zijn de mogelijkheden niet reeds nu in de besluitvorming als een dwingende voorwaarde mee te nemen.</p> | <p>In dit verband is van belang dat de gemeente 's-Hertogenbosch mede-initiatiefnemer is van het project en deze gemeente zich uitdrukkelijk heeft uitgesproken voor het concept van de 'zonneladder'. Dit gegeven onderstreept dat het niet doorvoeren van de duurzaamheidsmaatregelen in de planvorming een gemiste kans zou vormen en een afwijking zou vormen van het beleidskader van de gemeente 's-Hertogenbosch.</p> <p>Op grond van het vorenstaande verzoeken wij u de maatregelen voor de energietransitie als een kernthema in de uiteindelijke besluiten als dwingende randvoorwaarden op te nemen.</p> |
| externe veiligheid | | |
| 17i | <p>De opzet zal zijn dat er meer verkeer over de A2 heen kan en dat er dus ook meer vrachtwagen met gevaarlijke stoffen van de A2 gebruik zullen gaan maken. Wanneer de A2 wordt verbreed zal de strook voor het vrachtverkeer aanzienlijk dichter, tegen de woning van cliënte, aan gaan lopen. Volgens het Milieueffectrapport (MER)-Deelrapport externe veiligheid worden er geen waarden overschreden die de externe veiligheid in gevaar zouden brengen. Echter hier wordt er geen specifieke aandacht besteed aan de Bungawall-woningen en meer specifiek de gevolgen die de verbreding van de A2 heeft voor vrachtverkeer die veel dichter langs de geluidswal en woningen zullen rijden. De verbreding kan pas doorgang hebben indien op voorhand al gemotiveerd en onderzocht is dat de veiligheid van cliënte, niet in gevaar komt. Dat is nu geenszins duidelijk en moet dat wel zijn wil een goede afweging kunnen worden gemaakt.</p> | <p>Vervoer van gevaarlijke stoffen gebeurt altijd over de kortst mogelijke route. Doordat het project A2 Deil-Vught geen nieuwe weg aanlegt en daardoor geen kortere route creëert, gaan er niet meer vrachtwagens met gevaarlijke stoffen over de A2 Deil-Vught rijden. Bovendien is in de regelgeving rondom externe veiligheid (Regeling Basisnet) rekening gehouden met de maximaal toegestane hoeveelheden vervoer gevaarlijke stoffen. Het overschrijden van de maximaal toegestane transporteenheden uit de Regeling Basisnet is uitgesloten.</p> <p>Op basis van de voorgeschreven beoordelingsmethodiek is geen sprake van een toenemend risico op een ongewoon voorval met gevaarlijke stoffen op de A2 ter hoogte van Waardenburg. Er is bij Waardenburg namelijk geen sprake van plaatsgebonden risico of plasbrandaandachtsgebied. Er is wel sprake van groepsrisico, maar doordat de as (het midden) van de weg in het ontwerp van de verkenning niet verschuift, verandert het groepsrisico niet. Daarom gaat het</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---------------------------|---|---|
| | | <p>deelrapport externe veiligheid niet specifiek in op de situatie bij Waardenburg. Er worden door de wegverbreding geen wettelijke normen voor externe veiligheid overschreden.</p> <p>Ten slotte is de ongevalsfrequentie van vrachtwagens met gevaarlijke stoffen in de huidige situatie heel laag en wijzigt deze niet ten gevolge van het voorkeursalternatief. De ongevalsfrequentie verandert bijvoorbeeld wel wanneer de maximumsnelheid verandert; een hogere maximumsnelheid leidt tot meer ongevallen.</p> |
| water | | |
| 17j | Volgens u zal er in het voorkeursalternatief sprake zijn van een toename van verhard oppervlakte van 165.000 m ² . Dat moet gecompenseerd worden. Waar (in West Betuwe) worden de nodige waterbergingsgebieden geplaatst? Heeft de toename van neerslag door klimaatverandering nog effect op de locatie en/of de grootte van de nieuwe waterbergingsgebieden. | Het project A2 Deil-Vught werkt in de MIRT-planuitwerking het ontwerp van het voorkeursalternatief nader uit en voert gedetailleerder onderzoek naar de gevolgen voor de waterhuishouding uit. Dan onderzoekt het project hoe groot de compensatieopgave precies is en waar deze compensatie kan plaatsvinden. Het project neemt gevolgen van klimaatverandering voor neerslag daarin mee. In de MIRT-planuitwerkingsfase brengt het project met participatie haalbare oplossingen in beeld voor inpassing en herstel. |
| 17k | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 116 onderbouwd dat de waterveiligheid en klimaatbestendigheid beter wordt na verbreding van de A2 omdat er extra openingen in de landhoofden van de Maasbruggen worden gecreëerd. Graag uitleggen waarom dit niet zou kunnen indien de weg niet zou worden verbreed. Als de reden zou zijn dat er dan geen extra landhoofden hoeven te komen, is de 0+ optie feitelijk beter. | Het creëren van extra openingen in de landhoofden in alternatieven A, B en C is een meekoppelkans. Aangezien er dan toch al werkzaamheden aan de A2 plaatsvinden, zou het maken van openingen in 1 klap meegenomen kunnen worden, waardoor efficiëntiewinst wordt gemaakt. In alternatief 0+ wordt niet gewerkt aan de A2 ter hoogte van de bruggen. Er kunnen dan nog steeds openingen in de landhoofden worden gemaakt, maar dat staat dan los van het project A2 Deil-Vught en efficiëntiewinst is niet mogelijk. |
| klimaatadaptatie | | |
| 17l | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 101 gemeld dat verbreding van de A2 op plaatsen waar de A2 door bewoond gebied loopt, mogelijk extra hittestress veroorzaakt. Graag het woord mogelijk verwijderen. Extra asfalt zorgt voor extra hitte, zeker in het veranderende klimaat. Ik verzoek u mij te laten weten wat u gaat doen om deze hitte-effecten lokaal, dus op dezelfde plek, te voorkomen en waar voorkomen niet mogelijk is te compenseren zodat wij als aanwonenden worden beschermd tegen de hieruit voortkomende gezondheidsklachten (zoals slechte nachtrust). | In het milieueffectrapport staat dat hittestress mogelijk optreedt, omdat de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught het nog niet kwantitatief heeft onderzocht en dit momenteel dus nog niet met feiten kan onderbouwen. Omdat het inderdaad vaak wel voorkomt in sterk bebouwde of geasfalteerde gebieden, beschrijft het MER het wel kwalitatief. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt dit aspect nader in de MIRT-planuitwerkingsfase en onderzoekt dan ook mitigerende en compenserende maatregelen. |
| sociale veiligheid | | |
| 17m | De verbreding heeft zeker ook consequenties voor het gevoel van sociale veiligheid ter plaatse van de bruggen/verbindingen met Den Bosch. Als voorbeeld de veelgebruikte fietsroute Empel-Maaspoort over de dijk. De onderdoorgang op de dijk tussen Empel en de wijk de Maaspoort wordt nu al als onveilig ervaren omdat daar groepen mensen in de avond droog kunnen staan en het er donker en onoverzichtelijk is. Wanneer de A2 daar verbreed wordt, wordt de onderdoorgang nog donkerder en nog onoverzichtelijker. Ook een eventuele verbreding ter plaatse van de Burgemeester Godschalxstraat (tussen Empel en Den Bosch) heeft hetzelfde effect. | <p>Het project A2 Deil-Vught werkt in de MIRT-planuitwerkingsfase het ontwerp van het voorkeursalternatief nader uit. Hierna voert het project een gedetailleerder effectenonderzoek uit, waaronder naar het effect van de verbreding op de sociale veiligheid in tunnels en onderdoorgangen. Het project bepaalt vervolgens welke maatregelen nodig en mogelijk zijn.</p> <p>Het verzoek voor extra voorzieningen voor de sociale veiligheid in en om de onderdoorgangen onder de Maasbruggen en bij de Burgemeester Godschalxstraat neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is de wens te honoreren.</p> |

3.18 Overige onderzoeken (maatschappelijke kosten-batenanalyse, verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving)

Binnen dit thema zijn 15 unieke zienswijzen ingediend. Zienswijze-indieners vragen zich bijvoorbeeld af of de kosten van extra CO₂-uitstoot wel zijn meegenomen in de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. Het antwoord is ja, de negatieve baten van CO₂-uitstoot zijn meegenomen in de maatschappelijke kosten-batenanalyse. Daarnaast vindt men dat het verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving soms integralere aanbevelingen moet doen, waarin bijvoorbeeld ook geluidsoverlast of gebruiksfuncties worden meegenomen. Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving doet echter aanbevelingen voor de MIRT-planuitwerkingsfase vanuit ruimtelijk en visueel perspectief, waar het deelrapport geluid aangeeft welke eisen er zijn op het gebied van geluid. Bij het gedetailleerdere wegontwerp dat het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerking maakt, neemt het al deze aanbevelingen integraal mee en maakt waar nodig afwegingen.

Tabel 3.18 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp overige onderzoeken (maatschappelijke kosten-batenanalyse, verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving)

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|---|---|--|
| maatschappelijke kosten-batenanalyse | | |
| 18a | Alleen de kosten van gebrek aan doorstroming zijn beraamd; namelijk EUR 100 miljoen in 2040. Er is geen financiële onderbouwing van de kosten door de verslechtering van de gebruiksfuncties. In het duurzaamheidsdenken, dat ook in dit rapport aan de orde komt, kan dat niet meer. Er moet beprijzing worden opgenomen voor alle negatieve neveneffecten (bijvoorbeeld extra CO ₂ -uitstoot à 100-200 EUR/t, et cetera). | In de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) zijn zowel de investeringskosten als de baten van de alternatieven berekend. Kosten voor negatieve neveneffecten heten in een MKBA 'negatieve baten', een voorbeeld daarvan is de negatieve baat van een toename van de CO ₂ -uitstoot. Daarnaast zijn er bijvoorbeeld de positieve bereikbaarheidsbaten doordat de doorstroming verbetert. |
| 18b | In het rapport maatschappelijke kosten-batenanalyse wordt op pagina 53 gemeld dat de effecten op alle alternatieven neutraal zijn omdat minder dan 5 % van de woningen een verslechtering van waarden optreedt. 5 % is niet 0 %. Als u 5 % zou worden gekort op uw salaris, zou u de barricaden opgaan. 5 % van de woningen, dat betekent dat er vele gezinnen schade ondervinden. Het is niet netjes om dat weg te moffelen als 'een kleine hoeveelheid slachtoffers is eigenlijk hetzelfde als geen effect. | De maatschappelijke kosten-batenanalyse maakt gebruik van de resultaten uit het deelrapport geluid. Dat deelrapport heeft de effecten van de alternatieven voor de A2 Deil-Vught op de geluidbelasting onderzocht volgens de richtlijnen die gelden voor akoestisch onderzoek in een verkenning. Volgens deze richtlijnen is het van belang om onderscheid te maken tussen relatief kleine effecten (zowel positief als negatief) die neutraal scoren en grotere effecten, om alternatieven zo goed mogelijk met elkaar te vergelijken. Dit om te voorkomen dat een alternatief dat leidt tot een toename van 0,1 % net zo negatief scoort als een toename van 9 %. Bovendien is de geluidssituatie op hoofdlijnen bepaald door middel van contouren, waardoor het logisch is om een bredere brandbreedte voor de score 'neutraal' te gebruiken. Het is echter niet zo dat er minder aandacht is voor bewoners die verslechtering ondervinden omdat de score neutraal is. Het project A2 Deil-Vught berekent in de MIRT-planuitwerking de geluidbelasting op woningniveau en indien er sprake is van overschrijding van de wettelijke normen, bepaalt het project A2 Deil-Vught wettelijk noodzakelijke, geluidbeperkende mitigerende maatregelen. |
| Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving | | |
| 18c | In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 19 beschreven dat geld dat nodig is voor een geluidswal beter kan worden geïnvesteerd in architectuur. Dit is een elitaire opmerking in een rapport van de overheid die moet streven naar de waarden 'sober en doelmatig'. Voor het wegvak tussen | De tekst in het verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving bedoelt niet dat moet worden afgezien van een geluidwerende voorziening. Het idee was juist om bij het ontwerp van de Leisure Dome (waarvan nu is besloten dat deze ontwikkeling niet door gaat) te zorgen dat het gebouw zelf, met een |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | Deil en Waardenburg geldt dat er geen ruimte is voor ontwikkelingen zoals The Wall. Hier past slechts een door groen omarmde geluidsscherm of geluidswal. Enige doel van deze voorziening is het zo goed mogelijk weren van geluid voor de aanwonenden. Graag een bevestiging hiervan. | aantrekkelijke architectuur, dienst kan doen als geluidwerende voorziening waardoor een geluidswal niet meer nodig is. Daarnaast bevat dit rapport aanbevelingen vanuit ruimtelijke kwaliteit die naast andere aanbevelingen en eisen (bijvoorbeeld uit het deelrapport geluid) moeten worden gelegd en zo helpen een onderbouwde keuze te maken. |
| 18d | In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 20 beschreven op welke wijze gemeente Zaltbommel ervoor zorgt dat agrarische grond geschikt blijft om er te boeren en dat er door onteigening geen industriële of logistieke functie wordt bestemd. Graag vermelden dat dit ook voor de omgeving van de A2 in Waardenburg een waardevolle ontwikkeling zou zijn. | Dit is aan de gemeente Zaltbommel of West Betuwe (voor Waardenburg) en geen onderdeel van het project A2 Deil-Vught. De zienswijze-indiener kan zich met deze vraag richten tot de gemeente. |
| 18e | In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving op pagina 20 graag uitleggen of het mogelijk is om te realiseren veranderingen zowel mooi als goed als duurzaam te maken. In de tekst die nu wordt gepresenteerd, lijkt het alsof er sprake is van een keuze tussen goed en mooi en duurzaam, terwijl in 2021 en verder een combinatie hiervan heel goed mogelijk is. | Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving richt zich op de visuele en ruimtelijke aspecten van het vraagstuk en doet aanbevelingen voor 'mooi'. De rapportage over duurzaamheid doet hetzelfde voor 'duurzaam' en de ontwerpnota voor 'goed'. In de structuurvisie worden deze aanbevelingen samengebracht en tegen elkaar afgewogen. Inderdaad is dan de meest optimale keuze om te gaan voor mooi, goed én duurzaam maar dit is niet altijd mogelijk. |
| 18f | In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 11 beschreven dat de expressieve kleur en het trekvogelmotief de stad Den Bosch een adres aan de A2 geeft. Voor simpele burgers zoals wij is het volstrekt onhelder wat hier staat. Graag uitleg en een duiding wat dit betekent voor het ontwerp van de geluidswallen of -schermen op het traject Deil - Vught. Voor ons als aanwonenden is het van het grootst belang dat de geluidswering vooral heel veel geluid weert. We zitten niet te wachten op schittering van de zon op plastic schermen, felgele kleuren in ons uitzicht en al helemaal niet op transparante schermen, waardoorheen we 24/7 snel flitsende auto's langs zien racen. | Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving doet aanbevelingen over ruimtelijke kwaliteit voor de MIRT-planuitwerkingsfase, waar het deelrapport geluid onderzoekt welke eisen er op het gebied van geluid zijn. Het project A2 Deil-Vught weegt alle aanbevelingen en eisen af bij het opstellen van het gedetailleerdere wegontwerp in de MIRT-planuitwerking. De wens 'We zitten niet te wachten op schittering van de zon op plastic schermen, felgele kleuren in ons uitzicht en al helemaal niet op transparante schermen, waardoorheen we 24/7 snel flitsende auto's langs zien racen.' neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is de wens te honoreren. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt in de MIRT-planuitwerkingsfase de noodzakelijke mitigerende maatregelen voor onder andere geluid en werkt de inpassing van alle maatregelen uit in een inpassingsvisie en landschapsplan in samenspraak met de omwonenden en andere stakeholders. |
| 18g | In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 15 beschreven dat het vanuit de omgeving gewenst is om vroegtijdig nieuwe verbindingen voor lokaal verkeer te onderzoeken en mee te nemen in het project om gebruikswaarde van de komgronden te vergroten. Als eenvoudige burgers begrijpen we volstrekt niet wat hier staat. Graag toelichting en duiding wat de consequenties zijn. Staat hier nu dat het platteland intensiever ontsloten wordt? Dat is iets waar we als aanwonenden van de A2 in Waardenburg beslist niet op zitten te wachten. De A2 brengt wel genoeg drukte en dynamiek. Wij snakken naar rust en stilte. Ook graag bevestigen dat hier niet staat dat er eigenlijk toch best een rondweg in Waardenburg kan worden gerealiseerd. | Deze passage in het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving gaat over doorsnijding van lokale wegen door de A2, waardoor delen van het gebied slechter bereikbaar worden voor lokaal verkeer, bijvoorbeeld een veehouder die naar zijn land moet. Aanbeveling in dit rapport is om tijdig te onderzoeken of het voorkeursalternatief lokale wegen doorsnijdt en om mitigerende maatregelen (bijvoorbeeld verleggen van de weg) te bepalen. Dit is ook te lezen in de betreffende passage uit het rapport: 'In het verleden heeft de aanleg van de A2 gezorgd voor doorsnijding van wegen. Vanuit de omgeving is het gewenst om vroegtijdig nieuwe verbindingen voor lokaal verkeer te onderzoeken en mee te nemen in het project om gebruikswaarde van de komgronden te vergroten (bijvoorbeeld ter hoogte van De Lucht)'. |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 18h | <p>In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 19 beschreven dat de eventuele verplaatsing van aansluiting 16 bij Waardenburg niet alleen moet worden gezien als een nieuwe weg in boerenland, maar ook moet worden beschouwd welke ruimtelijke ontwikkeling dit te weeg kan brengen. Graag toelichten wat wordt bedoeld met boerenland, want in de omgeving van afrit 16 is naast boerenland vooral ook heel veel ander land aanwezig (huis, tuin, bedrijf, natuur). Graag in begrijpelijke taal uitleggen wat hier staat en bevestigen dat hier niet staat dat een nieuwe locatie voor de aansluiting tot gevolg kan hebben dat er in de buurt van afrit 16 best wat mogelijkheden zouden kunnen ontstaan voor ontwikkelingen zoals woningbouw en/of bedrijventerrein.</p> | <p>Hier staat dus niet dat er een randweg in Waardenburg kan worden gerealiseerd.</p> <p>Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving geeft aan dat de nieuwe lange randweg, die hoort bij een nieuwe aansluiting Waardenburg, door met name boerenland (weilanden en akkers) loopt, niet dat de aansluiting op boerenland komt te liggen. Het rapport bedoelt juist dat je voorzichtig moet zijn met een nieuwe aansluiting en randweg omdat dit wellicht zorgt voor nieuwe plannen op het gebied van woningbouw en bedrijventerreinen, terwijl dat mogelijk niet gewenst is vanuit bewoners en ruimtelijke kwaliteit.</p> <p>Hier staat niet dat een nieuwe locatie voor de aansluiting tot gevolg kan hebben dat er in de buurt van aansluiting 16 Waardenburg mogelijkheden kunnen ontstaan voor ontwikkelingen zoals woningbouw en/of bedrijventerrein.</p> <p>Overigens is verplaatsing van de aansluiting bij Waardenburg geen onderdeel van de voorkeursbeslissing. Zie 4d.</p> |
| 18i | <p>In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 18 beschreven dat een brede middenberm wenselijk is. Een brede middenberm is onwenselijk, want niemand heeft baat bij een brede middenberm (nog los van het feit dat deze zeer duur is in het onderhoud en dat het onderhoud leidt tot nieuwe opstoppingen) en een brede middenberm kost veel ruimte, die vervolgens wordt afgenomen van de aanwonenden. Rijkswaterstaat kan het niet maken om een luxe ontwerp te creëren ten koste van het levensgeluk van aanwonenden.</p> | <p>Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving doet slechts aanbevelingen over ruimtelijke kwaliteit voor de MIRT-planuitwerkingsfase, net zoals het deelrapport gebruiksfuncties dat doet voor ruimtebeslag op omwonenden.</p> <p>De keuze voor een brede middenberm is gebaseerd op de ontwerprichtlijnen voor autosnelwegen. De keuze voor een brede middenberm is geen luxe maar een vereiste op basis van verkeersveiligheid. De wens om de middenberm te versmallen kan dan ook niet worden toegekend. Wel zal in de MIRT-planuitwerking in samenspraak met omwonenden en andere stakeholders, het ontwerp verder uitgewerkt worden, waarbij gezocht wordt naar zo min mogelijk ruimtebeslag richting de aanwonenden. De wens om het voorkeursalternatief te vertalen naar een ontwerp met zo min mogelijk ruimtebeslag nemen wij op als klantwens.</p> |
| 18j | <p>Ook het uiterlijk van de nieuwe oplossing maakt deel uit van het milieuaspect. Graag zien wij dit terug in de ambitie en het ontwerp. Wat is de invloed van het uiterlijk van de oplossing op omwonende mensen én dieren.</p> | <p>Het project A2 Deil-Vught werkt in de MIRT-planuitwerkingsfase het ontwerp, inclusief geluidsschermen, nader uit. Hierbij houdt het project ook rekening met het effect op dieren (onderdeel van het natuuronderzoek) en op mensen (onderdeel van ruimtelijke kwaliteit).</p> |
| 18k | <p>Graag zien wij een geluidsooplossing die visueel (in ieder geval qua kleur) zo goed mogelijk opgaat in de omgeving.</p> | <p>De wens om de geluidsooplossingen visueel (in ieder geval qua kleur) zo goed mogelijk op te laten gaan in de omgeving neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is de wens te honoreren. In de MIRT-planuitwerkingsfase doet het project nader onderzoek naar het ontwerp in samenspraak met de omwonenden en andere stakeholders.</p> |
| 18l | <p>In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 9 beschreven dat het voor de automobilisten erg belangrijk is te kunnen genieten van vrij uitzicht. Mijn hoop is dat Rijkswaterstaat bij het ontwerp van de weg voor de automobilist uitsluitend let op veiligheid en dat voorts de belangen van de direct aanwonenden leidend zijn voor het</p> | <p>De meningen over wel of geen doorzichtige geluidsschermen verschillen. Daarom brengt het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerkingsfase met participatie haalbare en gewenste oplossingen in beeld voor inpassing en herstel. Het project A2 Deil-Vught werkt de inpassing uit in een landschapsplan. Hierin neemt het project wensen vanuit de omgeving mee.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|------|---|--|
| | <p>ontwerp. Met andere woorden: als een geluidswal of -scherm nodig is, dan is dat nodig en dan dient dat niet te worden tegengehouden omdat het uitzicht voor de automobilist dan wat minder interessant wordt. De automobilist gebruikt het wegvak gedurende enkele minuten. De aanwonenden zien het wegvak 365 dagen per jaar, 24 uren per dag. In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 15 beschreven dat geluidsschermen de beleving van het landschap vanaf de weg beperken. Dat klopt. Automobilisten rijden op de A2 om van A naar B te komen. Als ze willen genieten van het landschap, moeten ze op de fiets stappen en het onderliggend wegennet betreden. Het is niet aan Rijkswaterstaat om de weg en de directe omgeving daarvan zo mooi mogelijk voor de automobilist te maken, maar om zo weinig mogelijk leed te berokkenen bij de mensen die ernaast wonen.</p> | <p>Indien uit de onderzoeken in de MIRT-planuitwerkingsfase blijkt dat conform de wettelijke eisen een geluidsscherm of -wal noodzakelijk is, dan komt die er uiteraard.</p> |
| 18 m | <p>In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 15 beschreven dat een onrustig beeld moet worden voorkomen. Daarmee lijkt te worden bedoeld dat plukjes bomen (het gaat in deze passage over het kappen van populieren) beter niet terug kunnen komen als ietsje verderop geen bomen groeien. Bij ons voor de deur groeien populieren. Die zijn zeer waardevol voor de biodiversiteit, de filtering van fijnstof, gassen en geluid. Even verderop staan geen populieren, daar stroomt namelijk de Waal. In het Waalwater groeien de populieren niet zo goed. Graag de bevestiging dat dit geen reden om de te kappen populieren niet terug te planten. Ook hier geldt: het is vele malen minder belangrijk dat de automobilist van Amsterdam tot Maastricht (of in dit geval van Deil tot Kerkdriel) op elke kilometer precies even veel populierenbomen ziet staan, dan dat de aanwonenden, die 24/7 behoefte hebben aan elke snipper groen die wel realiseerbaar is. Dit nog los van het feit dat Rijkswaterstaat zelf bizar veel onrust op de weg creëert door het instemmen met allerlei verstorende elementen zoals reclametorens en LED-masten. Dan is een plukje populieren alleen maar een schrale troost, en geen verstoring.</p> | <p>Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving doet slechts aanbevelingen over ruimtelijke kwaliteit voor de MIRT-planuitwerkingsfase, net zoals het deelrapport natuur eisen voor bijvoorbeeld houtopstanden in beeld brengt. Het project A2 Deil-Vught weegt alle aanbevelingen en eisen af bij het uitwerken van het gedetailleerdere wegontwerp in de MIRT-planuitwerking. Ook wordt er een landschapsplan opgesteld waarin gekeken wordt naar de aanwezige bomen en begroeiing langs de A2 en de wijze waarop de weg en bermen na verbreding worden vormgegeven.</p> <p>Daarbij is het van belang om een eenduidig profiel aan bomen en beplanting te hebben dat rust en voorspelbaarheid uitstraalt. Dit heeft weer als doel om de verkeersveiligheid te vergroten. De wens om bomen zoveel mogelijk en op zoveel mogelijk plekken te herplanten kan daarmee niet als klantwens naar de MIRT-planuitwerkingsfase worden meegenomen. Wel kunt u, op basis van het uitgewerkte ontwerp en het landschapsplan, aanvullende bomen als meekoppelkansen indienen tijdens de planuitwerking. Op basis van technische en financiële haalbaarheid wordt vervolgens bekeken of deze wordt uitgewerkt.</p> |
| 18n | <p>In het rapport Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en leefomgeving wordt op pagina 23 beschreven dat op de oeverwallen in de beleving van de weg het tunnel effect door geluidsschermen moet worden voorkomen door zichtbare oriëntatiepunten in de omgeving en integraal ontwerp van geluidswerende voorzieningen, wegbepanting en vastgoed. Deze conclusie graag verwijderen. Rijkswaterstaat moet als overheid zorgen voor de gezondheid en het welzijn van de burgers. De aanwonenden hebben zeer sterk belang bij het zo weinig mogelijk ervaren van geluid en zicht op snel langs flitsend verkeer. Daarvoor zijn geluidswerende voorzieningen van zeer groot belang. De automobilist merkt hoogstens enkele seconden een gaatje in een geluidsscherm. De aanwonende ervaart voortaan 365 dagen per jaar gedurende 24 uur per dag voor de duur van de rest van zijn leven extra lawaai en onrust. Bovendien wordt bij populieren benoemd dat er niet zomaar ergens een plukje mag staan in een verder kaal landschap omdat dat te verstorend zou zijn. Ga dan ook niet tussen de geluidswallen ineens kleine stukjes opening aanbieden. Dat is nog veel verstorender. Automobilisten gaan dan</p> | <p>Het Verkennend onderzoek ruimtelijke kwaliteit en vormgeving doet slechts aanbevelingen voor ruimtelijke kwaliteit in de MIRT-planuitwerkingsfase, net zoals het deelrapport geluid eisen op het gebied van geluid in beeld brengt. Het project A2 Deil-Vught weegt alle aanbevelingen en eisen af bij het opstellen van het gedetailleerdere wegontwerp in de MIRT-planuitwerking. De wens 'zo weinig mogelijk ervaren van geluid en zicht op snel langs flitsend verkeer.' neemt het project als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is de wens te honoreren. In de MIRT-planuitwerkingsfase doet het project namelijk nader onderzoek naar de noodzakelijke mitigerende maatregelen voor onder andere geluid en werkt het project de inpassing van alle maatregelen uit in een inpassingsvisie en landschapsplan, in samenspraak met omwonenden en andere stakeholders. 14a licht dit nader toe.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| | hun best doen er nog net doorheen te kijken en zijn dan afgeleid van het wegbeeld met alle gevaren van dien. | |
| 18o | De huidige geluidsschermen zijn geel van kleur en zouden een gevoel moeten geven van een soort 'route du soleil'. Wij vinden deze niet fraai om naar te kijken en niet passend binnen de omgeving. Graag zouden wij zien dat er gekozen wordt voor een natuurlijke inpassing van de geluidsschermen in de aanwezige natuur. Denk hierbij aan schermen die voorzien zijn van natuurlijk groen, passend in de natuurlijke omgeving langs de Maas en uiterwaarden. Kunt u een voorbeeld geven van mogelijke geluidsschermen waaraan gedacht wordt om hier te plaatsen. | De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft nog geen ontwerpen van de geluidsschermen gemaakt. Dit gebeurt in de MIRT-planuitwerkingsfase, nadat op basis van het akoestisch onderzoek is berekend hoe hoog deze moeten zijn. De wens voor een natuurlijke inpassing van de schermen neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is de wens te honoreren. In de MIRT-planuitwerkingsfase doet het project nader onderzoek naar de noodzakelijke mitigerende en compenserende maatregelen en werkt het project de inpassing van alle maatregelen uit in een inpassingsvisie en landschapsplan in samenspraak met omwonenden en andere stakeholders. |

3.19 Omgevingsmanagement

Binnen dit thema zijn 31 unieke zienswijzen ingediend. Zienswijze-indieners willen weten in hoeverre het voorkeursalternatief van de A2 Deil-Vught hun perceel of bedrijfsvoering raakt. Waar mogelijk heeft het project A2 Deil-Vught hieronder de individuele vragen beantwoord. Soms is dat nog niet mogelijk omdat het project het ontwerp in de MIRT-planuitwerkingsfase gedetailleerder uitwerkt en pas daarmee antwoord kan geven. Tijdens de planuitwerking wordt, voor zover dit nog niet is gebeurd, contact opgenomen met perceel- en bedrijfseigenaren die door de A2 Deil-Vught geraakt worden om in een gesprek toe te lichten wat de huidige plannen zijn, vragen te beantwoorden en te bespreken waar zorgen over zijn. Een andere veel voorkomende vraag is of mensen in de MIRT-planuitwerking weer mogen meedenken. Het antwoord is ja, houd de website <http://www.mirta2deilvught.nl> in de gaten voor meer informatie.

Tabel 3.19 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp omgevingsmanagement

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 19a | Laat ik u de enorme vruchteloze voorgeschiedenis van overleg met gemeente en provincie besparen en gelijk maar aangeven wat er speelt; mochten de huidige plannen doorgaan dan wordt het ons onmogelijk gemaakt onze bedrijfsvoering voort te zetten en wordt de kwaliteit van wonen ernstig beperkt. In bijgaande tekening kunt u zien dat beide opgangen naar onze kavel straks volledig worden afgesloten waarmee ons bedrijf onbereikbaar wordt. | Vanuit de provincie Gelderland is plaatsing van verkeerslichten op de oostelijke af-/toerit Waardenburg als Quick Win binnen het huidige Programma A2 Deil-Vught verkend. Daaruit volgt dat bij plaatsing van verkeerslichten oostelijk van de A2 er ook verkeerslichten op de kruising Achterweg-Steenweg (westelijk van A2) nodig zijn voor een goede verkeersafwikkeling. |
| | Daarnaast zijn we, noodgedwongen gedurende deze voorbereidingen en in afwachting van uw besluit, al enkele jaren gehuisvest in een noodgebouw wat naast de opgelopen bedrijfsschade ook niet meer houdbaar is met betrekking tot milieu en werkomgeving, we zien nu al op tegen de winter. | In het proces is voorafgaand met perceeleigenaar/bedrijf gesproken over de situatie, omdat toen nog sprake was van verdere kavel(her)ontwikkeling. Het gemeentelijk college heeft daarover besloten daaraan niet verder mee te willen werken. |
| | Ik wil u daarom vriendelijk maar met klem vragen (dit is een brandbrief) om hierover met mij in gesprek te gaan, u kunt mij altijd bellen op één van bovenstaande nummers. | Het voorstel leidt tot een aanpassing van de westelijke kruising, maar [adres verwijderd] blijft bereikbaar. De uitweg van [adres verwijderd] kan mogelijk niet op de huidige plaats blijven, bij de nieuwe inrichting. Provincie Gelderland werkt op dit moment het ontwerp van de beide kruisingen verder uit. Daarbij is het streven de impact op de omgeving zo klein mogelijk te houden. |
| | Wachten heeft een hoge kostenpost dus het is van belang om op korte termijn een oplossing te vinden. Tot op heden bleven onze vragen onbeantwoord, zowel de gemeente West Betuwe als de provincie zijn welwillend maar bleken onmachtig tegenover het Rijk; het lokale bestuur wikt maar het Rijk beschikt. | |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | <p>Ik doe daarom een klemmend beroep op bevoegde instanties om dit knelpunt naar voren te halen, we gaan hierover sowieso in overleg dus laten we dat vooral nu doen, dit zal voor iedere partij een stuk voordeliger uitpakken; voor ons, voor het Rijk en dus ook voor de gemeenschap.</p> | <p>Provincie Gelderland neemt bij de verdere uitwerking contact op met de zienswijze-indiener om bovenstaande toe te lichten en samen te kijken naar de eventuele gevolgen en hoe daarmee om te gaan in de verdere uitwerking van de reconstructie. Nadat het ontwerp is afgerond kunnen de kosten worden bepaald en volgt alles afwegende het besluit om de kruisingen aan te passen.</p> |
| 19b | <p>Graag word ik in de MIRT-planuitwerking betrokken bij het effect van geluid, luchtkwaliteit, trillingen en externe veiligheid op mijn woning door de verbreding naar 2 x 4 rijkstroken.</p> | <p>Gezien de ligging van uw beide percelen, zal het project A2 Deil-Vught u zeker bij de volgende fase betrekken.</p> |
| 19c | <p>In de notitie zijn verschillende alternatieven beschreven, variërend van uitbreiding met 1 of 2 rijstroken tot oplossingen met minimaal extra asfalt. Het bedrijf verzoekt om te kiezen voor een oplossing met minimaal extra asfalt, of - indien wel voor een verbreding van de A2 wordt gekozen - om ervoor te zorgen dat dit er niet toe leidt dat gronden van het bedrijf (De Groot Freshgroup B.V., gevestigd aan de Drielseweg 23 te Hedel) benodigd zullen zijn. Zoals hiervoor reeds is toegelicht is het bedrijf in het verleden immers reeds onteigend, als gevolg waarvan er nog maar weinig ruimte is tussen de bedrijfsgebouwen en de rand van het perceel. Als de weg nog verder richting het bedrijf zou komen te liggen dan zal de routing waarbij de vrachtwagens op het perceel van het bedrijf rondom de bedrijfsgebouwen niet langer mogelijk zijn. Daar komt bij dat het bedrijf vreest dat zij ook overigens wordt beperkt in de gebruiksmogelijkheden van haar perceel als de A2 verbreed wordt. Naast de weg ligt immers een contour wegens externe veiligheid. Indien de A2 in de richting van de bedrijfsgebouwen wordt verbreed, zal ook deze contour verschuiven. Mogelijk gaan als gevolg hiervan uitbreidingsmogelijkheden verloren, of wordt zelfs het bestaande gebruik van de bedrijfsgebouwen beperkt.</p> | <p>In de variantenstudie splitsing Kerkdriel zijn afbeeldingen van ontwerpen opgenomen die de hoofdlijnen van het voorkeursalternatief laten zien. Hierin zitten met name in de berm van het voorkeursalternatief nog optimalisatie mogelijkheden. Uitgangspunt ter hoogte van het bedrijf De Groot Freshgroup B.V. is dat hier geen extra ruimte benodigd is door optimalisatie van het ontwerp van de berm door bijvoorbeeld het aanpassen van het ontwerp van de sloot. Daarom is het op dit moment de verwachting dat er geen extra ruimte benodigd is nabij het parkeerterrein en hekwerk. Met een iets steiler talud of een kleine grondkering kan de smalle uitbreiding van het asfalt worden gefaciliteerd.</p> |
| | <p>Ten slotte zijn de gronden die langs de A2 zijn gelegen in het ter plaatse vigerende bestemmingsplan 'Buitengebied herziening 2016' voorziening van de gebiedsaanduiding 'vrijwaringszone - weg 1'. In artikel 40.13 van de regels bij het bestemmingsplan is bepaald dat de gronden ter plaatse van deze aanduiding mede bestemd zijn voor het beschermen en waarborgen van de bestaande infrastructuur en het gebruik. Voorts is geregeld dat uitsluitend de bestaande bebouwing is toegestaan. Binnen de vrijwaringszone zijn er derhalve geen uitbreidingsmogelijkheden. Zoals te zien is op de uitsnede van de verbeelding bij het bestemmingsplan welke bij deze zienswijze is gevoegd, loopt de contour van de vrijwaringszone (de groene lijn) reeds over de bedrijfsgebouwen.</p> | <p>Omdat de aansluitingen pas in de MIRT-planuitwerking gedetailleerd worden ontworpen is nog niet onderzocht wat de aanpassingen aan aansluiting Kerkdriel betekenen voor externe veiligheid. In de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt het project A2 Deil-Vught dit nader en kan de zienswijze-indiener meedenken in het participatietraject.</p> |
| | <p>Als de A2 in de richting van de bedrijfsgebouwen wordt verbreed, zal deze contour eveneens verschuiven. Als gevolg daarvan zullen de uitbreidingsmogelijkheden van De Groot nog verder ingeperkt worden.</p> | <p>Langs de westelijke toe- en afrit Kerkdriel zijn op dit moment geen geluidsschermen voorzien. Het project A2 Deil-Vught voert in de MIRT-planuitwerking een gedetailleerde geluidstudie uit op basis waarvan het project de benodigde geluidsmaatregelen (en eventuele schermen) bepaalt. Het project neemt het punt met betrekking tot de zichtbaarheid van het bedrijf van de zienswijze-indiener als klantwens mee in de MIRT-planuitwerking.</p> |
| | <p>Het bedrijf is in het verleden reeds geconfronteerd met een onteigening ten behoeve van de A2. Als gevolg daarvan is het bedrijf reeds enorm ingeperkt in haar uitbreidingsmogelijkheden. Indien ervoor gekozen zou worden om de A2 te verbreden, en indien het bedrijf als gevolg daarvan opnieuw grond zou kwijtraken, zal dit zeer ernstige gevolgen hebben voor de bedrijfsvoering. Het bedrijf verzoekt dan ook om bij het nemen van een voorkeursbeslissing rekening te houden met haar gerechtvaardigde belangen.</p> | <p>De kleur groen geeft het mogelijke grondwerk (taluds en berm) weer. Blauw geeft de mogelijke locatie van watergangen weer.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | <p>Heeft Rijkswaterstaat een stukje van het parkeerterrein inclusief het hekwerk/de erfafscheiding van De Groot nodig? NB: op de tekening 05 Variantenstudie splitsing Kerkdriel is niet goed zien of het talud en/of de watergang onder aan de afrit nu wel of niet op het perceel van De Groot is geprojecteerd. Het lijkt erop alsof er over de perceelsgrens van De Groot is heen getekend en dus dat ervan uitgegaan wordt dat er grond van De Groot voor de realisatie van de plannen benodigd is. Daar is De Groot fel op tegen.</p> | |
| | <p>Op basis van tekening 05 Variantenstudie splitsing Kerkdriel lijkt het erop dat er langs de afrit(ten) ook een geluidsscherm(en) komt (komen) te staan. Is dat nodig? Zo ja, waarom? Zolang De Groot niet beschikt over de benodigde gegevens om na te kunnen gaan of dit überhaupt noodzakelijk, wordt deze noodzaak vooralsnog betwist.</p> | |
| | <p>Voor het geval er ter plaatse (een) geluidsscherm(en) opgericht moeten worden, dan is vervolgens de vraag hoe hoog het (de) geluidsscherm(en) wordt (worden)? NB: het moge duidelijk zijn dat deze vraag verband houdt met de huidige zichtbaarheid van De Groot vanaf de A2. De Groot wil voorkomen dat aan die zichtbaarheid afbreuk wordt gedaan middels het oprichten van geluidsschermen.</p> | |
| | <p>Wat is de maximale toegestane snelheid op de afritten? Hoe hoog wordt de geluidbelasting op de gevel van De Groot?</p> | |
| | <p>Wat is de betekenis van de kleuren groen en blauw op de tekening 05 Variantenstudie splitsing Kerkdriel? NB: deze kleuren staan niet vermeld in de legenda.</p> | |
| 19d | <p>Wordt er onderzoek gedaan naar de waardevermindering van huizen en appartementen? En wordt de waardevermindering gecompenseerd?</p> | <p>Er is op dit moment nog geen formeel besluit genomen dat kan leiden tot onteigening of planschade. De MIRT-planuitwerkingsfase eindigt met een (ontwerp)projectbesluit op het einde van de MIRT-planuitwerking (volgens de Omgevingswet, voorheen Tracébesluit). Dan ligt er formeel een plan. In de MIRT-planuitwerking wordt duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn. Belanghebbenden hebben onder bepaalde voorwaarden recht 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.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | | geval Projectbesluit). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat. |
| 19e | Aangegeven wordt dat de mogelijke effecten tijdens de MIRT-planuitwerkingsfase in beeld gebracht zullen worden. Deze fase duurt echter enkele jaren en is nog steeds niet gestart. Dit betekent voor ons als bewoners en bedrijven een veel te lange onzekere tijd. | Bij de aanleg of aanpassing van infrastructuur is het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gehouden aan de daarbij behorende procedures. De procedures vergen onder andere vanwege zaken als zorgvuldigheid, overleg met omgeving, het maken van afwegingen, soms veel tijd. Het is begrijpelijk dat dat als omwonende niet altijd makkelijk is. Deze werkwijze wordt gevolgd om de belangen van alle betrokkenen te borgen. |
| 19f | Wij zien dat de bijdrage en innovatieve input van jongeren onvoldoende benut is in de verkenningsfase 2018-juli 2021 en totstandkoming van de voorkeursbeslissing. Hierdoor ontbreken mogelijk belangrijke duurzame en technologische oplossingen in de huidige voorkeursbeslissing. | Om een meerdimensionaal beeld van de opgaven te krijgen, zijn in het MIRT-onderzoek (2017) zogenaamde 'dwarskijkers' ingezet met als doel om niet verwachte kansen toch in beeld te krijgen. Zo hebben we innovatiesessies, gebruikersonderzoek, een hackathon en een jongerenforum georganiseerd. Mede als gevolg van deze aanpak heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught veel aandacht voor duurzaamheid, meekoppelkansen en andere vormen van mobiliteit. |
| 19g | <p data-bbox="255 896 877 1008">Wij pleiten voor het verlengen van de verkenningsfase met minimaal jaar en het recht van onze jongeren om hun passie, inzichten en oplossingen aan de verkenning met betrekking tot de verbreding van de A2 tussen Deil en Vught te leveren.</p> <p data-bbox="255 1030 877 1456">Wij pleiten ervoor dat in september 2021-september 2022 een betrokken, proactieve groep jongeren van 14 tot 30 jaar uit Den Bosch en de regio Deil-Vught de kans krijgt om hun belangrijke bijdrage aan de MIRT A2 Deil-Vught verkenning te leveren. Zodat zij de COVID-19 effecten en de indringende maatregelen die op 14 juli 2021 door Frans Timmermans, Eurocommissaris en Voorzitter van de Europese Green Deal voor een groener Europa en het behalen van de klimaatdoelen zijn aangekondigd, evenals slimme technologische toepassingen aan de verkenning kunnen toevoegen.</p> | Tijdens de verkenningsfase heeft het project ingezet op veelvuldige participatie. De omgeving en belanghebbenden zijn op diverse momenten gedurende het traject betrokken: er is gevraagd om input voor oplossingen, meningen over voorliggende varianten in workshopavonden, ontwerpatelier en informatieavonden. De verkenningsfase wordt daarom niet verlengd. Het project A2 Deil-Vught is wel van mening dat de inbreng van jongeren in het vervolg van meerwaarde kan zijn en zijn dan ook blij via de organisatie van de zienswijze-indiener een aanknopingspunt te hebben om dit in het proces voor de MIRT-planuitwerkingsfase op te kunnen pakken. Het project gaat voor de vervolgfase opnieuw aan de slag met de vormgeving van de participatie en maakt daarbij graag gebruik van de inzichten van de zienswijze-indiener. Het project zal daarvoor de organisatie van de zienswijze-indiener benaderen. |
| 19h | <p data-bbox="255 1467 877 1702">Mijn huis en onze (van straat- en buurtgenoten) huizen en bedrijven zijn per direct onverkoopbaar, of indien nog verkoopbaar aanzienlijk in waarde gedaald. Wanneer wij tot verkoop zouden willen of moeten overgaan kunnen wij letterlijk en figuurlijk geen kant op. Wij hadden dit niet kunnen voorzien, laat staan dat wij dit hadden kunnen verzekeren of dat wij erop hadden kunnen anticiperen door de keuze te maken voor eerdere verkoop of uitstel van investeringen.</p> <p data-bbox="255 1724 877 2036">Voorbeelden uit de rest van Nederland en uitingen van de Nationale Ombudsman tonen ons helaas dat het voor Rijkswaterstaat onder de noemer 'algemeen belang' de gewoonste zaak van de wereld is om burgers en ondernemers in vergelijkbare situaties vele (tot tientallen) jaren, in persoonlijke en financiële onzekerheid te brengen en te houden. Totdat een infrastructurele ontwikkeling daadwerkelijk geëffectueerd wordt, ontkent Rijkswaterstaat in de ons bekende voorbeelden elke vorm van verantwoordelijkheid en aansprakelijkheid voor directe en indirecte planschade, inkomensderving en andere vormen van schade, waaronder vermindering van woongenot. In de</p> | In de situatie dat er nog geen sprake is van een (ontwerp)Tracébesluit of (ontwerp)Projectbesluit (volgens Omgevingswet) kan het voorkomen dat de planvorming letterlijk haar 'schaduw' vooruitwerpt. Er wordt dan gesproken over 'schaduwschade'. Dit is de schade die kan ontstaan in het geval een onroerende zaak in het zicht van een mogelijk nadelige wijziging van het planologische regime (waaronder een ontwerp-tracébesluit of ontwerp-projectbesluit) wordt overgedragen. Dit is een vervelende situatie, maar deze 'schaduwschade' komt echter niet in aanmerking voor compensatie'. In een eerder door de Nationale Ombudsman aan de Tweede Kamer voorgelegde identieke stelling is door de Tweede Kamer duidelijk aangegeven dat deze grijze schaduw een maatschappelijk risico is dat voor rekening van de eigenaar komt. |


| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | <p>meetings in het participatie traject hebben wij u op dit schrikbeeld gewezen en heeft u geantwoord zoals Rijkswaterstaat ook in vergelijkbare trajecten richting bewoners en ondernemers elders in Nederland heeft gedaan. Burgers daar geven aan zich vele jaren aan hun lot overgelaten te hebben geweten of nog zijn.</p> <p>Ik en wij willen geen dag langer dan noodzakelijk leven in de zorg en angst die nu bij ons is ontstaan. Ook alle investeringen die we op korte en langere termijn wilden gaan doen, komen nu in een nieuw daglicht te staan. Dat is zeer schadelijk voor onze persoonlijke en bedrijfsmatige ontwikkeling. Bedrijfsmatige investeringen in een onderneming die over een aantal jaren moet worden gesloopt zijn desinvesteringen, zeker wanneer daartoe extern geld dient te worden verworven. Hetzelfde geldt voor particuliere investeringen in bijvoorbeeld woningisolatie en zonnepanelen, maatregelen die passen bij het Rijksbeleid op het gebied van klimaatmitigatie en klimaatadaptatie en die meerderen van ons op korte termijn wilden gaan treffen. Tegelijkertijd betekent het achterwege laten van investeringen, zoals groot onderhoud aan de buitenzijde van onze panden, dat de gebouwen verkrotten en snel nog verder in waarde dalen. Deze onzekerheid is voor ons allemaal afschuwelijk.</p> | |
| 19i | <p>Wat mij in dat kader hoop heeft gegeven, is het feit dat Rijkswaterstaat in de digitale meetings bij monde van de omgevingsmanager van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft verwoord dat elke betrokkene beter uit dit proces moet komen dan in de huidige situatie. Dit is een mooi streven. Ik verzoek Rijkswaterstaat dit schriftelijk te bevestigen.</p> <p>Ik vertrouw erop dat 'verbetering' voor ons betekent dat wij ten opzichte van de huidige situatie minder overlast van onder meer geluidshinder, fijnstof en congestie op het onderliggend wegennet zullen ervaren. Ik vertrouw er ook op dat daar waar de negatieve effecten toch zullen optreden maatwerk zal worden gevonden om bijvoorbeeld woningen te isoleren tegen geluid, forse groenvoorzieningen aan te leggen, et cetera. Graag ontvang ik de bevestiging hiervan van Rijkswaterstaat.</p> <p>Indien er ontwikkelingen zijn die mijn en onze individuele situaties niet beter, maar slechter maken, verwachten wij dat we daarover tijdig en persoonlijk worden geïnformeerd en dat wij op een eerlijke wijze worden gecompenseerd.</p> | <p>Tijdens de participatiebijeenkomsten is aangegeven dat de insteek is om zoveel mogelijk te proberen de leefbaarheid in Waardenburg te behouden en vanuit de hele kern te kijken hoe deze eventueel kan worden verbeterd. Dit gebeurt wederom met behulp van participatie. Indien een pand geraakt wordt, neemt het project A2 Deil-Vught contact op met de betreffende eigenaar. Paragraaf 3.13 en 3.14 van deze Nota van Antwoord gaan uitgebreid in op vragen omtrent de leefbaarheid langs de weg.</p> |
| 19j | <p>Diverse betrokkenen kunnen in dit proces uiteenlopende consequenties ervaren. Zo zal een verbreding van de A2 voor sommige bewoners dwars door hun perceel lopen, de op-/afritten uit de diverse varianten hebben consequenties voor anderen, evenals mogelijke wijzigingen in het onderliggend wegennet. Met andere woorden: elke gekozen optie met combinatie van aanverwante maatregelen raakt een deelgroepen in het dorp Waardenburg in verschillende mate. Ik vertrouw erop dat de overheid een goede afweging zal maken waarbij individueel en persoonlijk belang gerespecteerd zal worden. De documenten wijzen erop dat hier nog een ontwikkeling noodzakelijk is. Geschetst wordt dat automobilisten wel een prettig uitzicht moeten hebben vanaf de A2. Dit kan uiteraard uitsluitend indien bewoners daarvan geen negatieve consequenties ervaren. De gezondheid en het welzijn van de aanwonenden moet in alle beslissingen het belangrijkste zijn en het zwaarst wegen in de afwegingen.</p> | <p>De MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft de verschillende belangen zorgvuldig afgewogen, en bij het nader ontwerpen van de A2 en mitigerende maatregelen voor bijvoorbeeld geluid weegt het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerking zorgvuldig de verschillende belangen tegen elkaar af. Tevens zal wederom sprake zijn van participatie.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| 19k | Ik ga ervan uit dat u mij en ons zult steunen in deze situatie die en in dit proces dat voor ons nieuw en complex is, dat wij niet hebben veroorzaakt en waar wij niet om hebben gevraagd, bijvoorbeeld door in alle redelijkheid kosten die gemaakt moeten worden voor het inwinnen van professioneel advies te vergoeden. | <p>Het Programma A2 Deil-Vught verzorgt volgens geldende regels de communicatie en informatievoorziening rondom het project. In de voorbereiding op de planuitwerking zal het project kijken hoe het de participatie in de MIRT-planuitwerking vorm gaat geven, bijvoorbeeld via buurtenplatforms of wijkraden. Via zulke activiteiten kan dan bijvoorbeeld de informatievoorziening meer 'op maat' gaan lopen.</p> <p>Het staat eenieder vrij om zich bij te laten staan door deskundigen, maar dat is voor eigen rekening. Bij een eventuele bezwaar- of beroepsprocedures in de MIRT-planuitwerkingsfase kan een kostenvergoeding wel aan de orde zijn, als daartoe aanleiding bestaat.</p> |
| 19l | Hoe kan het zijn dat voor de A2 nu een voorkeursbeslissing is genomen, terwijl voor een vergelijkbare casus, de verbreding van de A27 is verklaard dat deze controversieel is en dus door een volgend kabinet moet worden afgehandeld? Neemt Rijkswaterstaat burgers in dit land uitsluitend serieus zodra Bekende Nederlanders protest filmpjes op de social media zetten? | De vergelijking van de A2 Deil-Vught met het project A27 Ring Utrecht is in dit geval niet goed te maken. Bij de A2 Deil-Vught gaat het om de structuurvisie. Bij de A27 Ring Utrecht is het proces al veel verder en gaat het om het Tracébesluit. Een Tracébesluit (onder de Omgevingswet straks een Projectbesluit) is een besluit dat uitvoering mogelijk maakt, er kan bezwaar en beroep op worden ingediend. Een structuurvisie maakt nog geen uitvoering mogelijk en is alleen zelfbindend voor de opstellende partij (in dit geval het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat), er kan geen bezwaar en beroep op worden ingediend. Een Tracébesluit is een eindbesluit en is dus al verder in de procedure dan een structuurvisie. |
| 19m | Op de website is vermeld dat bewoners uit de omgeving van de A2 intensief zijn betrokken bij het tot stand komen van de ontwerpstructuurvisie. Betrokken is niet het goede woord. Bewoners zijn (na een zeer onprofessionele start) geïnformeerd, niet betrokken. Het is van het grootste belang dat dit in de toekomstige fasen alsnog gaat gebeuren. Tot nu toe is zeker 100.000 aan belastinggeld uitgegeven aan vele goedbedoelde informatieavonden waarin (op de meest recente edities na) jarenlang met heel veel ambtenaren helemaal niets is verteld, simpelweg omdat er nog niets bekend was. | De stelling dat er alleen informatieavonden zijn georganiseerd is niet juist. Er zijn meer dan 30 participatiemomenten georganiseerd in alle fasen van de verkenning. Vanaf het begin van de Verkenning (juni 2018) zijn er naast informatieavonden ook workshops en ontwerpateliers gehouden en is gebruik gemaakt van de interactieve webpagina www.a2inbeeld.nl , waar men actief mee kon denken en een reactie achterlaten, vergelijkbaar met de georganiseerde workshops en ontwerpateliers. Een overzicht van de vormen van participatie en alle participatiemomenten is te vinden in het Participatieverslag (bijlage E van de structuurvisie). Wat betreft participatie heeft het project A2 Deil-Vught ook ingespeeld op hoe de Verkenning zich ontwikkelde. Er zijn in dat kader speciale informatie- en workshopavonden voor Waardenburg en 's-Hertogenbosch (Empel, Maaspoort) georganiseerd. Als gevolg van COVID-19 zijn veel activiteiten digitaal uitgevoerd. Daardoor konden flexibel meer bijeenkomsten worden belegd voor specifieke groepen. |
| 19n | In het hoofdrapport MER wordt op pagina 131 gesteld dat er vooral grote maatschappelijke zorgen zijn bij de Bungawall-woningen. Met deze uitspraak doet Rijkswaterstaat de andere direct aanwonenden schromelijk tekort. De bewoners van Veerstraat, Slimweistraat, Zandweg, Heideweg en Lage Paarden uiten al sinds de informatiestroom vanuit Rijkswaterstaat (veel te laat en uitermate onprofessioneel) op gang kwam hun grote zorgen. Zij hebben zeer intensief hun best gedaan om hun | De Bungawall-woningen worden expliciet genoemd, omdat hier een grote groep bewoners heel dicht bij de weg woont. In het proces is echter voor alle betrokkenen aandacht. Het is niet gebruikelijk om in een verkenning al op straatniveau uitspraken te doen over problematiek en oplossingen. Voor de Bungawall is dit wel |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | belangen te schetsen en zij hebben vele suggesties voor oplossingsrichtingen aangedragen. Graag deze bewoners recht doen door hen in de tekst op te nemen, gelijkwaardig aan de bewoners van de Bungawall-woningen. | gedaan, omdat deze rij woningen direct invloed heeft op de ontwerpruimte. |
| 19o | In het rapport 'participatieverslag' wordt op pagina 7 gemeld dat met verschillende belanghebbenden individuele gesprekken zijn gevoerd over het project en hoe het project hen mogelijk raakt. Aan mij en mijn straat/buurtgenoten is niet gemeld dat de mogelijkheid bestond tot het voeren van een individueel gesprek, terwijl wij als direct aanwonenden het grootste negatieve effect zullen ervaren tijdens de bouw en voor eeuwig daarna. Met de grote hoeveelheden geld die zijn gestoken in algemene en dorpsgerichte digitale informatieavonden had beter individueel maatwerk kunnen worden aangeboden. In andere Rijkswaterstaat -trajecten (bijvoorbeeld Brabantse Kanalen) gebeurt of gebeurde dit wel. Dat zou veel meer sympathie en veel minder toekomstig juridisch gesteggel hebben opgeleverd. Ik roep Rijkswaterstaat op om zo snel mogelijk alsnog te gaan werken aan maatwerk voor de enkele tientallen direct aanwonenden. | Op 7 april 2020 is met de bewoners Veerstraat, Slimweistraat en Lage Paarden een 'buurtgesprek' gehouden. Daarnaast heeft de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught voor Waardenburg diverse aparte informatie- en workshopavonden gehouden waarbij het project A2 Deil-Vught de inwoners van de verschillende buurten in Waardenburg gezamenlijk heeft gesproken en waar de zorgen, ideeën, vragen van de individuele buurten steeds duidelijk naar voren kwamen. Dit geldt ook voor de vragen die zijn gesteld en die het project A2 Deil-Vught in juli 2020 schriftelijk heeft beantwoord. Voor de MIRT-planuitwerking gaat het project uitwerken hoe het de participatie vorm wil geven. Omdat in de MIRT-planuitwerking het detailniveau van de uitwerking veel groter is kan dan de participatie meer uit individueel maatwerk bestaan. |
| 19p | In het rapport 'participatieverslag' wordt nergens ook maar met één woord gesproken over de dingen die bij de beoogde participatie niet goed zijn gegaan. In Waardenburg zijn er aantoonbaar zeer onhandige fouten gemaakt bij de informatievoorziening en participatie. Het zou Rijkswaterstaat hebben gesierd als dat zou zijn vermeld en als zou zijn aangegeven hoe daarvan is geleerd voor een volgende keer. | In de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught heeft uitgebreide participatie plaatsgevonden en is informatie in een vroeg stadium gedeeld. Ook in de MIRT-planuitwerkingsfase pakt het project A2 Deil-Vught de participatie weer zorgvuldig op. |
| 19q | In het rapport 'participatieverslag' wordt op pagina 17 gemeld dat keer op keer vragen zijn beantwoord. Dit is op prijs gesteld vanuit de bevolking, maar de antwoorden waren tot enkele weken geleden altijd in de sfeer van 'dat is nog niet bekend'. Meer dan anderhalf jaar was er op die manier 'nog steeds niet bekend' en toen verschenen ineens zo'n 1.200 pagina's aan lastig vindbare digitale documenten (en een doos vol papier op het gemeentehuis) waar een beetje burger volstrekt geen wijs uit kan worden, als hij/zij al de tijd zou hebben om in zes weken tijd 1.200 pagina's door te akkeren. Er gaapt een groot gat tussen de grote investering in vele digitale avonden waarin vooral gezegd is dat er wat zal gaan gebeuren maar nog niet bekend is wat dat zal zijn en dat nog niet duidelijk is wat de onderzoeksresultaten zullen zijn en de boodschap 'succes met lezen en we horen het wel'. Zowel vanuit de gemeente als vanuit Rijkswaterstaat is vriendelijk gewezen op welke hoofdstukken voor de aanwonenden het meest belangrijk zouden zijn, maar feitelijk worden we als burgers in deze fase aan ons lot overgelaten. Terwijl wel onze directe persoonlijke belangen op allerlei manieren worden aangetast. | Het proces van een Verkenning is een proces waarbij stapsgewijs wordt toegewerkt naar een voorkeursbesluit. Dat voorkeursbesluit is echter nog niet een besluit op detailniveau zoals een Projectbesluit dat is, waarbij maatregelen en effecten op bijna individueel niveau zijn uitgewerkt. Betrokkenen willen direct meer weten over individuele gevolgen op het niveau van een Projectbesluit. Helaas is dat niet mogelijk. In een verkenning moet dan ook vaak aangegeven worden dat maatregelen, effecten, compensatie etc. nog niet (in detail) bekend zijn. De rapporten van deze verkenning bestaan niet uit 1200 maar uit ruim 3000 pagina's, geordend naar thema's en voorzien van samenvattende rapporten. Dit is inderdaad een enorme hoeveelheid maar nodig om aan alle aspecten recht te doen. Het project A2 Deil-Vught heeft de voortgang steeds op hoofdlijnen gedeeld tijdens participatiemomenten. De eindrapporten zijn helaas met vertraging gepubliceerd omdat vrijgave pas mogelijk was na toetsing en bestuurlijke besluitvorming . |
| 19r | In de participatie avonden is gebruik gemaakt van de Mentimeter. Dit was voor deze avonden, waarop allerlei belanghebbenden op allerlei niveaus (de kanoclub en de direct aanwonende, het MKB en de multinational) en zelfs nep-belanghebbenden (want er was geen sprake van enige vorm van legitimatie) ongefundeerd en zonder onderbouwing allerlei meningen konden roepen die vervolgens werden geduid en | Met de Mentimeter is gepeild hoe niet alleen bewoners, maar meer belanghebbenden bij het project over de verschillende kansrijke alternatieven dachten. Dit is één van de verschillende manieren waarop de mening van de omgeving is meegenomen in de besluitvorming. Deze werkwijze is door veel betrokkenen op prijs gesteld. |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | <p>gewaardeerd als 'de mening van de participerende lokale bevolking'. Ik maak bezwaar tegen het benutten van de resultaten van de Mentimeter in het proces van besluitvorming.</p> | |
| 19s | <p>Wat is de stand van zaken ten aanzien van de Barro/Rarro reservering die enige tijd geleden door Rijkswaterstaat /I&W is gedaan? Kan deze geheel of gedeeltelijk komen te vervallen?</p> | <p>Wanneer het besluit om tot daadwerkelijke aanpassing van de infrastructuur te komen, is genomen en onherroepelijk is (onherroepelijk Projectbesluit), vervallen de reserveringsgebieden.</p> |
| 19t | <p>Afslag is hard nodig.</p> | <p>Het is uit de zienswijze niet duidelijk om welke afslag het gaat. Ervan uitgaande dat bedoeld wordt dat een nieuwe aansluiting Empel hard nodig is, dan is de onderbouwing waarom de aansluiting toch niet wordt gerealiseerd te lezen onder 5a.</p> |
| 19u | <p>Stichting Jecri is eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Hedel, sectie L, nummer 1137, plaatselijk bekend als Drielseweg 48b te Hedel.</p> <p>Op grond van een met de gemeente Maasdriel gesloten anterieure overeenkomst bestaat het voornemen om de bestaande opslag en stalling van grondverzetmachines en vrachtwagens op de locatie Drielseweg 48b te Hedel te beëindigen en te verplaatsen naar de te vergroten bedrijfslocatie van Big Machinery B.V. aan de Schiemerik 1 te Velddriel. Het voornemen bestaat om na de beëindiging van de opslag van zwaar materieel, op de locatie Drielseweg 48b een fastfood restaurant te vestigen (zie bijlage 1).</p> <p>Het voorkeursalternatief voor de verbreding van de A2 heeft tot gevolg dat het talud van de A2 aan de westzijde opschuift richting het perceel van cliënte en daar zelfs voor een deel op komt te liggen. Cliënte verzoekt u om de uitvoering van de verbreding ter hoogte van het onderhavige perceel (Hedel, sectie L, nummer 1137) zodanig te realiseren (bijvoorbeeld door de toepassing van een keerwand in plaats van een talud) dat dit geen beletsel vormt voor de voorgenomen vestiging van het fastfood restaurant.</p> | <p>Om de verkeersveiligheid van de afrit te verbeteren is gekozen om de boogstraat, en hiermee ook het ruimtebeslag, te vergroten. Daarnaast is verbreding van de A2 tussen Deil en Vught naar 2x4 rijstroken noodzakelijk. Beide zijn onderdeel van het voorkeursalternatief. In de MIRT-planuitwerking bepaalt het project A2 Deil-Vught het exact benodigde ruimtebeslag en werkt zij de bermen en het kruispunt met de N831 nader uit. In de MIRT-planuitwerking is ook ruimte om optimalisaties in de berm en watergang, zoals keerwanden en beschoeiingen toe te passen. Dit gaat vanzelfsprekend in overleg met de eigenaar van het perceel.</p> |
| 19v | <p>Jecri OG BV is eigenaar van de percelen kadastraal bekend gemeente Maasdriel, sectie M, nummers 2072, 2075, 1328 en 2124. De heer [geanonimiseerd] is eigenaar van het perceel kadastraal bekend gemeente Maasdriel, sectie M, nummers 2079, 2081 en 2385, plaatselijk bekend als Schiemerik 1 te Velddriel. Big Machinery B.V. is gebruiker van voornoemde percelen en exploiteert op deze gronden een internationaal handelsbedrijf in grondverzetmachines en vrachtwagens.</p> <p>Op grond van een met de gemeente Maasdriel gesloten anterieure overeenkomst bestaat het voornemen om de opslag en stalling van zware grondverzetmachines en vrachtwagens op de locatie Schiemerik 1 te Velddriel fors te vergroten door vergroting van de opslaglocatie met de hiervoor vermelde gronden van Jecri OG BV (zie bijlage 1). De bestaande opslag en stalling van zwaar materieel aan de voorzijde van het bedrijfspand aan de Schiemerik 1 zal worden verplaatst naar de achterzijde van het bedrijfspand. Tevens zal de bestaande opslag en stalling van zwaar materieel op de locatie Drielseweg 48b te Hedel (aan de westzijde van de A2) worden verplaatst naar de vergrote opslaglocatie aan de Schiemerik 1 te Velddriel. Aldus vindt er een concentratie plaats van de bedrijfsactiviteiten van Big Machinery B.V. op de gronden aan de Schiemerik 1 te Velddriel.</p> <p>Cliënten hebben grote bezwaren tegen de voorgenomen vormgeving van de aansluiting Kerkdriel zoals opgenomen in</p> | <p>In de huidige afrit is onvoldoende lengte om af te remmen en de boogstraat is te krap. Hierdoor zijn in de huidige oplossing verkeersveiligheidsrisico's aanwezig, die in het voorkeursalternatief opgelost worden. De voorgestelde oplossing met een iets krappere boogstraat lost de verkeersveiligheidsrisico's niet op en vraagt meer ruimte dan de bestaande aansluiting. Daarom is de voorgestelde oplossing geen alternatief voor de opgenomen oplossing in het voorkeursalternatief.</p> <p>In de MIRT-planuitwerking bepaalt het project A2 Deil-Vught het exact benodigde ruimtebeslag en werkt zij de bermen en het kruispunt met de N831 nader uit. Dit gaat vanzelfsprekend in overleg met de eigenaar van het perceel.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| | <p>het voorkeursalternatief (onderdeel 7.3.6 van de ontwerpnota). De nieuwe vormgeving (zie afbeelding 7.17 op bladzijde 224 van de ontwerpnota) gaat uit van een verruiming van de lus op het oostelijk deel van de aansluiting. Dit heeft tot gevolg dat de nieuwe op- en afrit komt te liggen op het bij cliënten in eigendom c.q. gebruik zijnde bedrijfsterrein en zelfs dwars door het bestaande bedrijfsgebouw van Big Machinery B.V. loopt. Dit gaat ten koste van meer dan 7.000 m² bedrijfsterrein en het bestaande kantoorpand. Dit raakt de belangen van cliënten en de bedrijfsvoering van Big Machinery B.V. onevenredig zwaar, aangezien vanwege de voorgenomen concentratie op de bedrijfslocatie aan de Schiemerik juist behoefte bestaat aan extra stalling- en opslagruimte. Cliënten bepleiten dan ook een gewijzigde uitvoering van de aansluiting Kerkdriel, waarbij - bijvoorbeeld door een verlenging van de op- en afrit in noordelijke richting in combinatie met een iets kleinere boogstraal - de voor de stalling en opslag benodigde gronden aan de Schiemerik zoveel mogelijk worden ontzien. Volgens cliënten dient gestreefd te worden naar aanhaking van de nieuwe op- en afrit ter hoogte van het thans bestaande kruispunt met de N831 en De Geerden.</p> | |
| 19w | <p>Daarnaast beschouwen we onze zienswijze tevens als zienswijze op de NRD van de bij de projectprocedure behorende – nog op te stellen - projectMER.</p> | <p>Tijdens de MIRT-planuitwerkingsfase stelt het project A2 Deil-Vught een Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) met betrekking tot het projectMER op. Daarop kan iedereen te zijner tijd een zienswijze indienen.</p> |
| 19x | <p>De structuurvisie voorziet in een verbreding van de A2 tussen de knooppunten Deil en Empel, waarbij een nieuwe brug over de Maas wordt gebouwd ten oosten van de bestaande brug. [Geanonimiseerd] woont direct ten westen van de A2. Zijn woning ligt tussen de A2 en de Maas in en wordt ontsloten via de Hoenzadrielsedijk. De Hoenzadrielsedijk ligt ten oosten van de A2. Dit betekent dat de woning van [geanonimiseerd] alleen bereikt kan worden door een toegangsweg die onder de A2 doorloopt. Het gaat om een privéweg die voor derden niet toegankelijk is.</p> <p>Aan het begin van de weg staat een hek. Naar de mening van [geanonimiseerd] is het zeer waarschijnlijk dat de plannen tot verbreding van de A2 ertoe zullen leiden dat zijn toegangsweg, in ieder geval tijdelijk, niet meer gebruikt kan worden. Dwars over de toegangsweg zullen immers bouwwerkzaamheden plaatsvinden.</p> <p>Het is duidelijk dat dit probleem opgelost moet worden. Hij brengt dit nu naar voren in een vroeg stadium voordat met de praktische MIRT-planuitwerking wordt begonnen, zodat van aanvang aan met dit probleem rekening gehouden kan worden. Een aansluiting op de openbare weg aan de westzijde van de A2 lijkt het meest voor de hand te liggen. Elke aansluiting aan de overzijde van de A2, ten oosten daarvan, zou immers door de bouwwerkzaamheden geraakt worden. Dat betekent dat er een nieuwe toegangsweg moet komen. Dit zou ook een permanente nieuwe ontsluitingsweg kunnen worden, hetgeen naar verwachting ook goedkoper is. Er hoeft dan immers niet een nieuwe ontsluitingsweg op de oude locatie hersteld te worden.</p> | <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase werkt het project A2 Deil-Vught de aanpassingen uit aan het onderliggend wegennet, waar de toegangsweg van de zienswijze-indiener als onderdeel van kan worden gezien, in overleg met de gemeente en omwonenden. De suggestie over de toegangsweg neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> |
| 19y | <p>Binnen de grenzen van het nu ter inzage liggende plan bevinden zich de volgende assets die in eigendom en beheer zijn van TenneT:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 's-Hertogenbosch Noord – Oss tussen mast 11-12; - 's-Hertogenbosch Noord – Eerde tussen mast 15B-16. | <p>De ligging van de hoogspanningsmasten is reeds bij het project A2 Deil-Vught bekend en meegenomen in het huidige voorkeursalternatief. Op basis van het huidige voorkeursalternatief is het de verwachting dat de bestaande masten behouden kunnen blijven. Wel moet rekening</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | <p>Bij de Elektriciteitswet 1998 (de 'E-wet') is TenneT aangewezen als beheerder van het landelijk hoogspanningsnet, welke aangeduid is als vitale infrastructuur. Zij is daarmee verantwoordelijk voor een ongestoorde werking van dit net om daarmee de levering van elektriciteit zo goed mogelijk te kunnen garanderen.</p> <p>In dat kader is het optimaal beheren, onderhouden en veiligstellen van nieuw te realiseren en gerealiseerde assets ten behoeve van een ongestoorde ligging en aanwezigheid daarvan gedurende de gehele levensfase een zeer belangrijke kerntaak van TenneT. Uitgangspunt daarbij is dat deze vitale infrastructuur een gepaste bescherming verkrijgt en behoud in ruimtelijke plannen en besluiten die worden op- en vastgesteld voor zowel de onder- als bovengrond. Dit alles met als doel deze infrastructuur niet te verstoren en deze op een effectieve en efficiënte manier in stand te kunnen houden en beheren.</p> <p>De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Hierbij zijn onder meer aspecten aan de orde waaronder de veiligheid van personen en goederen, de aan te houden veiligheidsafstanden, de bereikbaarheid van de hoogspanningsverbindingen en de benodigde ruimte voor het uitvoeren van onderhouds- en herstelwerkzaamheden. De hoogspanningsverbindingen van TenneT, zowel boven- als ondergronds, zijn ruimtelijk relevant.</p> <p>Gelet op het voorliggende ontwerp structuurvisie en daaropvolgend het inpassingsplan, kan er een knelpunt zijn c.q. ontstaan ter hoogte van de Ring A2 's-Hertogenbosch . Volgens het ontwerp wordt hier een derde rijbaan gerealiseerd en daarnaast heeft het Waterschap de intentie om de waterberging rondom 's-Hertogenbosch te vergroten.</p> <p>Beide voornemens kunnen bezwaren opleveren voor de aanwezige hoogspanningsverbindingen met betrekking tot onder andere de bereikbaarheid. Daarnaast is in het plan niet aangegeven of er rekening is gehouden met de hoogspanningsverbindingen.</p> <p>Zie onderstaande uitsnede uit ons beheersysteem voor de betreffende locaties.</p> | <p>worden gehouden met de hoogspanningskabels en -masten tijdens de realisatie. Het verzoek om de hoogspanningsmasten niet aan te tasten neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> |
| |  | <p>Om te kunnen toetsen of deze ontwikkelingen geen aantasting veroorzaken aan de veiligheid en leveringszekerheid van de hoogspanningsverbindingen, willen wij graag in een overleg met u de plannen nader bespreken.</p> <p>Indien blijkt dat er bijvoorbeeld een reconstructie of andere aanpassingen noodzakelijk zouden zijn aan de aanwezige</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|--|---|
| | <p>hoogspanningsinfrastructuur, dan kan dit verregaande gevolgen hebben voor dit project qua uitvoeringsdata.</p> | |
| | <p>U kunt hiervoor een mail sturen naar toestemming@tennet.eu.</p> | |
| 19z | <p>Vooralsnog lijkt het erop dat uitbreiding van de A2 middels een derde rijstrook aan de parallelbaan van de A2 Ring 's-Hertogenbosch geen consequenties heeft voor het complex van Hockeyclub 's-Hertogenbosch en al hetgeen daartoe behoort. Dit neemt niet weg dat wij recht en belang hebben daar formeel uitsluitel over te verkrijgen en zienswijze indienen, teneinde hiervan een bevestiging te krijgen en zodat bij de verdere uitwerking van de plannen rekeningen zal worden gehouden met de belangen van Hockeyclub 's-Hertogenbosch. Ook verzoeken wij u ons de komende jaren op de hoogte te houden over de uitbreiding van de A2. De plannen zijn immers nog op hoofdlijnen en moeten nog verder uitgewerkt worden in de volgende fase.</p> | <p>Zoals eerder met vertegenwoordigers van de vereniging doorgenomen, heeft de verbreding die in de structuurvisie is opgenomen hoogstwaarschijnlijk geen gevolgen voor het complex van de zienswijze-indiener. Volledige zekerheid ontstaat pas in de MIRT-planuitwerkingsfase. Uiteraard houdt het project A2 Deil-Vught met de zienswijze-indiener als direct belanghebbende ook in deze fase contact.</p> |
| | <p>Voor de zekerheid maken wij nu reeds voor alsdan bezwaar tegen verbreding van de A2, althans de toevoeging van een derde rijstrook aan de parallelrijbaan van de A2 Ring 's-Hertogenbosch, indien en voor zover deze uitbreiding van de A2 consequenties heeft voor c.q. ons complex zal raken. Daarbij gaat het tevens over geluidsoverlast, fijnstof, uitlaatgassen.</p> | |
| 19a a | <p>De ontwerpstructuurvisie omvat helaas een vooralsnog heel globale, op hoofdlijnen omschreven, voorkeursvariant.</p> <p>De beoogde verbetering van de doorstroming en voorkoming/vermindering van filevorming lijkt ons relatief beperkt en geldt hoofdzakelijk voor het autoverkeer op de te verbreden hoofdrijbanen. De effecten voor het verkeer op de te verbreden parallelrijbanen, met bijbehorende op- en afritten, van de Ring Den Bosch, en zeker het aansluitende lokale wegennet, lijken ons nog geringer en meer onzeker.</p> <p>Dat geldt eveneens voor de verschillende milieukundige uitstralingseffecten van de voorkeursvariant op de omgeving, en in het bijzonder de verschillende nabijgelegen stedelijke woongebieden aan de oostzijde van de A2.</p> <p>De vele bijgevoegde, soms zeer omvangrijke of heel specifieke, onderzoeken - die voor ons als niet-specifiek deskundigen moeilijk of niet te doorgronden, laat staan in zo'n korte tijd allemaal te lezen zijn - blijven eveneens nog zo algemeen dat redelijkerwijs daaruit nu niet op te maken is wat de concrete omgevingseffecten uiteindelijk kunnen of zullen zijn.</p> <p>Wij pleiten er daarom voor om in het vervolgtraject, als er meer concrete tussenresultaten zijn over de mogelijk te verwachten effecten voor de omgeving, daarover nadere informatie te verstrekken aan (vertegenwoordigers van) bewoners, uit zowel de directe als ruimere omgeving, en daarover nader in overleg te gaan om voor alle partijen tot een optimale verbetering van zowel de verkeerssituatie als de omgevingskwaliteit te komen.</p> | <p>Uit de verkeerskundige onderzoeken blijkt dat het voorkeursalternatief zorgt voor een verbeterde doorstroming op de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch, doordat er extra capaciteit aan de Ring wordt toegevoegd. Door deze extra capaciteit op de Ring neemt de hoeveelheid verkeer op de omliggende wegen (het lokale wegennet) af. Op de hoofdrijbaan verslechtert de doorstroming echter, door de verkeersaantrekkende werking van de verbreding tussen de knooppunten Deil en Empel. Deze informatie is te vinden in paragraaf 8.3 van het hoofdrapport MER.</p> <p>In de MIRT-planuitwerkingsfase treedt het project A2 Deil-Vught regelmatig met belanghebbenden/omwonenden/bedrijven in contact. Dit is in navolging op het intensieve traject van participatie dat in de Verkenning is gevolgd.</p> <p>Het project A2 Deil-Vught is van plan om locatie-specifieke overlegplatforms met bewonersgroepen te organiseren om zodoende zoveel mogelijk maatwerk te kunnen leveren waar het gaat om het betrekken van de bewoners.</p> |
| 19a b | <p>Op enkele plaatsen is sprake van (heel) krappe situaties voor inpassing van de te reconstrueren A2, ten opzichte van bestaande woningen of bedrijven. Daarbij denken we m.n. aan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - de woningen langs de Empelsedijk (hoek Meerwijkweg), in Empel; - de bedrijven langs Rietwaard-Uilenwaard, in Empel; - de woningen langs de Heinis, tussen A2 en Maximakanaal, in Den Bosch/Rosmalen. Voor die situaties vragen extra | <p>Op een aantal locaties is inderdaad sprake van krappe situaties. Echter, een voorkeursalternatief gaat over een ontwerp op hoofdlijnen. De nadere inpassing van de krappe locaties vindt plaats in de MIRT-planuitwerking. In de MIRT-planuitwerking gaat het project A2 Deil-Vught graag met de bewoners en bedrijven op deze locaties in gesprek.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|----------|--|---|
| | aandacht en zorgvuldigheid, om in nauw overleg met de direct betrokken bewoners en bedrijven, te komen tot passend maatwerk waarbij zo veel als mogelijk rekening wordt gehouden met hun individuele dan wel gezamenlijke belangen. | |
| 19a c | Tevens blijf ik graag in het vervolgtraject betrokken, zodat ik niet opnieuw word verrast door ontwikkelingen die direct van invloed zijn op ons. Graag zien wij dat omwonenden grote invloed kunnen hebben op maken van keuzes met betrekking tot het uiterlijk van deze schermen. | Voor de MIRT-planuitwerking gaat het project A2 Deil-Vught met bewoners en bedrijven in gesprek over het ontwerp van de weg maar ook over maatregelen zoals geluidsschermen waar die nodig blijken, U kunt hierover op de hoogte blijven via www.mirta2deilvught.nl . |

3.20 Planuitwerkingsfase

Binnen dit thema zijn 14 unieke zienswijzen ingediend. In sommige zienswijzen stelde men vragen over zaken die het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerkingsfase gaat onderzoeken. Het gaat dan om mitigerende en compenserende maatregelen, effecten van de aanlegfase en gedetailleerde ontwerp vragen. Ook ideeën voor mitigerende en compenserende maatregelen en het ontwerp kwamen veel terug in de zienswijzen. Een aantal van deze ideeën neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren. In de MIRT-planuitwerkingsfase brengt het project met participatie haalbare oplossingen in beeld voor inpassing en herstel.

Tabel 3.20 Zienswijzen en beantwoording voor het onderwerp MIRT-planuitwerkingsfase

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|--|
| 20a | Hoe wordt het geluid geabsorbeerd van de geluidswal aan de kant van de Saren als deze nog dichterbij onze woning komt? De weerkaatsing van geluid is nu al heel erg als er mensen lopen te praten. Het is dan net of ze in onze achtertuin staan. | In de huidige situatie kan er inderdaad reflectie optreden als gevolg van het betonnen geluidsscherm aan de kant van de Saren. Hoe de reflectie van het geluid in de toekomst aan de kant van de Saren wordt, is momenteel nog onbekend. In de MIRT-planuitwerking onderzoekt het project A2 Deil-Vught deze effecten nader en beoordeelt ze op woningniveau waar deze effecten optreden en of daar aanvullende geluidmaatregelen toegepast kunnen worden. |
| 20b | Hoe gaat de geluidswal eruit zien? We kijken nu op een afgrijpselijk betonnen muur. Het zou dan fraaier zijn als er bovenin glas komt en volledige begroeiing. Zie bijgevoegde foto als voorbeeld. Hoe hoog gaat de geluidswal worden. Het is nu al zo dat wij de zon later zien opkomen dan vroeger het geval was toen er nog geen wal stond. Dit scheelt in het voor- en najaar zeker 1,5-2,5 uur. Kan hier dan rekening mee worden gehouden dat in ieder geval het bovenste gedeelte uit glas bestaat, zoals op de bijgevoegde foto? | De exacte ligging van de weg (A2 en onderliggende wegen) en de noodzakelijke geluidsschermen zijn op dit moment van onderzoek nog niet in detail uitgewerkt. In de vervolgfase beoordeelt het project A2 Deil-Vught welke hoogte, lengte en uitwerking (materialisatie en esthetische uitstraling) het betreffende scherm gaat krijgen. Hierbij houdt het project ook rekening met de zonlichttoetreding. De suggestie voor een begroeid geluidsscherm met een bovenrand van glas neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren. |
| 20c | Wat gaat er gebeuren als er heipalen de grond in moeten, wij zijn bang dat door het heien ons huis gaat verzakken en er scheuren ontstaan? | Het project A2 Deil-Vught onderzoekt de effecten van de aanlegfase in de MIRT-planuitwerkingsfase. Het project verricht onderzoek naar de verschillende opties voor het inbrengen van de fundatie. Hierbij houdt het project rekening met aanwezige bebouwing tijdens het onderzoek naar de verschillende opties, waaronder heien, |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| 20d | Zoals we op de tekening hebben gezien zal de Saren verlegd moeten gaan worden. Hierdoor zal naar ons inzicht de bocht vlak langs onze uit-/oprit uit gaan komen. Hierdoor zal er een gevaarlijke situatie ontstaan, is nu af en toe al een probleem. | intrillen of eventueel boren van palen ten behoeve van de fundatie. Het project A2 Deil-Vught onderzoekt de verkeersveiligheid van het onderliggend wegennet gedetailleerder in de MIRT-planuitwerkingsfase. Indien gevaarlijke situaties ontstaan, kijkt het project of het ontwerp kan aanpassen en of er andere mitigerende maatregelen mogelijk zijn. |
| 20e | De exacte ligging en wijze van realisatie van de 'haarlemmermeeraansluiting met rotonde' voor de bestaande westelijke aansluiting bij knooppunt Waardenburg kristalliseert zich zo pas uit in de MIRT-planuitwerkingsfase. Daarom benadrukt cliënte nu alvast dat de benodigde verkeersmaatregelen, afhankelijk van de aard, ernst en duur daarvan, materiële bedrijfseconomische gevolgen voor de eigenaars (en gebruikers) van de percelen kunnen hebben. Als hun enige aandeelhouder trekt cliënte zich die bedrijfseconomische belangen in het bijzonder aan. Het valt thans niet uit te sluiten dat die verkeersmaatregelen leiden tot een beperkte (on)bereikbaarheid van de percelen. Bovendien is het niet uitgesloten dat de realisatie van de 'haarlemmermeeraansluiting met rotonde' leidt tot een dusdanige (omgevings)hinder dat de bestendige bedrijfsvoering op de percelen (tijdelijk/deels) in het geding komt. Een en ander kan samen dan wel separaat leiden tot (financiële) schade voor cliënte die redelijkerwijs niet voor haar rekening en risico behoort te komen. Cliënte verzoekt daarom om meer inzicht in en verduidelijking van de aard, ernst en duur van de (omgevings)hinder en verkeersmaatregelen die zich naar verwachting, vanwege die realisatie, in de nabijheid van de percelen zullen voordoen. Cliënte kan die inschatting niet zelf maken. | Het detailniveau van de verkenning is nog globaal. Dat wil onder andere zeggen dat nog niet bekend is hoe de 'haarlemmermeeraansluiting met rotonde' er exact uit komt te zien. In de MIRT-planuitwerkingsfase, ontwerpt het project A2 Deil-Vught dit verder. Ook wordt dan duidelijk wat de gevolgen voor de genoemde percelen zijn, zowel wat betreft het benodigde ruimtebeslag als op globaal niveau de verkeersmaatregelen die daarbij nodig zijn. De daadwerkelijke verkeersmaatregelen en de hinder die dat op zou kunnen leveren (en hoe lang dan) worden duidelijk aan het begin van de realisatiefase wanneer de opdrachtnemer van de realisatie (aannemer) de bouwplannen maakt en de bouw hinder duidelijk wordt. De intentie is om in zowel de MIRT-planuitwerkingsfase als de realisatiefase contact te onderhouden met omgeving en belanghebbenden om over genoemde zaken te overleggen. Rijkswaterstaat brengt in de MIRT-planuitwerkingsfase (waar mogelijk) en in de voorbereiding van de realisatiefase samen met betrokkenen in beeld welke mogelijke (financiële) schade optreedt bij bewoners en bedrijven rondom de A2 Deil-Vught. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een verzoek indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval (ontwerp)projectbesluit A2 Deil – Vught op het einde van de MIRT-planuitwerking). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat. |
| 20f | Het voorkeursalternatief dat nu op tafel ligt laat zien dat er een nieuwe Maasbrug komt ten oosten van de huidige brug bij Empel. Terwijl het tracé nog niet tot de centimeter uitgewerkt is, is de verwachting dat het ons grondgebied raakt, of heel dicht in de buurt komt. Wij hebben het verzoek dat in het uitwerken van het uiteindelijke tracé er zoveel mogelijke rekening gehouden wordt met de grenzen van onze grondgebieden en voor het behouden van de natuur die daarop staat (de bomen in het bijzonder - sommigen staan er al 50 jaar). De bomen vormen nu een 'natuurlijke' geluidsbarrière (in bepaalde mate) en bepalen gedeeltelijk ook de sfeer van het wonen hier. | Het verzoek om zoveel mogelijk rekening te houden met de grenzen van de grondgebieden en de natuur die erop staat zoveel mogelijk te behouden neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. |
| 20g | We begrijpen dat het noodzakelijk is om maatregelen te nemen, maar uiteraard hebben wij zorgen over de impact die deze ontwikkeling heeft op ons woongenot, het | Ten aanzien van de huidige en toekomstige geluidswal, zoekt het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerking op basis van wettelijke normen en kaders, |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---|
| | <p>leefklimaat voor onze kinderen, onszelf en de buurt. En uiteraard zal dit ook invloed hebben op de waarde en mogelijk de technische staat van onze woning, iets waar wij ons ook zorgen over maken. Het is nu wellicht te vroeg, maar we willen alvast aangeven dat we ervan uitgaan dat hier zorgvuldig mee om gegaan wordt en dat het waardeverlies fatsoenlijk wordt gecompenseerd.</p> | <p>naar een optimale wijze van inpassing van de geluidswerende maatregelen. Hierbij doet het project ook, samen met een architect en landschapsarchitect, voorstellen voor vormgeving en inpassing (waaronder bomen). De wens voor een kwalitatief hoogwaardig en zondoorlatend geluidsscherm met een vluchtdeur op een andere plek alsook de wens voor behoud van de bomen, nemen wij als klantwensen mee in de MIRT-planuitwerking.</p> |
| | <p>Wij hebben begrepen dat verbreding van de weg betekent dat de geluidswal opgeschoven moet worden tot ongeveer onze erfgrens, dat het grastalud die nu voor enige aankleding zorgt verdwijnt en dat hij wellicht nog hoger wordt. Voor ons betekent dit dat we een enorme muur van minimaal 7 meter (hoogte nu) direct aan het eind van de achtertuin krijgen. Een impact waar wij behoorlijk van geschrokken zijn. De automobilist passeert onze woning na deze ingreep sneller, maar wij wonen hier het hele jaar. Wij hebben hierbij dan ook de volgende vragen/ideeën/zienswijzen:</p> | <p>De locatie en het aantal nieuwe bomen zijn in het voorkeursalternatief nog niet vastgelegd. In de MIRT-planuitwerking verricht het project A2 Deil-Vught hiervoor diverse onderzoeken en stelt het een landschapsplan op. Tijdens de participatiemomenten kan iedereen hiervoor suggesties aandragen.</p> |
| | <ul style="list-style-type: none"> - ons 'rafelrandje van de stad' is onderdeel van het wandel-/fietsrondje van heel veel buurtbewoners. Oud-Empel is een parel van Den Bosch. De snelweg doorsnijdt een intensief stedelijk gebied. We snappen dat beperkt ruimtebeslag belangrijk is, maar hoge betonnen platen dwars door de stad is ook niet wenselijk. We willen jullie uitdagen om van de geluidswal hier iets echt fraais te maken, een voorbeeld voor Nederland, die kwaliteit toevoegt aan de omgeving. En geen simpele betonnen plaat van 8 tot 10 meter hoog; - hiermee samenhangend, de zon komt op in het oosten en aan de oostkant van onze woning komt deze geluidswal, een stuk dichterbij en wellicht hoger. De huidige geluidswal weert het zonlicht in de vroege ochtend al, het zou fijn zijn als de bovenste paar meter van de geluidswal (boven het verkeer) zon doorlatend kan zijn. Wij zitten 's ochtends ook graag in de zon, we willen jullie uitdagen hier bij het ontwerp rekening mee te houden en dat we betrokken worden bij de ontwerpen; - in de conceptontwerpen, is er een talud ingetekend waarbij het er naar uit komt te zien dat we voor een deel ook ingebouwd worden aan beide zijden door de taluds van de geluidsschermen. Wij vragen daar in de ontwerpen rekening mee te houden en ons daarin te betrekken; - we hebben toen we hier kwamen wonen bomen gepland aan de achter rand van ons perceel. Deze bomen willen we graag laten staan zodat ze over 10 jaar een afscherming vormen, ook in de bouwfase. We willen jullie vragen hier in het ontwerp rekening mee te houden; - een volgend punt is de vluchtdeur die achter ons huis in de geluidswal zit. We willen vragen die op een andere plek te zetten, zodat hij straks niet in de achtertuin uit komt; - de geluidswal is zeer welkom om geluid van de A2 te weren. Hij werkt echter ook andersom, het geluid van de Saren en de Wasweg weerkaatst hij ook. Onze zorg is dat, met het verdwijnen van het grastalud en de plaatsing dichterbij ons huis, de geluidsoverlast voor ons als aanwonenden vanaf de Saren/Sluisweg/Wasweg toe gaat nemen. Met name motoren, die hier zeer veel rijden onderweg naar de | <p>Het project A2 Deil-Vught heeft de keuze voor damwanden gemaakt omdat een talud niet inpasbaar is. Het vervangen van de damwanden in het voorkeursalternatief door taluds is daarmee niet mogelijk. Wel kijkt het project A2 Deil-Vught in de MIRT-planuitwerking met u naar de meest optimale vorm om deze wijziging vorm te geven.</p> <p>Uw wens voor behoud van een goede aansluiting op de Wasweg vanuit uw woning nemen wij mee als klantwens. Bij het uitwerken van het ontwerp kijkt het project hier verder naar en gaat hierover ook met u in overleg.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|--|
| | <p>Maasdijk, maken graag gebruik van de geluidswal om te horen hoe hun machine klinkt met het gas vol open. We willen vragen hier in het ontwerp of in de aanpalende regels rekening mee te houden, dit veroorzaakt forse overlast voor ons. In algemene zin hebben wij begrepen dat er in het verleden normen aangepast zijn om te voorkomen dat de geluidswal hoger zou worden dan gewenst, over dit soort keuzes blijven we graag met jullie in contact;</p> <ul style="list-style-type: none"> - tot slot ten aanzien van de geluidswal én de weg het volgende. Ons huis is een wederopbouwboerderij en is zonder échte fundering in het zand gebouwd. We maken ons zorgen over schade aan onze woning door de werkzaamheden. Bij de aanleg van de vorige geluidswal is er een onbevredigende discussie geweest over schade en geen bevredigende nazorg geweest. We willen vragen rekening te houden met deze situatie in het ontwerp en hier goede afspraken met ons over te maken; - de laatste opmerking gaat over de Saren en de aansluiting op de Wasweg. Het is een weg met veel verkeer richting Oud-Empel, maar ook heel veel recreatief verkeer (fiets, wielrenfiets, wandelend, met de motor). Voor ons is het dé ontsluiting vanaf onze woning én de plek waar onze kinderen fietsen. De weg is nu al smal, er is geen vrij liggende wandel-/fietsroute en er wordt hard gereden. De ruimte is beperkt en de geluidswal komt dichterbij. We vragen aandacht voor een zeer zorgvuldig ontwerp hiervan. | |
| 20h | <ul style="list-style-type: none"> - geluidsarm asfalt: graag zou ik zo geluidsarm mogelijk asfalt voor de nieuwe A2 willen, kunt u aangeven of dit zal worden uitgevoerd; - geluidsschermen: worden deze aan de Empelse kant even hoog als aan de Bossche kant, op dit moment is dit namelijk niet het geval; - geluidsschermen: kunnen er geluidsschermen worden toegepast die geluid absorberen bijvoorbeeld met behulp van begroeiing; - geluidsschermen: kunnen er zonnecollectoren in de geluidswallen komen, dan is het transitieprobleem ook voor een deel opgelost; - bomen: als de A2 30 meter opschuift richting Empel betekent dit dat heel veel bomen verdwijnen, echter deze bomen houden ook veel geluid tegen, dit merken we vooral in de winter als de bladeren van de bomen zijn, is er meer geluidsoverlast. Mijn vraag is dus komen er weer bomen terug en graag meer dan wat er stond om het extra verkeersgeluid te compenseren. | <p>Uw idee met betrekking tot het geluidsarm asfalt neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase.</p> <p>Voor de hoogte en vormgeving van de geluidsschermen gelden wettelijke normen en kaders. In de MIRT-planuitwerking bekijkt het project A2 Deil-Vught op basis van het uit te voeren geluidsonderzoek waar geluidsschermen nodig zijn en met welke hoogte. Dit kan betekenen dat er geluidsschermen zijn met diverse hoogtes. Het hoger maken van geluidsschermen dan wettelijk noodzakelijk, kan als meekoppelkans in de MIRT-planuitwerking worden ingediend indien hiervoor aanvullende financiering door bijvoorbeeld regionale partners wordt geleverd.</p> <p>Zie verder 20g.</p> |
| 20i | <p>Wij begrijpen dat een verbreding van de A2 noodzakelijk is, maar willen aandacht vragen voor de leefbaarheid van de mensen in Empel. Aandachtspunten hierbij: uiterlijk van de weg inpassen in de omgeving (dus waar mogelijk begroeiën en op de brug een kleur kiezen die zo veel mogelijk weg valt in de omgeving).</p> | <p>Wensen met betrekking tot de inpassing van het ontwerp en de kleur van de brug neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren.</p> |
| 20j | <p>Ondanks eerdere bezwaren is de nieuwe Maasbrug in oostelijke richting gepland, bij verdere uitwerking naar structuurvisie en MER evenwel aandacht voor deze keuze en nader onderzoek naar alsnog een mogelijke situering meer aan de westelijke kant.</p> | <p>De keuze voor situering van de nieuwe Maasbrug ten oosten van de huidige brug is gemaakt, en wordt niet opnieuw onderzocht in de MIRT-planuitwerkingsfase. De reden dat de nieuwe brug ten oosten van de huidige bruggen komt, is dat aan de westzijde de historische kern Oud-Empel en een zandwinplas liggen.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|--|---|
| 20k | <p>Voorts een goede visuele onderbouwing van de nieuwe brug en gevolgen daarvan op natuur, geluid en luchtkwaliteit. Waarbij zijdens een lichte voorkeur wordt uitgesproken voor een vergelijkbare brug indien de keuze voor een tweede Maasbrug inderdaad noodzakelijk kan worden geacht. Vigerend traject A2 is gelegen op een verhoogd talud. Bij verdere uitwerking aandacht voor waterberging in betreffend gebied en compensatiemaatregelen bij toename verhard oppervlakte en op welke wijze deze compensatie plaats kan gaan vinden.</p> | <p>Wensen met betrekking tot de inpassing, het ontwerp en waterberging neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren.</p> |
| 20l | <p>Bij eerdere verbreding is ten onrechte de presumptie aangenomen dat open landschap zich niet verdraagt met aanplant van bomen en struiken op en langs het verhoogde talud. Graag ander onderzoek en gevolgen van landschappelijke inpassing bij nieuwe planprocedure tot verbreding, alsmede aandragen van oplossing om landschappelijk inpassing te behouden of beter te versterken. Daarbij het verzoek om natuurcompensatie steeds plaats te laten vinden in de nabijheid van woningen en niet aan te haken bij het bestaande Natuurnetwerk zoals 2006. Bij de eerdere verbreding zijn aanwonenden nadrukkelijk slechter uitgekomen en ondervinden zij nog steeds nadelige gevolgen van de beperktere compensatie in de directe nabijheid van de woningen. Voorts is het talud aangevuld met vervuilde grond waardoor de herplant aan bomen te niet is gedaan, al dan niet in combinatie met het niet bewateren gedurende periode van droogte.</p> | <p>De keuze van materialen van de nieuwe taluds en de locatie van nieuwe bomen zijn in het voorkeursalternatief nog niet vastgelegd. In de MIRT-planuitwerking verricht het project A2 Deil-Vught hiervoor diverse onderzoeken en stelt het een landschapsplan op. Tijdens de participatiemomenten kan iedereen hiervoor suggesties aandragen. De wens om rekening te houden met landschappelijke inpassing neemt het project als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase beoordeelt of het mogelijk is deze wens te honoreren.</p> <p>De wens om natuurcompensatie plaats te laten vinden in nabijheid van woningen kan niet worden gehonoreerd. Waar en op welke wijze natuurcompensatie plaatsvindt is wettelijk voorgeschreven op basis van de Europese wetgeving voor natura 2000.</p> |
| 20m | <p>Als direct belanghebbende, wonende op +/- 1 kilometer afstand van de A2, zou ik het wel fijn vinden wanneer er wordt gezorgd voor zo min mogelijk overlast voor de direct omwonenden. Ik denk daarbij aan het creëren van een natuurlijke afscheiding tussen de A2 en het dorp Empel (in plaats van de huidige groene geluidswal op de brug van de A2). Bijvoorbeeld door het aanleggen van een park tussen de A2 en de bebouwing. In het gebied gelegen tussen de uiterwaarden en het industriepark(je). De Tempel van Empel zou mogelijk in dit park kunnen worden geïntegreerd. De geluidsoverlast wordt hierdoor op een natuurlijke wijze beperkt en de aantasting van de leefomgeving door de verbreding, wordt zo op een goede manier gecompenseerd. Dit draagt ook een klein stukje bij aan de compensatiedoelstelling.</p> | <p>In de MIRT-planuitwerking gaat het project A2 Deil-Vught gedetailleerder onderzoek doen naar onder andere geluid en andere vormen van overlast. Op basis van de hiervoor geldende wettelijke kaders, bepaalt het project mitigerende maatregelen. Hiermee wil het Rijk de overlast op de omgeving zo veel mogelijk beperken.</p> <p>Het werken met een natuurlijke afscheiding of het aanleggen van aanvullend groen, kan niet als klantwens worden gehonoreerd. Het beperken van geluidsoverlast is vaak enkel mogelijk door het plaatsen van geluidsschermen omdat andere vormen van barrières onvoldoende geluid tegenhouden. Aanleg van het park kan eventueel wel een meekoppelkans worden bij het project, indien een partij hier de verantwoordelijkheid wil nemen. Paragraaf 3.9 licht het proces rondom meekoppelkansen nader toe, zie met name 9a.</p> |
| 20n | <p>Met name in het kader van de verbreding van de A2 willen cliënten nog wijzen op het volgende. Aangezien het geluidsscherm naast de A2 één is met de bungawall-woningen hebben de eigenaren gezamenlijk de verplichting het onderhoud daarvan op zich te nemen. Dit is vastgelegd in de leveringsakte (productie 2). De Bewonersvereniging Bungawalls Weerdenborgh (soort VvE) is verantwoordelijk voor het onderhoud en beheer van het geluidsscherm. Doordat de berm ook aangemerkt wordt als weg moet de Bewonersvereniging hiervoor wel een beroep doen op Rijkswaterstaat, maar zij is uiteindelijk wel verantwoordelijk voor het onderhoud en doet dan ook de inspecties van de geluidswal (door langsrijden en met een drone).</p> | <p>De wens om de geluidswal bereikbaar te houden voor onderhoud neemt het project A2 Deil-Vught als klantwens mee naar de MIRT-planuitwerkingsfase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planuitwerkingsfase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren. In de MIRT-planuitwerkingsfase neemt het project contact op met de bewonersvereniging over dit onderwerp.</p> |

| Nr. | Zienswijze | Beantwoording |
|-----|---|---------------|
| | <p>Als de A2 wordt verbreed komt de weg nog dichterbij de geluidswal te liggen, dat maakt dat het aanzienlijk lastiger en gevaarlijker zal worden om onderhoud te plegen aan het geluidsscherm vanaf de wegzijde. Als dit niet meer goed mogelijk is komt dat voor de rekening van de bewoners.</p> | |

4

BEANTWOORDING ADVIES VAN DE COMMISSIE VOOR DE MILIEUEFFECTRAPPORTAGE (COMMISSIE-M.E.R.)

Het volledige advies van de commissie-m.e.r. op het milieueffectrapport van de MIRT-verkenning A2 Deil-Vught is te vinden op de website van de commissie:

https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p34/p3427/3427_ts_toetsingsadvies.pdf.

Het is een positief toetsingsadvies, met het verzoek om het deelrapport natuur aan te vullen, in relatie tot stikstofdepositie. Daarnaast geeft het advies een aantal aanbevelingen voor het projectMER. Paragraaf 5.1 licht toe welke aanvullingen aan het deelrapport natuur zijn uitgevoerd naar aanleiding van het advies. Paragraaf 5.2 geeft een reactie op de aanbevelingen voor het projectMER.

4.1 Deelrapport natuur

Advies van de commissie-m.e.r.

Op 29 mei 2019 heeft de afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State uitspraak gedaan over het Programma Aanpak Stikstof (PAS). De aanpassingen aan de A2 leiden tot een toename van stikstofdepositie op al overbelaste Natura 2000-gebieden zoals de Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen en Rijntakken. Om tot een uitvoerbaar alternatief te komen wordt gekozen voor een ADC-toets 6. De Commissie merkt op dat het hiervoor belangrijk is dat het aannemelijk is dat de compensatie reëel is. Het planMER geeft daarnaast terecht aan dat in een later stadium de berekening voor stikstofdepositie herhaald moet worden, met daarbij de meest recente regels om de stikstofdepositie op afstand van de weg te berekenen.

Voor een aantal habitattypen wordt daarentegen geredeneerd dat een klein beetje stikstofdepositie geen schade veroorzaakt. Het gaat hier echter niet om stikstofdepositie vanwege de aanlegfase, die van tijdelijke aard is. Hier gaat het om gevolgen van de gebruiksfase. Een generieke redenering is daarom niet voldoende, maar gezien de huidige kwaliteit van de habitattypen moet ecologisch onderbouwd worden wat de gevolgen zijn. Als voorbeeld noemen we hier het zeer gevoelige habitatype vochtige heide (H4010A) binnen het Natura 2000-gebied Kampina & Oisterwijkse Vennen wat in de huidige situatie zwaar overbelast is. De achtergronddepositie waarde ligt 1,8 keer hoger dan de kritische depositiewaarde (1.214 mol/ha/jr). De bijdrage van het voorkeursalternatief bedraagt 0,13 mol/ha/jr, dat is 0,006 % van de huidige achtergronddepositiewaarde. Dit is een zeer geringe bijdrage, maar in de Passende Beoordeling is niet aangetoond dat er geen sprake is van aantasting van natuurlijke kenmerken. Dit moet alsnog gebeuren.

Het is aan het Bevoegd Gezag om binnen de kaders van de natuurbeschermingsregelgeving tot een adequate oplossing te komen - bijvoorbeeld door de ADC-toets uit te breiden naar de gebieden waar het project slechts een kleine bijdrage heeft.

De Commissie adviseert om, in een aanvulling op het planMER, voorafgaand aan de besluitvorming, de gevolgen van een (geringe) toename van stikstofdepositie op alle Natura 2000 te beschrijven, en geeft een globaal inzicht in de mogelijke mitigerende en compenserende maatregelen. Neem dit ook mee in de verdere detailuitwerking in de MIRT-planuitwerkingsfase.

Reactie van het project A2 Deil-Vught

De stikstofbeoordeling is aangevuld in het definitieve planMER zodat duidelijk wordt dat het project het behalen van de instandhoudingsdoelen niet in de weg staat. De onderbouwing was in het ontwerp-planMER op sommige plaatsen (met name bij typen waarvoor een uitbreidings- of verbeterdoelstelling geldt) summier. In die gevallen is de onderbouwing uitgebreid zodat de door ons getrokken conclusie logisch is te volgen.

Mochten er aanvullende typen zijn waarvan we significante gevolgen toch niet kunnen uitsluiten, dan hebben we deze meegenomen in de haalbaarheidsnotitie ADC-toets. We hebben de doorkijk naar compensatie en haalbaarheid voor deze typen

Reactie van het project A2 Deil-Vught

op dezelfde wijze aangepakt als dat we in het verleden voor de andere typen hebben gedaan die reeds in de haalbaarheidsnotitie waren opgenomen. Wij hebben tevens in de haalbaarheidsnotitie ADC-toets meer opgenomen over mitigatiemogelijkheden. Specifiek gaat het hierbij over de eventuele mogelijkheden tot 'extern salderen'.

Een analyse op hexagoonniveau heeft ons inziens binnen de verkenning nu beperkte meerwaarde, aangezien we nog veel met aannames werken. Het uitwerken op hexagoonniveau is daarnaast een inspanning die niet past bij het globale karakter van deze verkenning. Op habitatniveau verkrijgen we voldoende inzicht. Bovendien is op deze wijze een worstcase situatie uitgewerkt waarbij wordt gekeken naar het gehele habitatype/leefgebied, ongeacht hoe de specifieke hexagonen waarbinnen deze typen aanwezig zijn, ervoor staan (qua kwaliteit, overschrijding KDW, etc.).

4.2 Aanbevelingen voor het projectMER

| Advies van de commissie-m.e.r. | Reactie van het project A2 Deil-Vught |
|---|--|
| <p><i>Leefbaarheid in detail in beeld</i> Gezien de vele woningen die langs de A2 staan raadt de Commissie aan om de detailinformatie per woning te bepalen en inzichtelijk te maken voor bewoners, bijvoorbeeld door deze digitaal te ontsluiten.</p> | <p>Dit betreft een advies voor de MIRT-planuitwerking. In de MIRT-planuitwerking werkt het project A2 Deil-Vught het voorkeursalternatief verder uit en brengt het project de effecten in beeld. Bij start van de MIRT-planuitwerking werkt het project A2 Deil-Vught voor elk onderzoek de aanpak nader uit en bepaalt zij welk detailniveau doelmatig is. Vooruitlopend op het opstellen van deze aanpak meldt het project A2 Deil-Vught dat het project ruimtebeslag en geluidseffecten op woningniveau in ieder geval inzichtelijk maakt tijdens de MIRT-planuitwerking. Met betrekking tot luchtkwaliteit toetst het project A2 Deil-Vught voor de juridische haalbaarheid van het project op het voldoen aan de luchtkwaliteitseisen zoals gesteld in de Omgevingswet. Voor de m.e.r. brengt het project A2 Deil-Vught de jaargemiddelde verschilconcentraties NO₂, PM10 en PM2,5 tussen het voorkeursalternatief en de autonome ontwikkeling in beeld middels contourkaarten, met daarin adrespunten. Het project A2 Deil-Vught maakt de effectenstudies op een publieksvriendelijke manier openbaar toegankelijk.</p> |
| <p><i>Geluid</i> Geef in het project-MER bij de volgende fase aan welke geluidskwaliteit voor individuele woningen geldt in de huidige situatie en de referentiesituatie. Voor dit project is dat inzicht extra belangrijk omdat meerdere kernen direct naast de A2 liggen zoals Waardenburg, Zaltbommel, Empel en 's-Hertogenbosch. Maak daarnaast systematisch en navolgbaar duidelijk wat de kwaliteit wordt in het voorkeursalternatief. Ga ook in op de mogelijke mitigerende maatregelen om nadelige effecten te verzachten tot ten minste behoud van de huidige situatie en om tot een verbetering van de huidige milieusituatie te komen.</p> | <p>Het project A2 Deil-Vught maakt de geluidskwaliteit van de rijksweg voor de huidige (vergunde) situatie en referentie (autonome) situatie inzichtelijk middels de brongegevens uit het geluidsregister.</p> <p>In de MIRT-planuitwerking beoordeelt het project A2 Deil-Vught in het geluidonderzoek voor het (ontwerp)Tracébesluit op locaties waar een overschrijding van het geluidproductieplafond optreedt ten gevolge van het project met het voorkeursalternatief ook de geluidskwaliteit op woningniveau.</p> <p>Het project A2 Deil-Vught bepaalt de toetswaarde van de rijksweg op woningniveau met de brongegevens uit het geluidregister.</p> <p>Indien het project een overschrijding tot gevolg heeft van de toetswaarde onderzoekt het project A2 Deil-Vught of maatregelen doelmatig zijn door middel van een kosten-batenanalyse. In de MIRT-planuitwerking brengt het project A2 Deil-Vught die mitigerende maatregelen in beeld die financieel akoestisch doelmatig zijn om bij overschrijding van de toetswaarde het projecteffect zo veel als mogelijk te mitigeren.</p> <p>Met de methodiek die toegepast wordt, houdt het Rijk zich aan de wettelijke normen voor geluid. Daarnaast is er in de MIRT-planuitwerkingsfase ruimte voor inbreng en uitwerking van meekoppelkansen, bijvoorbeeld om te sturen op een</p> |

| Advies van de commissie-m.e.r. | Reactie van het project A2 Deil-Vught |
|---|--|
| <p><i>Gezondheid volledig in beeld</i> Geef in het project-MER een volledig beeld van gezondheid door niet alleen in te gaan op luchtkwaliteit en geluid tot de normen, maar ook op het volgende:</p> <ul style="list-style-type: none"> - inzicht in de effecten van luchtkwaliteit en geluid op gezondheid onder de normen; - inzicht in de overige aspecten die bepalend zijn voor gezondheid, waarbij voor dit project vooral beleving, barrièrewerking, uitzicht en inpassing (groen) relevant zijn; - een overzicht van mitigerende maatregelen die mogelijk zijn om deze effecten te verzachten en ook om ze volledig te voorkomen of zelfs tot een verbetering te komen. <p>Ook in het plan-MER was het beter geweest als deze informatie was meegewogen, maar naar de verwachting van de Commissie leidt extra informatie op dit punt niet tot andere inzichten bij de keuze voor het voorkeursalternatief. Vandaar dat de Commissie haar aanbevelingen richt op de volgende fase van het MIRT-onderzoek.</p> | <p>verbetering van de leefbaarheid. Partijen die meekoppelkansen inbrengen, zijn tevens verantwoordelijk voor de financiering hiervan.</p> <p>In de MIRT-planuitwerking toetst het project A2 Deil-Vught op geluid en luchtkwaliteit of het effect van de maatregelen binnen de wettelijke normen blijft. Indien het project de normen overschrijdt, neemt het Rijk mitigerende maatregelen. Als onderdeel van het projectMER stelt het project A2 Deil-Vught een deelrapport gezondheid op waarin zij ook ingaat op andere gezondheidsaspecten, zoals sociale aspecten, inpassing en trillingen. Naar aanleiding van de effectonderzoeken zal Rijkswaterstaat een lijst maken van uit te voeren wettelijke mitigerende maatregelen en mogelijk uit te voeren bovenwettelijke mitigerende maatregelen. Verder is in de MIRT-planuitwerkingsfase ruimte voor inbreng en uitwerking van meekoppelkansen, bijvoorbeeld om te sturen op een verbetering van de leefbaarheid. Partijen die meekoppelkansen inbrengen zijn tevens verantwoordelijk voor de financiering hiervan.</p> |
| <p><i>Rijksbeleid voor gezondheid</i> De Nederlandse Rijksoverheid zet op meerdere manieren in op het verbeteren van de fysieke leefomgeving, zoals met het Schone Luchtakkoord en met het Programma Gezondheid breed op de agenda. Ook in de Omgevingswet staat de balans tussen benutten en beschermen centraal. Laat zien welke maatregelen er mogelijk zijn om met dit project een positieve(re) bijdrage te leveren aan de gezondheid en ga expliciet in op het hiervoor genoemde beleid.</p> | <p>Het project A2 Deil-Vught onderschrijft dat het thema gezondheid belangrijk is. Uitgangspunt is dat het project gehouden is aan wettelijke normen. Als onderdeel van het projectMER stelt het project A2 Deil-Vught een deelrapport gezondheid op, waarin het project naast lucht en geluid ook ingaat op andere gezondheidsaspecten. Naar aanleiding van de effectonderzoeken zal Rijkswaterstaat een lijst maken van uit te voeren wettelijke mitigerende maatregelen en mogelijk uit te voeren bovenwettelijke mitigerende maatregelen. Verder is in de MIRT-planuitwerkingsfase ruimte voor inbreng en uitwerking van meekoppelkansen, bijvoorbeeld om te sturen op een verbetering van de leefbaarheid. Partijen die meekoppelkansen inbrengen zijn tevens verantwoordelijk voor de financiering hiervan.</p> |

Bijlage(n)



BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD GEMEENTE WEST-BETUWE

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
directie Wegen en Verkeersveiligheid
t.a.v. Mevrouw Ir. M.J. Smit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Behandeld door
Koen Steenbergen
Doorkiesnummer +31345728668
Koen.Steenbergen@WestBetuwe.nl
Datum 28 september 2021
Kenmerk GZDGWB/
Pagina 1 van 4

Onderwerp MIRT A2 Deil-Vught: bestuurlijke consultatie ontwerp
voorkeursbeslissing

Beste mevrouw Smit,

De gemeenteraad West Betuwe heeft 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. Dit in aanvulling op de regionale bestuurlijke reactie.

Het dorp Waardenburg dreigt ten onder te gaan aan het belang van de BV Nederland, zonder dat hier serieuze compensatie van het woongenot, de gezondheid, leefbaarheid en veiligheid tegenover staat. Er wordt over en niet samen met inwoners beslist. Inwoners hebben al snel het gevoel vermalen te worden tussen de tanden van de bureaucratische molens. En geef ze daarin eens ongelijk. Het kan toch niet zo zijn dat Waardenburg dat omringt wordt door vier vitale landelijke verkeersaders langzaam van een mooi, rustig en landelijk dorp verandert in een onleefbaar, lawaaiig, vervuild en op de grondvesten trillend dorp. Niet slechts één, maar drie rijksprojecten worden de komende jaren gerealiseerd (Dijkverzwaring, PHS Zuidwest Boog, MIRT A2 Deil-Vught). Ieder project brengt het dorp ernstige schade toe, maar de rijksoverheid verschuilt zich achter wet en regelgeving om deze teloorgang van de leefbaarheid, veiligheid, woongenot en de gezondheid van de inwoners in het dorp te rechtvaardigen. Wij vinden genoeg is genoeg! Voor de gemeente West Betuwe is het duidelijk een trapsgewijze verantwoordelijkheid, zowel in planvorming, uitvoering en financiering. Niet dat het rijk een plan maakt met alleen maar nadelen voor de gemeente West Betuwe, en met name het dorp Waardenburg, en dat u de financiering bij onze gemeente neerlegt. Rijk wenst, faciliteert en betaalt, dan provincie, dan regio en misschien de gemeente West Betuwe.

Uitbreiding Gebiedstafel

In onze zienswijze op de NRD hebben we al een oproep gedaan om te komen tot een integrale gebiedsgerichte benadering voor Waardenburg. Tot nu toe zonder resultaat. Wij verwachten dat u hierin alsnog op korte termijn uw verantwoordelijkheid neemt. En voor het einde van dit jaar aan te sluiten bij de al bestaande Gebiedstafel en hiervoor de benodigde middelen (zowel geld als mankracht) ter beschikking stelt. De Gebiedstafel heeft tot doel om te komen tot een concreet maatregelen pakket om de leefbaarheid (waaronder ook vallen veiligheid, woongenot en gezondheid) in Waardenburg substantieel te verbeteren. En dit integraal te bekijken in plaats van per los project/ontwikkeling. Daarnaast is de Gebiedstafel ook bedoeld om samen met inwoners te bepalen welke

maatregelen nodig zijn in en om Waardenburg, in plaats van voor en over hen te beslissen. Het is dus ook nadrukkelijk een opdracht om inwoners een plek te geven aan de Gebiedstafel.

Vraag: Is de minister bereid de inwoners van Waardenburg in elke stap van het proces te laten participeren, teneinde hun de gelegenheid te geven maximaal invloed uit te oefenen? En op zo'n manier dat dit verder gaat dan de wettelijk verplichte zienswijzen en bezwaarmogelijkheden, zodat de lokale kracht en kennis maximaal wordt benut en inwoners maximaal invloed kunnen uitoefenen?

Als West Betuwe zijn wij bereid om een deel van de middelen ter beschikking te stellen voor de organisatie van de Gebiedstafel. De financiële ondersteuning van deze Gebiedstafel (overlegorgaan van, door en met inwoners) verwachten wij van alle betrokken bestuurlijke partners. En wij, als gemeente West Betuwe, zijn bereid het initiatief te nemen om betrokken partijen te benaderen voor de uitbreiding van de Gebiedstafel en een startoverleg te plannen.

MIRT A2 Deil-Vught

De voorkeursbeslissing zoals die voorligt is voor West Betuwe volstrekt onaanvaardbaar en wij gaan niet akkoord met de Bestuursovereenkomst (BOK). Op geen enkele wijze bevat het voorstel concrete garanties voor Waardenburg. Hieronder zetten wij uiteen welke eisen en randvoorwaarden wij hebben.

Integrale oplossing voor de verkeersstructuur in- en rondom Waardenburg (veiligheid)

Het verplaatsen van de op- en afritten van Waardenburg is afgefallen, omdat dit onvoldoende het landsbelang dient. Hoe zit het dan met het belang van Waardenburg? Door de bruggen van het spoor, de rijksweg en de Waalbandijk zit het dorp op slot. Op- en afritten midden in een kern met een grote doorgaande provinciale weg past niet bij de aard en schaal van het dorp. Hoe gaat u dit als rijk dit oplossen?

De op- en afritten midden in kern, op de doorgaande Provincialeweg (Steenweg), is bedoelt voor de ontsluiting van het hele gebied eromheen. Door de huidige verkeerssituatie, verliest deze provinciale weg haar doorgaande functie oost-west voor dorp, maar ook voor buurdorpen. Door de bruggen van spoor en rijksweg en de Waalbandijk zit het dorp en het omliggende gebied op slot. Deelt u de mening dat dit niet meer van deze tijd is om midden in het dorp de op en afritten te situeren? Zo nee, waarom niet? Is dit een normale oplossing voor aansluiting Rijkssnelwegen in het land? Geeft u voorbeelden die gelijkwaardig zijn? Zo ja, waarom heeft u in uw planvorming dan staan dat de op- en afritten op de huidige locatie op de huidige wijze blijven plaatsvinden? Hoe borgt Rijksoverheid de veiligheid in dit gebied, denk aan brandweer, ambulance. Hoe denkt het Rijk dit op te lossen? Wat is de inbreng van de inwoners?

De gemeente West Betuwe verwacht een integrale oplossing voor de verkeersstructuur in- en rondom Waardenburg. Waarin het verplaatsen van de op- en afrit aan de oost- en westkant worden meegenomen. Het afwaarderen van de Steenweg naar verblijfsgebied voor voetgangers en fietsers en het faciliteren van de beste routes voor het vrachtverkeer, bovenlokaal verkeer en fietsverkeer.

Voor de gemeente West Betuwe is het onbegrijpelijk, dat er geen veilig losliggende fietspaden op de Martinus Nijhoff brug worden voorzien in het huidige voorstel. Het is in onze ogen niet van deze tijd dat het gemotoriseerde langzame verkeer gebruik maakt van hetzelfde baanvak c.q. weggedeelte als het ongemotoriseerde langzaam

verkeer. Eveneens geldt dit voor wandel- c.q. voetgangers. Wij verwachten als gemeente West Betuwe dat u hier actief en een passende oplossingen voor bedenkt en gaat toepassen om dit onwenselijke probleem op te lossen.

Vragen toekomstbestendigheid

Voor het tracé zuidelijk van de Martinus Nijhoffbrug geeft u aan dat er reductie op de stagnatie verwacht wordt, maar op vrij korte termijn geldt dit niet voor het traject Martinus Nijhoffbrug en knooppunt Deil. Erkent het Rijk dat er met dit tracé helemaal geen toekomst bestendige oplossing is? Klopt het dat u dus iets wilt gaan uitvoeren wat niet toekomst bestendig is? Zo ja, waarom doet u dit? Zo ja waarom kijkt u niet breder naar een wel toekomst bestendige oplossing? Zo ja, waarom zouden inwoners en bedrijven liggend langs dit tracé dan met de overlast mogen worden opgezadeld? Zo ja, waarom stelt u dat de door het rijk veroorzaakte overlast voor de omwonenden moet worden verzacht met hun eigen geld? Gemeentegelden zijn direct inwonergelden.

Het doel is immers de BV Nederland bereikbaar houden. Onderschrijft u dit? Zo nee waarom niet. Zo ja, dan is het Rijk belanghebbende en zou die de rekening moeten betalen. En niet de inwoners c.q. de gemeente. Onderschrijft u dit? Zo nee waarom niet? Stagnatie A2 staat in relatie met de stagnatie op A15. Zo ja, waarom komt er dan geen robuuste toekomstbestendige oplossing voor dit knooppunt? Zo ja, gaat u dan met de Gemeente West Betuwe, en de regio in gesprek om tot een toekomst bestendige oplossing te komen?

Gezondheid en luchtkwaliteit

Hoe borgt rijksoverheid de gezondheid van inwoners in dit gebied ? Te denken valt aan onder andere fijnstof, geluid en trillingen.

Asymmetrische verbreding uitgangspunt voor voorkeursbeslissing (na heroverweging project)

Voor West Betuwe is de Asymmetrische verbreding van de A2 in Westelijke richting het uitgangspunt. Alle kosten die daaruit voortkomen zijn een rijks verantwoordelijkheid. Voor West Betuwe kan er dan ook geen sprake zijn dat eventuele meerkosten voor de asymmetrische verbreding worden verhaald op regio en gemeenten. Het zijn geen meerkosten, het is een noodzakelijke investering voor de leefbaarheid van Waardenburg.

Algemeen Onvoorzienne schade van inwoners en gemeente. Aan privé eigendommen, wegdek, woningen tuinen enz.

Hoe gaat het rijk dit oplossen? Met Groningen in het achterhoofd, stelt u hiervoor een gebiedsfonds in? Zo ja, hoe groot wordt het fonds c.q. de voorziening? Wat worden de voorwaarden? Zo nee, waarom niet en waar kunnen inwoners en gemeente hun schade dan verhalen?

Bent u het er mee eens dat alvorens er aan de werkzaamheden wordt begonnen er een nulmeting aangaande geluid en trillingen moet plaatsvinden? Veel effecten op de leefomgeving worden bepaald aan de hand van modelberekeningen. Modellen zijn een goed hulpmiddel voor het inschatten van effecten, maar lang niet zo nauwkeurig als daadwerkelijke metingen. Wij willen daarom dat het rijk een regeling treft, die inwoners in staat stelt om in het gebied kosteloos zowel een nul- als nameting van geluid, luchtverontreiniging en trillingen kan laten doen. Dan wel zelf een voorstel doet om representatieve nul- en nametingen te laten doen voor heel Waardenburg.

Daarnaast dient een integraal onderzoek plaats te vinden naar de cumulatieve effecten van geluid/trillingen/luchtverontreiniging waarin, naast het wegverkeer, ook de effecten van treinverkeer en schepen op de Waal worden meegenomen.

Wanneer er meer thuis gewerkt wordt, heeft dat een groot effect op files. Woon-werkverkeer is namelijk meestal tijdens de spits. Hoe thuiswerken zich na de coronaepidemie gaat ontwikkelen is nog onduidelijk. Het PBL raadt daarom aan grote projecten te heroverwegen: zijn deze nog nodig, eventueel pas in een later stadium, of in afgeslankte vorm.

Heroverweging van de voorkeursbeslissing op basis van de aanbeveling van het Planbureau voor de leefomgeving

Het rapport van het Planbureau voor de leefomgeving beveelt aan om grootschalige infrastructuurprojecten te heroverwegen als gevolg van de effecten op het verkeer door de Coronacrisis. De voorkeursbeslissing laat zien dat de IC Waarden na verbreding nog steeds onverminderd hoog zijn. Files en sluipverkeer behoren niet tot het verleden. Dit roept de vraag op wat de meerwaarde dan is van dit project? Want meer rijstroken, betekent ook meer capaciteit, meer verkeer en daardoor meer overlast in Waardenburg. De voorkeursbeslissing bevat geen concrete maatregelen waarmee het Rijk dit gaat oplossen. Wij zien in het rapport aanleiding om de omvang en planning van de MIRT A2 te heroverwegen en vervolgens met een aangepast en concreet plan te komen waarin ook de leefbaarheid in de regio centraal staat en niet alleen het landsbelang. En waarin gelijktijdig ook de problematiek van de A15 en knooppunt Deil worden meegenomen. Het kan niet de bedoeling zijn om problemen te verschuiven naar elders op het netwerk (bijvoorbeeld afrit Meteren), daarom moet dit gebiedsgericht worden onderzocht.

Kan er een opstapstation (trein lijn Den Bosch-Utrecht) worden overwogen in de kern Waardenburg om de leefbaarheid te vergroten en het autogebruik door Waardenburg te verminderen? Eveneens is de gedachte dat verkeersdruk op de A2 als ook A15 kan verminderen bij het opwaarderen van station Geldermalsen naar een intercity station. Bent u bereid om dit integraal te overwegen en hiertoe stappen te ondernemen.

Wij nemen aan u met deze bestuurlijke reactie genoeg te hebben geïnformeerd over de impact die uw plannen voor de verbreding van de A2 met zich mee brengt voor met name Waardenburg, maar ook voor het knooppunt Deil en de verkeersproblematiek op de A15. Uw beantwoording zien wij graag spoedig tegemoet.

Met vriendelijke groet,
namens de gemeenteraad van West Betuwe,



Servaas Stoop
Burgemeester



Koen Steenberg
griffier



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Het college van Burgemeester en Wethouders
Gemeente West Betuwe
Postbus 112
4190 CC Geldermalsen

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Contactpersoon
A.S. van der Vorm
Senior Beleidsmedewerker
M +31(0)6-15017656
anne.vander.vorm@minienw.
nl

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56647

Uw kenmerk
GZDGWB

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Met veel interesse heb ik kennis genomen van uw zorgen en ben mij bewust van het feit dat u een direct antwoord van mij vraagt. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Ik zou u willen verzoeken mijn reactie door te geleiden naar uw raad.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers.

In uw reactie brengt u, aanvullend op de bestuurlijke reactie van de Regio Rivierenland, aandachtspunten naar voren met betrekking tot de voorziene voorkeursbeslissing en de planuitwerkingsfase. Ook heb ik begrepen dat u nog aanvullende vragen heeft mede uit uw raad. Met deze brief wil ik daar graag op reageren. Voor de volledigheid heb ik mijn brief aan de Regio Rivierenland als bijlage bijgevoegd. Ik ben mij er van bewust dat delen van deze brief zeer technisch van aard zijn. Echter, dit is noodzakelijk om een compleet antwoord op uw vragen te leveren. Mocht dit tot vragen leiden, dan zijn de experts van Rijkswaterstaat bereid om dit van een mondelinge toelichting te voorzien.

Voordat ik in ga op uw specifieke punten wil ik benadrukken dat ik mij ervan bewust ben hoezeer de leefbaarheid in het dorp Waardenburg onder druk staat door ingrepen die (in samenwerking met) het Rijk in de omgeving van het dorp doet zoals de A2 Deil-Vught, het Programma Hoogfrequent Spoorvervoer en de dijkversterkingen Gorinchem-Waardenburg en Tiel-Waardenburg. Ik vind het daarbij van belang om goed inzicht te hebben op de effecten van de ingrepen. Hoe ik daarmee omga in de vervolgfase en de wijze waarop ik de omgeving daarbij betrek, werk ik in onderstaande paragrafen uit.

Participatie en uw betrokkenheid in de planuitwerking

U wilt graag direct betrokken worden bij de inhoud, voortgang en keuzes in de MIRT-planuitwerking. Directer dan in de huidige vorm via de Regio Rivierenland. Ook wilt u dat de bewoners en omwonenden van Waardenburg goed betrokken worden bij de keuzes in de planuitwerking en de opzet en uitwerking van de

asymmetrische variant. Vanwege het grote belang en de impact op uw gemeente, kan ik mij deze wens goed voorstellen.

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 zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau met alle betrokken regionale partners samenwerken: provincies Gelderland en Noord-Brabant, gemeenten 's-Hertogenbosch, Zaltbommel, West Betuwe, Maasdriel en Sint-Michielsgestel en de waterschappen Rivierenland, Aa en Maas en De Dommel. Dit betekent dat uw gemeente lid wordt van de bestuurlijke adviesgroep van de planuitwerking. In deze adviesgroep worden de inhoud, voortgang en keuzes besproken en door u van advies voorzien. Op basis van dat advies zal ik besluiten nemen binnen het traject van de MIRT-planuitwerking.

Omwonenden, bedrijven, 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 zoals participatieplatforms, een maatschappelijke klankbordgroep en een thematafel op het terrein van duurzaamheid. Er zullen dus meerdere participatieplatforms worden ingericht langs het tracé Deil-Vught waarbij er in ieder geval een participatieplatform wordt ingericht in Waardenburg.

Gebiedstafel, ROR en relatie met planuitwerking

De afgelopen maanden is er intensief contact geweest tussen de Gelderse regio en mijn ministerie over de wens om een tafel op te 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 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 binnen de 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 vastgestelde voorkeursalternatief. De uitkomsten kunnen via deze gremia als klantwens of meekoppelkansen worden ingebracht.

Rijkswaterstaat zal bij de start van de MIRT-planuitwerking met u en de andere betrokken regionale partners afspraken maken over de samenwerking, planning en oplevering van de uitkomsten van de ROR welke passen binnen de planning van de MIRT-planuitwerking.

Integrale oplossing voor de verkeersstructuur in en rondom Waardenburg en verplaatsing op- en afritten

In uw brief uit u uw zorgen met betrekking tot het effect van de ingrepen op de A2 op de bereikbaarheid van het dorp Waardenburg. Ik heb als doel om met de aanpassingen op de A2, gecombineerd met de maatregelen op het onderliggend wegennet in het huidige Quick Win pakket (zoals het aanleggen van een toeritdosering en een aanvullende carpoolplaats) en het Breed Mobiliteitspakket,

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56647

een integrale oplossing te vinden voor de bereikbaarheid van de Gelderse regio en Waardenburg. De verkeerskundige berekeningen die gemaakt zijn laten zien dat het voorkeursalternatief een positief effect heeft op de doorstroming van zowel de A2 als het onderliggend wegennet. Indien gewenst kunnen de verkeersexperts van Rijkswaterstaat deze berekeningen aan uw gemeente(raad) toelichten.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Daarnaast wordt er binnen het Quick Win pakket op de N830 een dubbele verkeersregelininstallatie gerealiseerd om zowel de doorstroming op het onderliggend wegennet als de A2 te verbeteren. Ook zal Rijkswaterstaat met uw gemeente in gesprek gaan over het realiseren van een extra carpoolplaats langs de A2 bij Enspijk. 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 wegennet in Waardenburg.

Datum
30 maart 2022

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56647

In de MIRT-verkenning zijn de opties voor verplaatsing van de aansluiting Waardenburg onderzocht. De conclusie daarbij is dat het verplaatsen van de aansluiting de leefbaarheid verbetert rond de locatie van de huidige aansluiting, maar leidt tot een verslechtering van de leefbaarheid rondom de locatie van de nieuwe aansluiting. Ook wordt de afstand tussen de aansluiting en knooppunt Deil te kort, waardoor deze niet meer verkeerskundig ingepast kan worden. In overleg met de regio Rivierenland en uw gemeente, is daarom door de provincie Gelderland en mijzelf in het BO MIRT van november 2020 besloten de aansluiting niet te verplaatsen.

Ten slotte vraagt u mij of een aansluiting op een rijksweg midden in een dorp nog wel van deze tijd is. Ik deel uw mening dat met de huidige inzichten er nu mogelijke andere keuzes gemaakt zouden worden, echter het is voor bestaande situaties, die in het verleden zijn bedacht en gerealiseerd, niet altijd mogelijk om een optimale oplossing te vinden. Per geval wordt bekeken wat een zo goed mogelijke oplossing is, passend binnen de gestelde ruimtelijke en financiële kaders.

Scheiding fietsverkeer en langzaam gemotoriseerd verkeer Martinus Nijhofbrug

De wens die u heeft met betrekking tot het scheiden van de diverse verkeersstromen op de fietsverbinding over de Martinus Nijhofbrug heb ik opgenomen als meekoppelkans in bijlage D van de ontwerp-structuurvisie. Dit betekent dat de financiering buiten de planuitwerking geregeld moet worden. Het ministerie heeft hiervoor geen aanvullende financiën beschikbaar.

Ik ben wel bereid om deze meekoppelkans op te nemen in het kansendossier van de MIRT-planuitwerking en hiervoor verschillende opties in kaart te brengen, inclusief kostenraming, om deze verbinding te realiseren. Hiermee wordt voor de regionale partners inzichtelijk wat de meerwaarde en meerkosten zijn. Het is vervolgens dan aan de regionale bestuurders om te beoordelen of zij de meerkosten voor verdere uitwerking en realisatie willen financieren.

Toekomstbestendigheid voorkeursalternatief

U snijdt in uw reactie de toekomstbestendigheid van het voorkeursalternatief en de relatie met de A15 aan. Voor een antwoord op uw vragen daarover verwijst ik naar de brief aan de Regio Rivierenland.

Gezondheid en luchtkwaliteit

Wat betreft uw zorgen over het borgen van de gezondheid van uw inwoners kan ik u verzekeren dat deze mijn aandacht hebben. Voor een antwoord op uw vragen daarover verwijst ik naar de brief aan de Regio Rivierenland.

Asymmetrische verbreding

In de MIRT-planuitwerking worden voor de verbreding van de A2 ter hoogte van Waardenburg twee varianten onderzocht: de variant uit het voorkeursalternatief en een asymmetrische variant. De kosten voor dit onderzoek heb ik toegezegd op mij te nemen. Dit geldt niet voor de aanvullende investeringskosten.

Deze uitwerking is nodig om de maatschappelijke baten, effecten en investeringskosten van beide varianten te bepalen en tegen elkaar af te wegen. Pas als helder is dat een asymmetrische variant voldoende positieve effecten en geen ongewenste gevolgen heeft en er financiële dekking gevonden is voor aanvullende realisatiekosten, kan de asymmetrische verbreding gerealiseerd worden. Immers, een asymmetrische verbreding heeft ook nadelen voor de woningen en bedrijven in andere delen van Waardenburg, het handhaven van de aansluiting van het bedrijventerrein aan de westzijde en mogelijk ook voor weggebruikers. Pas na onderzoek en weging van beide varianten naast elkaar, kan ik na overleg met uw gemeente en de provincie Gelderland, bezien of aanpassing van het voorkeursalternatief een optie is vanuit baten, effecten en investeringskosten.

De opzet van het onderzoek naar een asymmetrische verbreding en de vragen die er mee beantwoord moeten worden, zal Rijkswaterstaat opstellen in overleg met bewoners, bedrijven en overige stakeholders. Ik vind het belangrijk dat alle partijen die mogelijk een positief of negatief effect ondervinden van een asymmetrische verbreding, de vraagstelling en opzet van het onderzoek naar een asymmetrische variant onderschrijven. Pas nadat overeenstemming is bereikt, gaan wij het onderzoek in de bestuurlijke adviesgroep waar u zitting heeft, bespreken.

Algemeen Onvoorziene schade van inwoners en gemeente.

Ik begrijp uw zorgen met betrekking tot de mogelijke effecten van de verbreding op de leefbaarheid. In elke fase van het project blijf ik die effecten onderzoeken en bewaken. Waar bij het kiezen voor een voorkeursalternatief vooral de onderscheidende effecten worden gewogen tussen de mogelijke alternatieven, worden in de planuitwerking in detail alle effecten bepaald.

In de uitgevoerde onderzoeken komt naar voren dat de milieubelasting van andere bronnen (bijvoorbeeld het spoor of de scheepvaart) in alle alternatieven gelijk is aan de referentiesituatie. De cumulatieve milieubelasting geeft dus geen extra, onderscheidende informatie voor de keuze tussen de alternatieven.

De cumulatie van milieueffecten wordt in de planuitwerking verder onderzocht in separate deelstudies voor lucht en geluid. Voor wat betreft geluidseffecten gaat het project akoestisch onderzoek uitvoeren op woningniveau. In het akoestisch onderzoek wordt op woningniveau 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 een 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 overschrijdingen van de toetswaarde resteert (na het treffen van de financieel akoestische doelmatige maatregelen) vindt een cumulatietoets plaats. In het cumulatietoetsonderzoek 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. Bij dit project zijn meerdere

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Datum
30 maart 2022

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56647

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.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

U vraagt tevens om nulmetingen voor geluid en trillingen. Om het projecteffect op geluid te bepalen is het gebruik van modellen voor het onderzoek van de toekomstige geluidsituatie onontkoombaar. Toekomstige situaties zijn namelijk niet te meten. De aangepaste situatie van de A2 en omgeving is immers nog niet aanwezig. Wettelijke normen waaraan getoetst moet worden hebben betrekking op jaargemiddelde, daggemiddelde of uurgemiddelde niveaus. Tijdens een meting doen gemiddelde omstandigheden zich zelden voor. In de planuitwerkingsfase worden de effecten van trillingen en mogelijke oorzaken nader onderzocht. Rijkswaterstaat beschouwt en valideert de trillingseffecten (via de bodem of als gevolg van laagfrequent geluid) aan de hand van metingen langs het gehele tracé.

Datum
30 maart 2022

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56647

Wat betreft de compensatie van schade tijdens de realisatie heb ik voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de beleidsregel Nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is.

Heroverweging van de voorkeursbeslissing op basis van de aanbeveling van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL).

Op 9 september 2021 heeft het PBL een rapport en persbericht uitgebracht over de effecten van thuiswerken op wonen, werken en de mobiliteit. Het PBL concludeert dat extra thuiswerken tot minder congestie leidt, hetgeen effect kan hebben op de rentabiliteit van infrastructuurprojecten. Een van de meest in het oog springende effecten is het grootschalig(er) thuiswerken, met als gevolg een afname van de congestie op de weg (die sterk fluctueerde al naar gelang de mate van contactbeperkingen) en vooral een aanzienlijke afname van de bezetting van het openbaar vervoer, ten opzichte van de situatie voor corona.

Het effect van de coronacrisis op het goederenvervoer over de weg lijkt echter beperkt. De huidige mobiliteitsontwikkelingen zijn het gevolg van de coronacrisis en de contactbeperkende maatregelen, en zijn daarmee niet maatgevend voor de situatie na de crisis. De structurele impact van de coronacrisis op de mobiliteit is nog onduidelijk. De verwachting is dat er ook na de coronacrisis meer zal worden thuisgewerkt, maar de mate waarin is nog onzeker. Ook eventuele andere lange termijn gedragseffecten (zoals minder gebruik van het OV in de afgelopen periode, meer gebruik en aanschaf van auto's in de afgelopen periode en/of een mogelijk meer ruimtelijke spreiding van wonen door behoefte aan meer ruimte en acceptatie van grotere woon-werkafstanden) zijn nog onzeker.

Onzekerheden in verwachte mobiliteitsontwikkelingen zijn echter niet nieuw. In verkeers-mobiliteitsstudies maakt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarom gebruik van de bandbreedte van de WLO-scenario's van het PBL en het CPB. Hiermee worden de effecten van onzekerheden over economische, ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen op de mobiliteit in beeld gebracht. Op deze wijze wordt bij investeringsbeslissingen rekening gehouden met een onzekere toekomst. De planbureaus geven aan dat, vanwege deze bandbreedte, de huidige WLO-scenario's ondanks de coronacrisis nog steeds van toepassing zijn. In 2020 nog zijn recente inzichten omtrent demografie en economie verwerkt in de WLO-cijfers, waarbij ook de uitgangspunten voor

toename van thuiswerken aangepast zijn op de meest recente verwachtingen (meer thuiswerken dan voorheen verondersteld werd). Er wordt gemonitord op eventuele blijvende gedragseffecten van de coronacrisis. Hier kan dan rekening mee gehouden worden wanneer in de toekomst nieuwe scenario's voor de prognoses opgesteld worden.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Het rapport van het PBL doet dus niets af aan het voorgaande. Tegenover de in dit rapport onderzochte effecten van meer thuiswerken staat een toename van mobiliteit door bevolkingsgroei (naar 20 miljoen inwoners in 2040/2050 Hoog) en welvaartsgroei. In de referentieprognoses wordt met beide rekening gehouden, zoals hierboven aangegeven. Per saldo wordt in het hoge scenario nog steeds een forse groei van de mobiliteit en congestie verwacht t.o.v. 2018, doordat het effect van thuiswerken op de lange termijn beperkter zal zijn dan het effect van de groei van de bevolking en welvaart. Het PBL acht de bestaande scenario's (WLO Hoog en WLO Laag) nog altijd een bruikbare basis om beleid en investeringsbeslissingen op te baseren. In het rapport roept het PBL vooral op om bij nog komende besluiten goed te bekijken of het project in beide scenario's rendabel is (dus niet alleen bij hoge groeiverwachtingen). Dit is de gangbare praktijk.

Datum
30 maart 2022

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56647

Ik heb uw zorgen goed begrepen en heb in deze brief geschetst hoe de initiatiefnemers het vervolgproces en uw betrokkenheid daarbij verder vorm willen geven. U vraagt mij om een heroverweging van het project maar gezien de geschetste effecten en de resultaten van de verkenning, zie ik geen aanleiding om tot heroverweging over te gaan. De problematiek is helder, de oplossing is effectief, afgewogen en haalbaar. Uw suggestie om ook maatregelen aan het spoor te treffen zoals meer intercity's laten rijden op het traject Utrecht-'s-Hertogenbosch zijn in de verkenning onderzocht, maar bieden helaas geen structurele oplossing voor de A2.

Ten slotte wil ik u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voor te zetten. Daarnaast ga ik er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A2 Deil – Vught te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD GEMEENTE ZALTBOMMEL

Uw brief van : 8 juni 2021
Uw kenmerk : IENW/BSK-2021/159764
Ons kenmerk : 228029
Onderwerp : Bestuurlijke reactie op Ontwerpstructuurvisie
MIRT A2 Deil-Vught



Hogeweg 11
Postbus 10.002
5300 DA Zaltbommel

Tel: 14 0418
info@zaltbommel.nl
www.zaltbommel.nl

BTW NL 8072.88.111.B.01
KvK Midden-Nederland
nr. 30276781
Bankrelatie:
IBAN:
NL75BNGH0285081616
BIC: BNGHNL2G

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
T.a.v. Mevr. Ir. M. J. Smit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

A2deilvught@minienw.nl

Zaltbommel, 30 september 2021

Geachte mevrouw Visser,

Wij hebben kennis genomen van de Ontwerpstructuurvisie MIRT A2 Deil – Vught. Met deze brief willen we gebruik maken van de mogelijkheid om onze bestuurlijke reactie in te brengen.

Regionale bestuurlijke reactie

Regio Rivierenland zal een regionale bestuurlijke reactie indienen. Wij verzoeken u deze reactie te beschouwen als zijnde (mede) door de gemeente Zaltbommel ingediend en verwijzen gemakshalve naar deze reactie.

Lokale Zaltbommelse aanvullingen

Hierbij geven wij u het volgende aanvullend mee.

Ambities breed mobiliteitspakket

In de ontwerpstructuurvisie wordt gesteld dat maximale inzet nodig is op het breed mobiliteitspakket (BMP) omdat de verbreding naar 2x4 de doorstromingsproblematiek niet volledig oplost. Met de gekozen voorkeursvariant wordt zeer weinig gedaan om de hoge Intensiteit/Capaciteit-verhoudingen in het Gelders deel te verlagen. Hiermee wordt het probleem wat op de snelweg blijft bestaan doorgeschoven naar lagere overheden. Aangezien het BMP een onlosmakelijk deel van de oplossing is, verwachten wij dat het Rijk hierin haar verantwoordelijkheid neemt. Wij vragen u te letten op het resultaat, namelijk goede doorstroming en veiligheid, en daarvoor de nodige middelen ter beschikking te stellen.

Bent u bereid om niet alleen landelijk maar ook regionaal extra maatregelen te treffen, zoals vermeld in het BMP, die de corridor A2 ontlasten en de lokale problematiek (zoals sluipverkeer als gevolg van drukte op de A2) verminderen? Zo nee, waarom niet?

Bovendien is dit BMP nog niet volledig uitgekristalliseerd en er is nog niet vastgelegd welke maatregelen hiervoor door wie worden geïnitieerd en gefinancierd. Ondanks inspanningsverplichtingen en goede intenties, ook onzerzijds, is het daardoor mogelijk dat in de toekomst zal blijken dat de uitvoering van het BMP strandt als gevolg van onvoldoende financiële middelen.

Wat kan het Rijk in dat geval betekenen ten aanzien van (financiële) mogelijkheden, inzet en ondersteuning om het verwachte en benodigde effect op de A2 alsnog te bereiken?

Houdt u rekening met een "wat-als-scenario", als bij de uitwerking blijkt dat de ambities m.b.t. het BMP onvoldoende haalbaar blijken? Zo nee, waarom niet?

Rol station Zaltbommel bij openbaar vervoer

Wij werken, samen met andere partijen, reeds aan verbetering van de bereikbaarheid en het functioneren van het station Zaltbommel. Dit d.m.v. uitbreiding van de P&R-plaatsen, uitbreiding van de fietsenstalling en de aanleg van de snelle fietsroute tussen de stations 's-Hertogenbosch en Zaltbommel. Tevens hebben wij een studie uitgevoerd samen met Prorail naar de toekomstige mogelijkheden om de spooronderdoorgang nabij het station te optimaliseren. Dit ten behoeve van een veiligere fiets- en voetgangersverbinding naar bedrijventerreinen en de kernen in de gemeente Maasdriel. Gezien het belang van het openbaar vervoer voor het bieden van een alternatief voor de A2 zal de behoefte om in stationsomgevingen te investeren structureel zijn. Ook in de toekomst zullen wij ons hard maken hiervoor, wat betreft de zaken die binnen onze invloedssfeer liggen. Voor andere zaken hebben we uw steun, en soms die van andere partijen zoals bijvoorbeeld provincie Gelderland of Prorail nodig. Wij denken concreet bijvoorbeeld aan een frequentieverhoging van het aantal sprinters op de lijn Utrecht – 's-Hertogenbosch.

Bent u bereid hierin uw verantwoordelijkheid te nemen ten aanzien van het stimuleren van openbaar vervoer in onze regio, wat betreft maatregelen die het lokale of provinciale niveau te boven gaan, zoals bijvoorbeeld de genoemde frequentieverhoging?

Duurzaamheid

Tenslotte merken wij op dat het ons in positieve zin opvalt dat het thema duurzaamheid ruim aandacht krijgt in uw planontwikkeling en wij vertrouwen erop dat dit zich voortzet in de volgende fasen. Wij zijn graag mede initiatiefnemer en gastheer hiervoor en wijzen u hiervoor op punt 8 van de regionale reactie.

Tot slot

Wij vernemen graag uw reactie op deze punten. Heeft u nog vragen? Neem dan gerust contact op met M.A. (Marieke) Renders door te mailen naar info@zaltbommel.nl of te bellen naar ons algemene nummer 14 0418. Graag hierbij het kenmerk 228029 vermelden.

Met vriendelijke groet,

De gemeenteraad van Zaltbommel

de voorzitt z ,

P.C. (Pieter) van Maaren



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Het college van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Zaltbommel
Postbus 10.002
5300 DA Zaltbommel

Directoraat-Generaal

Mobiliteit

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Contactpersoon

A.S. van der Vorm
Senior Beleidsmedewerker

M +31(0)6-15017656
anne.vander.vorm@minienw.
nl

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/56644

Uw kenmerk

228029

Bijlage(n)

1

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Ik zou u willen verzoeken mijn reactie door te geleiden naar uw raad.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u, aanvullend op de bestuurlijke reactie van de Regio Rivierenland, enkele aandachtspunten naar voren met betrekking tot de voorziene voorkeursbeslissing en de planuitwerkingsfase. Met deze brief wil ik daar graag op reageren. Voor de volledigheid heb ik mijn brief aan de Regio Rivierenland als bijlage bijgevoegd.

Breed Mobiliteitspakket

In uw reactie vraagt u 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. Met het gekozen voorkeursalternatief neemt de reistijd in de spits met ruim 20% af en daalt het aantal voertuigverliesuren met circa 70%. Bij een laag groeiscenario lost het voorkeursalternatief de doorstromingsproblematiek grotendeels op. Bij een hoog groeiscenario vindt een verbetering van de doorstroming plaats maar zijn toekomstige files niet helemaal uitgesloten. Ook op het onderliggend wegennet in Rivierenland treedt eveneens verbetering op omdat de afname van de wachttijd op de A2 ervoor zorgt dat verkeer vaker voor routes over de A2 zal kiezen. Het voorkeursalternatief heeft derhalve een oplossend vermogen voor de gehele 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 eenvoudigweg te hoog zijn. Een 2x4 oplossing past daarnaast het beste binnen het landelijke netwerk. In de ontwerp-structuurvisie paragraaf 5.3.1 en 5.3.2 wordt 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 bieden meerdere mogelijkheden om met maatwerk in te spelen op de mobiliteitsontwikkeling in de regio en de gemeenten.

Tegelijkertijd doet de keuze voor 2x4 recht aan de zorgen omtrent leefbaarheid, natuur en het watersysteem. Op het gebied van verkeersveiligheid neemt deze keuze een aantal grote verkeersveiligheidsrisico's weg rond de bruggen, aansluitingen en knooppunten. Daarmee ontstaat een veiligere A2.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

In 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. Ik verwacht dat de regionale partijen zich maximaal inspannen om met het Breed Mobiliteitspakket de beoogde resultaten na te streven. Het Breed Mobiliteitspakket is een voortzetting van het huidige Quick Win pakket dat gezamenlijk ontwikkeld is. Het Breed Mobiliteitspakket moet de komende jaren nader worden uitgewerkt door de regionale partijen, net als het voorkeursalternatief in de planuitwerking door Rijkswaterstaat wordt uitgewerkt.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56644

Station Zaltbommel en openbaar vervoer

Investeringsen voor het uitbreiden van het aantal sporen tussen 's-Hertogenbosch en Utrecht vallen buiten de scope en fasering van dit project. Mogelijke frequentieverhogingen op het spoortracé Utrecht 's-Hertogenbosch zijn onderdeel van het Toekomstbeeld OV waarbij regionale partijen zijn betrokken. Omdat het spoornetwerk een landelijk samenhangend geheel is van Maastricht tot Groningen, zijn frequentieverhogingen een complex vraagstuk. Frequentieverhogingen vragen vaak om uitbreiding van de spoorinfrastructuur.

Op regionale schaal is openbaar vervoer een belangrijk onderdeel van het lopende Quick Win pakket waarin onder andere verbeteringen zijn voorzien van stationsvoorzieningen zoals fietsenstallingen en hubs in Zaltbommel, Geldermalsen en 's-Hertogenbosch. Ik vind het belangrijk dat dit soort activiteiten worden voortgezet in het Breed Mobiliteitspakket.

Duurzaamheid

Ik wil u graag complimenteren met uw actieve houding wat betreft het thema duurzaamheid en ik waardeer uw aanbod om mede-initiatiefnemer en/of gastheer binnen dit thema in de planuitwerking te zijn. Ik deel met u het belang voor het organiseren van een duurzaamheidstafel gedurende de planuitwerking en ik werk graag mee aan het realiseren van kansen op het vlak van duurzaamheid. De aanzet hiervoor is reeds opgenomen in de ontwerp-structuurvisie. In de planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor realisatie van de haalbare duurzaamheidsambities uit de ontwerp-structuurvisie. Samen met u en de overige betrokken partners zoals de gemeente 's-Hertogenbosch, zal ik een duurzaamheidstafel opzetten tijdens de planuitwerking.

Ten slotte wil ik u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voort te zetten. Ik ga er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A2 Deil – Vught te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD GEMEENTE MAASDRIEL



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

| | | | |
|--------------|-----------------------|----------------|----------------------|
| Uw brief van | | Team | Realisatie en beheer |
| Uw kenmerk | IENW/BSK-2021/1597 64 | Telefoonnummer | 14 0418 |
| Ons kenmerk | 231010 | Kerkdriel | 1 oktober 2021 |
| | | Verzenddatum | |

Onderwerp
Bestuurlijke reactie ontwerp-voorkeursvariant A2

Kerkstraat 45
Postbus 10.000
5330 GA Kerkdriel

T: 140418
F: 0418 638 800

info@maasdriel.nl
www.maasdriel.nl

Geachte mevrouw Visser,

Wij hebben met grote belangstelling kennis genomen van de Ontwerpstructuurvisie MIRT A2 Deil-Vught. Wij hebben samen met onze partners in Regio Rivierenland een gezamenlijke bestuurlijke reactie op het ontwerp geformuleerd, waar wij korthedshalve naar verwijzen.

Wij hebben behoefte om een tweetal aspecten van de ontwerp-voorkeursvariant A2 die erg belangrijk zijn voor onze gemeente, extra onder uw aandacht te brengen. Wij doen dat mede namens onze gemeenteraad. Dat betreft de doorstroming op de A2 in relatie tot de leefbaarheid van onze dorpen en de fietsverbinding bij de nieuwe Maasbrug.

Doorstroming A2, leefbaarheid en effect onderliggend wegennet

Wij ondersteunen ten volle de regionale oproep te kiezen voor de variant van 2x5 rijstroken. Met de voorgestelde inrichting van slechts 2x4 rijstroken, zal Maasdriel de komende jaren geconfronteerd worden met structurele files. Er is weliswaar sprake van een verbetering ten opzichte van de huidige situatie, maar gegeven de hoge waarde van de verhouding tussen de intensiteit en de capaciteit van het wegvak (IC-verhouding) zal ook in de nieuwe situatie sprake zijn van grote druk en negatieve effecten op het onderliggende wegennet in onze gemeente. Er zal veel sluipverkeer door de kernen Velddriel en Hedel ontstaan waardoor we lokaal voor extra opgaven komen te staan. Structurele files hebben bovendien zeer negatieve gevolgen voor de luchtkwaliteit in onze gemeente. De leefbaarheid van onze dorpen komt daarmee ernstig in gevaar. Wij vragen u daarom een (financiële) handreiking te doen met betrekking tot het traject dat de gemeente gaat lopen over het verminderen van de overlast door sluipverkeer en verbetering van de leefbaarheid in een aantal kernen in de gemeente Maasdriel.

Bijlagen

Een afschrift van dit document is ook verstuurd aan
- Regio Rivierenland ~~engementen de Maasgambouh~~

IBAN:
NL47 BNGH 0285 0819 26

Fietsverbinding en nieuwe Maasbrug

Met onze partners 's-Hertogenbosch en Zaltbommel en de provincie Gelderland, hebben wij het initiatief genomen om een snelfietsroute te realiseren van station Zaltbommel naar station 's-Hertogenbosch. Wij betreuren het ten zeerste dat u bij de nieuwe Maasbrug niet kiest voor een fietsverbinding voor fietsers. Wij verzoeken u dringend dat te heroverwegen. De snelfietsroute is een belangrijk alternatief voor het gebruik van de auto en draagt daarmee bij aan vermindering van de druk op het wegennet, verbetering van de luchtkwaliteit en vergroting van de verkeersveiligheid op deze belangrijke scholenroute tussen 's-Hertogenbosch en de Bommelerwaard. Tevens wordt uw aandacht gevraagd voor de hoogwaterproblematiek en goede doorstroming van de Maas bij realisatie van de nieuwe Maasbrug.

Tot slot

Wij danken u voor de wijze waarop u dit traject doorloopt en ons als gemeenten daarbij betreft. Wij hebben er vertrouwen in dat u deze bestuurlijke reactie in uw afwegingen meeneemt en daar het juiste gewicht aan toekent.

Met vriendelijke groet,

Burgemeester en wethouders van Maasdriel,
de secretaris, de burgemeester,



G.T. Wildeman





> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Het college van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente Maasdriel
Postbus 10.000
5330 GA Kerkdriel

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56642

Uw kenmerk
231010

Bijlage(n)
1

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. Ik zou u willen verzoeken mijn reactie door te geleiden naar uw raad.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u, aanvullend op de bestuurlijke reactie van de Regio Rivierenland, enkele aandachtspunten naar voren met betrekking tot de voorziene voorkeursbeslissing en de planuitwerkingsfase. Met deze brief wil ik daar graag op reageren. Voor de volledigheid heb ik mijn brief aan de Regio Rivierenland als bijlage bijgevoegd.

Doorstroming A2, leefbaarheid en effect onderliggend wegennet

In uw reactie geeft u aan een voorkeur te hebben voor een voorkeursalternatief met 2x5 rijstroken. U twijfelt over de effectiviteit van het alternatief met 2x4 rijstroken. Met het gekozen voorkeursalternatief neemt de reistijd in de spits met ruim 20% af en daalt het aantal voertuigverliesuren met circa 70%. Bij een laag groeiscenario lost het voorkeursalternatief de doorstromingsproblematiek grotendeels op. Bij een hoog groeiscenario vindt een verbetering van de doorstroming plaats maar zijn toekomstige files niet helemaal uitgesloten. Ook op het onderliggend wegennet in Rivierenland treedt verbetering op omdat de afname van de wachttijd op de A2 ervoor zorgt dat verkeer vaker voor routes over de A2 zal kiezen. Het voorkeursalternatief heeft derhalve een oplossend vermogen voor de gehele 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 eenvoudigweg te hoog zijn. Een 2x4 oplossing past daarnaast het beste binnen het landelijke netwerk. In de ontwerp-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 bieden meerdere mogelijkheden om met maatwerk in te spelen op de mobiliteitsontwikkeling in de regio en de gemeenten.

Tegelijkertijd doet de keuze voor 2x4 recht aan de zorgen omtrent leefbaarheid, natuur en het watersysteem. Op het gebied van verkeersveiligheid neemt deze keuze een aantal grote verkeersveiligheidsrisico's weg rond de bruggen, aansluitingen en knooppunten. Daarmee ontstaat een veiligere A2.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

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. Ik verwacht dat de regionale partijen zich maximaal inspannen om met het Breed Mobiliteitspakket de beoogde resultaten na te streven. Het Breed Mobiliteitspakket is een voortzetting van het huidige Quick Win pakket dat gezamenlijk ontwikkeld is. Het Breed Mobiliteitspakket moet de komende jaren nader worden uitgewerkt door de regionale partijen, net als het voorkeursalternatief in de planuitwerking door Rijkswaterstaat wordt uitgewerkt.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56642

Fietsverbinding nieuwe Maasbrug

Uit onderzoek naar het aantal potentiële gebruikers en de kosten van extra fietspaden op de Maasbruggen bleek dat het aantal potentiële gebruikers zodanig beperkt is dat dit de (extra) kosten van een fietspad op de Maasbruggen niet rechtvaardigde. Financiering van deze meekoppelkansen door regionale partijen is door de hoge kosten, niet rondgekomen. Hierdoor maakt deze meekoppelkansen geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief.

Ik begrijp uw wens om bij de start van de planuitwerking te onderzoeken of er geen alternatieven zijn voor een fietsverbinding tegen lagere kosten. Ook de Regio Rivierenland en de gemeente 's-Hertogenbosch vragen hierom. Ik heb daarom Rijkswaterstaat gevraagd om de meekoppelkansen op te nemen in het kansendossier en verschillende opties, inclusief kostenraming, in kaart te brengen in de planuitwerking. Samen met u bekijkt Rijkswaterstaat of een van deze alternatieven wenselijk en financierbaar is, waarbij ik wil benadrukken geen financiering beschikbaar te hebben voor realisatie van het fietspad.

Daarbij wordt in het kader van de Quick Wins binnen het huidige Programma A2 Deil-Vught reeds een snelfietsroute aangelegd tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Deze loopt alleen niet via de Maasbruggen maar via de brug bij Hedel. Deze snelfietsroute is gereed in 2022.

Wat betreft het aandachtspunt met betrekking tot de doorstroombaarheid van de rivier bij de nieuwe Maasbrug wijs ik u op bijlage D van de ontwerp-structuurvisie. In de planuitwerkingsfase is ruimte voor de uitwerking van meekoppelkansen, bijvoorbeeld om te sturen op een verbetering van de doorstroombaarheid. Partijen die meekoppelkansen inbrengen zijn tevens verantwoordelijk voor de financiering hiervan.

Ten slotte wil ik u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voort te zetten. Daarnaast ga ik er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A2 Deil – Vught te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

IV

BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD GEMEENTE 'S-HERTOGENBOSCH



's-Hertogenbosch

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

Uw brief van : 8 juni 2021
Uw kenmerk : IENW/BSK-2021/159764
Afdeling : LEEFOMGEVING
Zaaknummer : 11229496
Datum : 29 september 2021
Onderwerp : Bestuurlijke reactie Ontwerpstructuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught

Geachte mevrouw Visser,

De gemeenteraad van 's-Hertogenbosch heeft kennisgenomen van de Ontwerpstructuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Met deze brief willen we gebruik maken van de mogelijkheid om onze bestuurlijke reactie in te brengen.

Prettig woon-, leef- en werkklimaat

We willen graag dat het prettig wonen, leven en werken is in 's-Hertogenbosch waarbij bereikbaarheid samengaat met comfortabel en veilig vervoer voor iedereen in een leefbare omgeving. Samen met inwoners, bedrijven en anderen (waaronder het rijk) zorgen we ervoor dat 's-Hertogenbosch prima bereikbaar, veilig en leefbaar blijft. In diverse trajecten, waaronder de MIRT-verkenning A2, vragen wij herhaaldelijk aandacht voor zowel bereikbaarheid als gezondheid en leefbaarheid van onze inwoners.

Als gemeente 's-Hertogenbosch liggen we gunstig aan de A2 en A59. Mede door die strategische ligging is onze economische positie sterk. De stad, kernen en dorpen zijn van buitenaf over het algemeen goed bereikbaar. Maar deze bereikbaarheid is geen vanzelfsprekendheid. En staat op onderdelen al onder druk. De fileproblematiek op de A2 is één van de belangrijkste punten van zorg. Dit met het oog op de externe bereikbaarheid. Dit vraagt om nieuwe, innovatieve oplossingen voor alle vervoersvormen. Duurzame, schone en slimme mobiliteit vormt ons uitgangspunt. Met daarbij een goed evenwicht tussen bereikbaarheid en leefbaarheid. De reiziger staat centraal in ons beleid om de bereikbaarheid te verbeteren. En dus niet het soort vervoersmiddel.

Positief over voorgenomen voorkeursbeslissing

We zijn positief over de voorgenomen voorkeursbeslissing. Deze sluit een periode af van zo'n twee jaar verkenning. In deze verkenningsfase is intensief en constructief samengewerkt met het Rijk en de betrokken regiopartners. Dit heeft geresulteerd in een voorkeursbeslissing die niet alleen bestaat uit uitbreiding van de infrastructuur, maar waarbij ook wordt ingezet op een Breed mobiliteitspakket voor versterking van het probleemoplossend vermogen. Hierin zitten maatregelen rondom "anders reizen"

www.s-hertogenbosch.nl

Correspondentie-adres: Postbus 12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch

KvK nr 17278704



zoals werkgeversbenadering, fiets, smart mobility en verkeersmanagement. Verbetering van de bereikbaarheid zorgt ervoor dat 's-Hertogenbosch haar strategische positie aan de A2 en A59 behoudt.

Aansluiting 20 Rosmalen en aantakking bedrijventerrein De Herven en Heinis/Mariannepad

In het voorkeursalternatief is een optimalisatie opgenomen van de aansluiting 20 Rosmalen. Hierbij wordt in beginsel een ideaal wegontwerp gemaakt op basis van de ontwerprichtlijnen, zonder rekening te houden met de bestaande situatie (aansluitend onderliggend wegennet, bestaande bebouwing etc.). Hierdoor zijn de bestaande ontsluitingen van het bedrijventerrein De Herven (westzijde) en Mariannepad (oostzijde) onvoldoende uitgewerkt. De bereikbaarheid van De Herven en Heinis/Mariannepad dient geborgd te blijven. De uitwerking hiervan (inclusief effectenonderzoek) dient expliciet meegenomen te worden in de planuitwerking.

100 km/u op de A59 Empel-'s-Hertogenbosch-west

In het voorkeursalternatief is opgenomen dat de permanente snelheid op de A2 bij 's-Hertogenbosch (hoofd- en parallelrijbanen) maximaal 100 kilometer per uur wordt. Ook de snelheid op de ring 's-Hertogenbosch A59 (oost) is in de huidige situatie al permanent 100 km/u. We zien graag dat de maximumsnelheid naar 100 km/u op de A59 tussen knooppunt Empel en aansluiting 's-Hertogenbosch-west ook permanent 100 km/u wordt. Het is al jarenlang een knelpunt in kader leefbaarheid voor inwoners. Voor ons weegt hier het leefbaarheidsaspect zwaar mee waarop een snelheidsverlaging juist een positief effect heeft voor omwonenden van de A59. Dit past ook in het beeld dat bij het binnenrijden van het stedelijk gebied van 's-Hertogenbosch overal hetzelfde snelheidsregime 100 km/uur geldt. De A59 Empel-'s-Hertogenbosch-west vormt hierin nu nog de enige uitzondering. Wij verzoeken dan ook nadrukkelijk om ook hier de snelheidsverlaging naar 100 km/u op te nemen in het voorkeursalternatief.

Overigens betreft dit hetzelfde wegvak als waar we op 22 juni 2021 een zienswijze ingediend hebben op het geluidsaneringsplan Zuid-Nederland fase 2 in het kader van het MeerJarenProgrammaGeluidsanering (MJPGE) vanwege een onuitlegbare situatie en gemiste kans die ontstaat indien het gat (+/- 200 meter) tussen bestaand en nieuw te realiseren geluidsscherm niet wordt gedicht, juist daar waar veel klachten van bewoners zijn over geluidsoverlast. Vanwege de impact op de gezondheid, de leefbaarheid en de verwachting van meer verkeer hebben we als gemeente daarin verzocht om met een integrale blik naar deze situatie te kijken en hier werk met werk te maken.

Aandachtspunten planuitwerkingsfase

Wel zien we enkele aandachtspunten voor de planuitwerkingsfase.

Aan de noordkant van 's-Hertogenbosch ligt een aantal woonwijken (Empel, Maaspoort, Noord) op korte afstand van de Rijkswegen A2 en A59. Vanuit de bewoners wordt nu al een flinke impact van de aanwezige Rijkswegen ervaren. Door de verdere uitbreiding neemt de impact op de gezondheid en leefbaarheid van inwoners (onder meer geluid, luchtkwaliteit) op deze wijken toe. In de planuitwerkingsfase vragen we expliciet aandacht voor en willen benadrukken hier voldoende gedegen onderzoek naar uit te voeren rondom de omgevingseffecten.



Fietsverbinding nieuwe Maasbrug

Als gemeente 's-Hertogenbosch hebben we gepleit om een fietsverbinding toe te voegen aan de te realiseren nieuwe brug over de Maas. Vanuit kosten oogpunt heeft de minister besloten deze fietsverbinding niet op te nemen in het voorkeursalternatief. Juist vanuit de brede blik op mobiliteit betreuren we dit en zien wij dit als een gemiste kans om fietsgebruik te stimuleren en meer spitsmijdingen op de A2 te realiseren en daarmee het probleemoplossend vermogen van het voorkeursalternatief te vergroten. Zeker gezien de ontwikkelingen rondom het toenemende gebruik van e-bikes en speed pedelecs. We willen er dan ook voor pleiten deze fietsverbinding op de lijst van meekoppelkansen te houden in de planuitwerkingsfase voor het geval er zich nog financieringsmogelijkheden aandienen.

Zon- en/of windenergie langs snelwegen

De ombouw van de A2 biedt voldoende kansen om initiatieven op het gebied van energieopwekking via zon- en/of windenergie de ruimte te geven. Vanuit een motie van de raad 'Route du Soleil' heeft de gemeente 's-Hertogenbosch het initiatief naar zich toegetrokken voor een "duurzaamheidstafel", in navolging van de bestaande watertafel (bespreking thema waterveiligheidsissues met een raakvlak met de A2 Deil-Vught). Beoogd is dat tijdens het overleg issues worden besproken rondom het thema duurzaamheid en energieopwekking/-besparing. Wij vragen het ministerie om in de planuitwerkingsfase de duurzaamheidstafel te ondersteunen (zowel qua proces als financieel) en te promoten bij de betrokken regiopartners.

Graag gaan we samen met Rijk en regiopartners verder in planuitwerkingsfase om verdere invulling te geven aan het voorkeursalternatief om zo 's-Hertogenbosch en omgeving bereikbaar en leefbaar te houden.

Hoogachtend,
Gemeenteraad van 's-Hertogenbosch,
De gemeentesecretaris,

d



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Het college van Burgemeester en Wethouders van de
gemeente 's-Hertogenbosch
Postbus 12345
5200 GZ 's-Hertogenbosch

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56640

Uw kenmerk
11229496

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u verschillende aandachtspunten en vragen naar voren. Met deze brief wil ik daar graag op reageren.

Aansluiting Rosmalen en bedrijventerrein De Herven en Mariannepad

Ten aanzien van de aansluiting Rosmalen (20) en de ontsluiting van het bedrijventerrein de Herven (westzijde) en het Mariannepad (oostzijde), zeg ik toe dat de uitwerking van deze aansluiting (inclusief de effectonderzoeken) door Rijkswaterstaat tijdens de planuitwerking wordt opgepakt in samenhang met de bestaande situatie ter plaatse van de aansluiting.

Naar aanleiding van uw verzoek en diverse zienswijzen van bewoners is gekeken naar overige mogelijkheden voor inpassing. De aansluiting is in de ontwerpnota vormgegeven als een zogenaamd halfklaverbladaansluiting, zowel aan de west- als de oostzijde. Dit gaat gepaard met een fors ruimtegebruik waarbij de ontsluiting van De Herven en het Mariannepad in het gedrang komen.

In de planuitwerkingsfase bekijk ik of een slankere aansluiting op de snelweg mogelijk is, een zogenaamde Haarlemmermeer-aansluiting, waarbij de ontsluiting van De Herven en het Mariannepad kan worden gewaarborgd. De ontwerpnota is op dit punt tekstueel aangepast. Ook met betrekking tot uw andere genoemde aandachtspunten aan de noordkant van 's-Hertogenbosch over de uitbreiding van de A2 en de impact op de omgeving, zeg ik toe dat deze effecten in de planuitwerking zorgvuldig onderzocht worden.

Snelheidsverlaging op de A59 Empel-'s-Hertogenbosch-west

Daarnaast geeft u aan dat u de onderzochte snelheidsverlaging op de A59 tussen knooppunt Empel en de afrit 's-Hertogenbosch-West doorgevoerd wil zien. Er is onderzoek geweest naar de effecten van deze maatregel met betrekking tot verkeersveiligheid en leefbaarheid. Ook is er gekeken naar het bredere netwerk en eventuele raakvlakprojecten zoals het Meerjarenprogramma Geluid (MJPG). Op

basis van deze resultaten geeft u aan een snelheidsverlaging wenselijk te vinden vanuit het oogpunt van leefbaarheid.

In de bestuursovereenkomst is opgenomen dat ik een besluit zal nemen over de wens van uw gemeente om de maximumsnelheid op de A59 Noord/West te verlagen naar 100 km/u. Hierover zal mijn ministerie nog bilateraal contact met u opnemen om dit te bespreken voordat ik tot besluitvorming over ga.

Fietsverbinding nieuwe Maasbrug

Uit onderzoek naar het aantal potentiële gebruikers en de kosten van extra fietspaden op de Maasbruggen bleek dat het aantal potentiële gebruikers zodanig beperkt is dat dit de (extra) kosten van een fietspad op de Maasbruggen niet rechtvaardigde. Financiering van deze meekoppelkans door regionale partijen is door de hoge kosten, niet rondgekomen. Hierdoor maakt deze meekoppelkans geen onderdeel uit van het voorkeursalternatief.

Ik begrijp uw wens om bij de start van de planuitwerking te onderzoeken of er geen alternatieven zijn voor een fietsverbinding tegen lagere kosten. Ook de Regio Rivierenland en de gemeente Maasdriel vragen hierom. Ik heb daarom Rijkswaterstaat gevraagd om de meekoppelkans op te nemen in het kansendossier en verschillende opties, inclusief kostenraming, in kaart te brengen in de planuitwerking. Samen met u bekijkt Rijkswaterstaat of een van deze alternatieven wenselijk en financierbaar is, waarbij ik nadrukkelijk aangeef geen financiering beschikbaar te hebben voor realisatie van het fietspad.

Daarbij wordt in het kader van de Quick Wins binnen het huidige Programma A2 Deil-Vught reeds een snelfietsroute aangelegd tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Deze loopt alleen niet via de Maasbruggen maar via de brug bij Hedel. Deze snelfietsroute is gereed in 2022.

Duurzaamheid

Ik deel met u het belang voor het organiseren van een duurzaamheidstafel gedurende de planuitwerking en ik werk graag mee aan het realiseren van kansen op het vlak van duurzaamheid. De aanzet hiervoor is reeds opgenomen in de ontwerp-structuurvisie. In de planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor realisatie van de haalbare duurzaamheidsambities uit de ontwerp-structuurvisie. Samen met u en de overige betrokken partners zoals de gemeente Zaltbommel, zal ik een duurzaamheidstafel opzetten tijdens de planuitwerking.

Ten slotte wil ik u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voort te zetten. Daarnaast ga ik er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A2 Deil – Vught te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56640

V

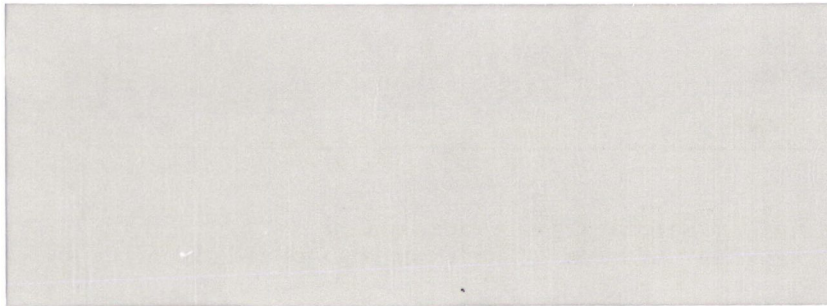
BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD PROVINCIE GELDERLAND

27.09.21



Groen en sociaal bezorgd
ARNHEM - cyclooon.eu

Retouradres Postbus 9090, 6800 CX Arnhem



Mijn...
...

29 SEP 2021

GESCAND

≡ provincie
Gelderland

Bestuurlijke reactie
Ontwerpstructuurvisie en MER

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Onderwerp
Reactie Ontwerpstructuurvisie
MIRT-verkenning A2 Deil-

EI

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Wegen en Verkeersveiligheid
T.a.v. mevrouw ir. M.J. Smit
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Blad

Geachte mevrouw Smit,

Wij hebben kennis genomen van de ontwerpstructuurvisie MIRT-verkenning A2 Deil-Vught. De primaire doelstelling van de verkenning is het vinden van een oplossing voor de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught. Er zijn 4 kansrijke alternatieven onderzocht. In de structuurvisie worden de uitkomsten van deze verkenning en de gekozen oplossing (de voorkeursbeslissing) weergegeven.

Wij zijn positief over de ontwikkeling, die past in ons provinciale streven naar een duurzaam, verbonden en economisch krachtig Gelderland.

In onze Omgevingsvisie GaafGelderland zien wij bereikbaarheid als een kritische succesfactor voor een verbonden samenleving en een krachtige, duurzame Gelderse economie. Daarom stimuleren wij en investeren wij in een robuust, veilig en toegankelijk infrastructuurnetwerk. Het aanpakken van knelpunten in de bereikbaarheid, nu en in de toekomst, past hierbij.

Naast het probleemoplossend vermogen zijn ook de effecten op de milieu en leefomgeving en duurzaamheid belangrijk thema's in uw MIRT-verkenning en daarom ook onderdeel van het beoordelingskader. U geeft aan in te zullen zetten op het treffen van maatregelen om te zorgen voor een significante reductie van energiegebruik en CO2 uitstoot, waar mogelijk duurzame energie op te wekken en in het project maximaal in te zetten op circulair materiaalgebruik. Deze aandacht voor duurzaamheid past binnen onze provinciale visie, waarin wij ernaar streven als provincie zelf duurzaam te werken en deze ambitie ook graag meegeven aan onze ketenpartners. De effecten die de infrastructurele maatregelen hebben op milieu en leefomgeving, zoals bijvoorbeeld geluidshinder, luchtkwaliteit, effecten op waterkwaliteit en ruimtelijke kwaliteit, heeft u onderzocht en meegewogen.

Brede beoordeling voorkeursbeslissing, ontwerpstructuurvisie en NIER

Vanuit een brede beoordeling van de voorkeursbeslissing zoals deze is opgenomen in de ontwerpstructuurvisie, het MER en de achterliggende documenten, concluderen we dat de documenten zorgvuldig zijn opgesteld, volledig zijn en dat de voorkeursbeslissing acceptabel is. Wij blijven graag nauw betrokken bij de nadere uitwerking.

Markt 11 | 6811CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751

= provincie
Gelderland

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
2 van 8

Zo geeft u op diverse thema's aan dat u, daar waar negatieve effecten optreden, maatregelen zult nemen om deze te mitigeren of compenseren. Hierbij gaat u in de ontwerpstructuurvisie niet overall in op wat deze maatregelen concreet zullen gaan inhouden. Dit wordt in de volgende fase, de planuitwerkingsfase, nader uitgewerkt. Hier worden wij graag bij betrokken. Met name de uitwerking van de oplossingen bij Waardenburg en de aanpassingen in het knooppunt Deil noemen wij hierbij. Ook zien wij graag de benoemde kans uitgewerkt, om met de ontwerpen van de bruggen te zorgen dat de rivier bij hoogwater meer water kan verwerken en daarmee de hoogwaterveiligheid te verbeteren. Zelf zien wij kansen om de nieuwe kunstwerken natuurinclusief te maken, met verblijfplaatsen/nestvoorzieningen voor soorten zoals vleermuizen, (oever)zwaluwen, roofvogels, uilen en bijen. Wellicht zijn er meer kansen voor natuurinclusief bouwen op het hele traject (bijvoorbeeld faunapassages). Het project ViaA15 kan hiervoor inspiratie bieden. Wat betreft het aspect natuur geven we u graag al in deze fase enkele aandachtspunten mee. Deze beschrijven wij hieronder. Deze reactie richt zich voornamelijk op de toetsing aan gebiedsbescherming in het kader van de Omgevingsverordening Gelderland.

Gelders Natuurbeleid

De provincie Gelderland spant zich in om natuurgebieden die van belang zijn voor de biodiversiteit te beschermen en versterken. In het provinciaal ruimtelijk beleid onderscheiden wij het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO). Deze gebieden beschermen wij tegen de aantasting van wezenlijke kenmerken of waarden. Daarnaast beschermt de provincie de Natura 2000-gebieden en Wnb-beschermde soorten die in het GNN liggen en voorkomen.

In zowel Natura 2000-gebieden als GNN gebieden, zijn nieuwe ontwikkelingen alleen onder voorwaarden mogelijk. Er dienen maatregelen te worden genomen om negatieve effecten zoveel mogelijk te voorkomen (mitigatie). Als er toch natuur verloren gaat, dient dit gecompenseerd te worden met het aanleggen van nieuwe natuur.

Vanuit de Wet natuurbescherming (Wnb) is de provincie geen bevoegd gezag voor ontwikkelingen of werkzaamheden langs rijkswegen. Het Rijk zal de Wnb-vergunning gebiedsbescherming en de ontheffing soortenbescherming afgeven. Wel geven wij in deze bestuurlijke reactie een aantal opmerkingen ten aanzien van de aspecten Wet natuurbescherming voor het Gelderse deel van het plan mee, in verband met raakvlakken met andere lopende ontwikkelingen en met provinciale gebiedsbescherming.

Het vellen van houtopstanden buiten de bebouwde kom dient op grond van de Wnb wel bij de provincie gemeld te worden, evenals een mogelijke ontheffing voor compensatie van de herplantplicht op andere gronden.

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
3 van 8

De A2 en eventuele effecten op omliggende natuurgebieden onderzocht

Op meerdere plaatsen ligt de A2 nabij beschermde natuurgebieden. Op circa 200 meter afstand van het tracé liggen Natura 2000-gebieden, op Gelders grondgebied het gebied Rijntakken en op Brabants grondgebied Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek. Daarnaast ligt de A2 vlakbij diverse delen van het Gelders Natuurnetwerk (GNN) en de Groene Ontwikkelingszone (GO) en weidevogel- en ganzenrustgebieden, zoals de gebieden Parel Komgrondenreservaat, de Bommelerwaard en de uiterwaarden van zowel de Waal als de Maas.

In de MIRT-verkenning heeft u de effecten op natuurgebieden nader onderzocht in een passende beoordeling en een milieueffectrapportage.

In het Deelrapport Natuur staan de effecten benoemd van de 4 kansrijke alternatieven, inclusief de voorkeursvariant. Deze effecten zijn onderzocht op basis van een bureaustudie. Nader veldonderzoek heeft nog niet plaatsgevonden. De studie betreft:

- Wet natuurbescherming (Gebiedsbescherming en Soortenbescherming);
- Beschermde houtopstanden en bomen;
- Provinciaal beleid - Natuurnetwerk Nederland (NNN);
- Provinciaal beleid – Overig;
- Rode Lijst-soorten;
- Kaderrichtlijn Water (KRW).

De studie gaat in op effecten van verschillende varianten van verbreding, verandering van knooppunten en van nieuwe bruggen over de Maas en Waal. Het gehele traject is in vijf deelgebieden opgedeeld, waarvan drie geheel en één gedeeltelijk in de provincie Gelderland liggen. In het kader van het NNN zijn de gevolgen van de verschillende alternatieven op het NNB (Noord-Brabant) en GNN (Gelders Natuurnetwerk) getoetst op basis van de ligging van beheertypen en wezenlijke kenmerken en waarden zoals opgenomen in de omgevingsverordeningen. Er is getoetst of er mogelijke aantasting van wezenlijke kenmerken en waarden van desbetreffende deelgebieden voor natuur plaatsvindt. Echter is voor Gelderland niet aan de meest recente versie getoetst, te weten de geconsolideerde versie van maart 2021 (actualisatieplan 7). Gelet hierop moet er meer in detail naar weidevogelgebieden en ganzenrustgebieden worden gekeken. Momenteel werken we aan actualisatieplan 8. Naar alle waarschijnlijkheid wordt dit plan eind dit jaar vastgesteld. Hierin stellen we o.a. dat elke ontwikkeling in de GO de kernkwaliteiten van het betreffende gebied moet versterken. Wij adviseren u de besluitvorming van onze verordening in de gaten te houden en in te spelen op actualisaties.

In de ontwerpstructuurvisie wordt aangegeven dat de wezenlijke kenmerken en waarden van het NNB/GNN worden aangetast door oppervlakteverlies en/of verstoring. Effecten op de Groene Ontwikkelingszone (GO) zijn op een vergelijkbare manier in beeld gebracht, maar daarbij is vooral gelet op kernkwaliteiten, beperkt op samenhang en niet op ruimtebeslag en meer algemene milieucondities.

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
4 van 8

U concludeert dat het voorkeursalternatief een groot effect heeft op de natuur. Omdat het plangebied het Natura 2000-gebied niet doorkruist, is er geen sprake van vernietiging of versnippering. Wel kunnen significante negatieve effecten op soorten met instandhoudingsdoelstellingen niet worden uitgesloten. Verstoring van soorten is te verwachten, enerzijds door geluidsoverlast (met name tijdens de aanlegfase) en anderzijds door een toename van de stikstofdepositie. Mitigatie en compensatie is nodig. Daarnaast is er bij verbreding van de A2 sprake van een direct ruimtebeslag op provinciaal beschermde natuur (GNN en GO) en moeten bomen worden gekapt. Ook daarvoor is mitigatie en compensatie nodig.

U gaat in de structuurvisie nog niet in op concrete maatregelen voor het mitigeren en compenseren van de effecten op zowel Natura 2000-gebieden als op de provinciaal beschermde natuur en de bomenkap. Wel zult u in de planuitwerkingsfase nader (veld)onderzoek uitvoeren om de precieze effecten en benodigde mitigatie en compensatie te bepalen. Daarbij geeft u als ambitie aan dat u op het thema ecologie een significante verbetering wil bereiken en de biodiversiteit in stand wil houden en/of vergroten. Dit ondersteunen wij en het sluit aan bij ons eerdere advies voor natuurinclusief bouwen. Graag zien wij hoe dit concreter wordt gemaakt in de planfase.

Effecten op provinciaal beschermde natuurgebieden

Voor beschermde en Rode Lijst-soorten, houtopstanden en waterkwaliteit zijn grote risico's op negatieve effecten te verwachten. Dit geldt ook voor Natura2000 en provinciaal beschermde gebieden. Dit betreft zowel aantasting van areaal beheertypen, als ruimtebeslag en verstoring van kernkwaliteiten. De effecten van deze aantasting zijn in de documenten gedegen en uitgebreid getoetst.

Hieronder geven wij u enkele onvolkomenheden op detailniveau mee:

- 1 Bij het in werking getreden actualisatieplan 7 van de Omgevingsverordening Gelderland (maart 2021) zijn ganzenrustgebieden en weidevogelgebieden losgekoppeld van de GO en afzonderlijk begrensd. In het deelrapport Natuur is wel rekening gehouden met ganzenrustgebied en weidevogelgebied, maar in detail kunnen kleine verschillen optreden.
Wij adviseren u een actualisatie van het deelrapport Natuur op basis van de nieuwe omgevingsverordening (maart 2021), en met name een check of herbeoordeling voor effecten op ganzenrustgebied in de uiterwaarden van de Waal.
- 2 Voor beoordeling van effecten op GNN is er rekening mee gehouden dat er sprake is van aantasting van niet alleen areaal GNN maar ook van kwaliteit en/of samenhang. Een ADC-toets, mitigatie en compensatie is hierbij nodig. Een compensatieplan voor GNN en GO moet nog worden uitgewerkt en is niet op voorhand gelijk te stellen aan compensatie in het kader van de Wet natuurbescherming. Wij denken graag mee bij het opstellen van een dergelijk compensatieplan.

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
5 van 8

- 3 In deelgebied 2 (Waardenburg/Waalbrug) is zonder nadere onderbouwing van ter plekke in GO aanwezige kernkwaliteiten geconcludeerd dat de kernkwaliteiten niet worden aangetast. Wij vragen u om een nadere onderbouwing van deze conclusie.
- 4 Aan effecten op GO ten aanzien van meer algemenere milieucondities is onvoldoende aandacht besteed. Het gaat hier om bijvoorbeeld belemmering voor het verloop van natuurlijke processen in de grote eenheden; verstoring waterkwaliteit, verandering van de grond- en oppervlaktewateromstandigheden (kwaliteit en kwantiteit); verhoging van de niet gebiedseigen geluidsbelasting; toename van de verstoring door licht.
- 5 Voor beoordeling van effecten op GO is terecht uitgegaan dat hier sprake is van een grootschalige ontwikkeling en dat toetsing vergelijkbaar met die voor GNN zal moeten verlopen. ADC-toets, mitigatie en compensatie is hier nodig. Dit is juist in het kader van de nu geldende Omgevingsverordening actualisatie 7. In actualisatieplan 8 die verwacht wordt eind 2021 in werking te treden, is het voornemen om voor GO het onderscheid in groot- en kleinschalige ontwikkeling te laten vervallen. Zeer waarschijnlijk zal dan niet alleen compensatie maar per saldo ook versterking van kernkwaliteiten nodig zijn. Mogelijk wordt er een hogere inspanning geëist.
- 6 Nadelige gevolgen voor de kernkwaliteiten, oppervlakte en/of samenhang van GNN en GO moeten worden beoordeeld. Het deelrapport Natuur besteedt zeer beperkt aandacht aan samenhang (ecologische verbinding en robuustheid). Het is noodzakelijk om alsnog een beoordeling op samenhang te geven. Weliswaar zijn er geen grote nadelige effecten op grote schaal te verwachten omdat het huidige tracé van de al aanwezig A2 volledig wordt gevolgd, toch zijn effecten denkbaar door:
 - Verbreding van de weg;
 - Aanleg van de extra bruggen;
 - Wijziging aan knooppunten en aansluitingen, met soms ook GNN gronden binnen de lussen van de knooppunten;
 - Verkleinen van nu al kleine GNN gebieden, met name in deelgebied 3 (De Lucht – Kerkdriel);
 - Functioneren van bestaande faunapassages en/of aanbrengen nieuwe faunapassage in het licht van juist de (ecologische) samenhang en verbinding.

Opmerkingen ten aanzien van aspecten Wet natuurbescherming

Ten aanzien van aspecten Wet natuurbescherming signaleren we beperkte aandacht voor mogelijke cumulatieve effecten. In de nabije omgeving spelen meerdere grootschalige projecten (windmolens Deil, dijkversterking nabij nieuwe brug Waardenburg), welke al effecten hebben op beschermde soorten, habitattypen, leefgebied en houtopstanden. We adviseren hier extra aandacht aan te geven en mitigerende maatregelen van deze ingrepen en de verbreding van de A2 op elkaar af te stemmen.

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
6 van 8

Stikstof

In het MER behorende bij de structuurvisie is er uitvoerig onderzoek gedaan naar de mogelijke stikstofdepositie van de beoogde verbreding van de A2. De diverse alternatieven zijn doorgerekend en ook de stikstofeffecten van de voorkeursvariant zijn in beeld gebracht. Volgens de onderzoeken, leidt de verkeersaantrekkende werking ten gevolge van de verbreding van de weg tot een permanente additionele stikstofdepositie op habitattypen/leefgebieden in Natura 2000-gebieden die al overbelast zijn in de huidige situatie.

Op basis van deze conclusie is er gekeken naar de haalbaarheid van de ADC-toets.

In de verkenning zijn diverse alternatieven onderzocht en wordt gesteld dat er diverse dwingende redenen van groot belang worden gediend. Aangegeven wordt dat er geen brongerichte- of effectgerichte mitigerende maatregelen mogelijk zijn om de significante gevolgen te doen verminderen of voorkomen en er wordt uitgegaan van het scenario waarbij extern salderen niet mogelijk is. Er is een inschatting gemaakt van de compensatieopgave en de haalbaarheid daarvan. Aangegeven is dat compensatie waarschijnlijk mogelijk is, met de nodige risico's en onzekerheden. Nadere uitwerking van de compensatie is in de planuitwerkingsfase nodig. Gezien de verwachting dat het stikstofdossier nog een geruime tijd in beweging zal blijven, wordt de uiteindelijke ADC-toets pas tijdens de planuitwerking opgesteld.

Wij zien mogelijkheden voor compensatie in relatie tot natuurversterking. Wij denken hier graag met u over mee in de nadere planuitwerking.

Hieronder volgen de opmerkingen ten aanzien van de Gelderse deelgebieden.

Deelgebied 1 (Deil)

Soortenbescherming: er zijn effecten op foerageer- en vliegroutes van vlermuizen en effecten op vogels o.a. foerageergebied wulp en nesten roek te verwachten. Dit effect is cumulatief bovenop de plaatsing van 11 windmolens bij Knooppunt Deil. Wij vragen u deze cumulatie nader te onderzoeken.

Houtopstanden: beschermde soorten zijn voor een deel gebonden aan houtopstanden, waarbij ook een cumulatief effect optreedt na de ingreep i.v.m. de plaatsing van windmolens. Herplant zal waarschijnlijk op andere locatie plaatsvinden, waarvoor een ontheffing nodig is. Voor de bomen binnen GNN en GO is een compensatiefactor van 1,66 van toepassing.

Deelgebied 2 (Waardenburg/Waalbrug)

Soortenbescherming: de effecten op beschermde soorten zijn voor een deel gebonden aan houtopstanden. Langs het Natura2000-gebied Rijntakken ter hoogte van Waardenburg-Tuil vindt op dit moment ook een dijkversterking (richting Gorinchem) plaats. Dit project heeft nu al effecten op beschermde soorten en bij de verbreding van de A2 zullen bepaalde effecten cumulatief gaan werken. De dijkversterking aan de andere zijde van Waardenburg, richting Tiel gaat in 2022-2023 in uitvoering. Wij vragen u hiermee rekening te houden en u om hier in de effectenstudie en de

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
7 van 8

oplossingsrichtingen aandacht aan te besteden. Wij achten optimalisatiestudie nodig om de effecten voor beschermde soorten zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen.

Gebiedsbescherming: Er zijn effecten op habitattypen aanwezig. Ook hier vragen wij aandacht voor cumulatieve effecten en is een optimalisatiestudie nodig om maatregelen te nemen die elkaar kunnen versterken.

Houtopstanden: de beschermde soorten zijn voor een deel gebonden aan houtopstanden, waarbij ook een cumulatief effect optreedt na de ingreep i.v.m. dijkversterking. Herplant zal op andere locatie plaatsvinden, waarvoor een ontheffing nodig is. Voor de bomen binnen GNN en GO is een compensatiefactor van 1,66 van toepassing.

Deelgebied 3 (De Lucht – Kerkdriel)

Soortenbescherming: graag aandacht voor roeken, sperwer en buizerd in bomen langs de snelweg. Welke alternatieven zijn er als aan beide zijden bomen gekapt worden. Herplant levert pas na 20 jaar nieuwe nestplaatsen op. In Windpark Duiven wordt geëxperimenteerd met het verplanten van roekenbomen. Wellicht is dat hier ook te overwegen.

Houtopstanden: herplant zal op andere locatie plaatsvinden, waarvoor een ontheffing nodig is. Voor de bomen binnen GNN en GO is een compensatiefactor van 1,66 van toepassing.

Conclusie ten aanzien van effecten op beschermde natuur in de provincie Gelderland

De beschrijving van effecten ten aanzien van provinciaal beschermde natuur dient te worden aangevuld op bovengenoemde onvolkomenheden. Daarbij worden/blijven wij graag nauw betrokken bij uitwerking van mitigatie- en compensatieplannen vanuit GNN/GO, Natura 2000 en houtopstanden. Daarbij achten wij een integrale aanpak nodig waarbij mitigerende maatregelen en compensatie in het kader van Wet natuurbescherming en in het kader van de provinciale verordening worden gerespecteerd en zorgvuldig op elkaar worden afgestemd.

Voor ons is daarbij ook het aspect samenhang van groot belang. Nieuwe natuur en versterking van natuur (ontwikkelingsdoelen) zal zo veel mogelijk moeten worden gerealiseerd in (ecologische) samenhang met het huidige GNN en haar kernkwaliteiten, en bij voorkeur verbindingen tussen GNN-terreinen versterken en de robuustheid van het (algehele) netwerk van GNN/GO vergroten. Ten aanzien van aspecten Wet natuurbescherming signaleren we beperkte aandacht voor mogelijke cumulatieve effecten. We adviseren hier extra aandacht aan te geven en mitigerende maatregelen van deze ingrepen en de verbreding van de A2 op elkaar af te stemmen. We denken graag met u mee over compensatie van stikstofdepositie in relatie tot natuurversterking.

Mogelijk corona-effect

Het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) heeft onlangs onderzoek gedaan naar de langetermijn gevolgen van de corona-pandemie op wonen, werken en mobiliteit. Hoewel - volgens het onderzoek - naar verwachting het totaal aantal verplaatsingen gelijk blijft, vinden de verplaatsingen in de toekomst vaker buiten de spits plaats. De piekbelasting van het wegennet (en openbaar vervoer) neemt hierdoor af. Toekomstige investeringen in het mobiliteitssysteem zijn met name gebaseerd

Datum
27 september 2021

Zaaknummer
2021-009297

Blad
8 van 8

op een verwachte mobiliteitsgroei. Hierbij verzoeken wij u om dit mee te nemen in de planuitwerking en aan te geven op welke wijze u hiermee om denkt te kunnen gaan.

Participatie

U geeft aan dat u het belangrijk vindt om belanghebbenden mee te nemen bij het aandragen en uitwerken van oplossingen voor de bereikbaarheidsproblemen op de A2 op dit traject. Dit blijkt ook uit de diverse participatiemogelijkheden die sinds 2018 plaatsvonden. Middels bijeenkomsten, workshops, ateliers en gebiedssessies gaf u belanghebbenden de mogelijkheid mee te denken. Wij vragen u ook in de planuitwerkingsfase open te blijven staan voor inbreng van belanghebbenden en te blijven zoeken naar verbinding met hen.

Meer informatie

Heeft u nog vragen? Neem dan contact op met Harold Bos.

Met vriendelijke groet,
Gedeputeerde Staten van Gelderland

mf

7

John Berends
Commissaris van de Koning

Miriam Nienhuis-van Doremaele
Secretaris

Voor deze brief geldt:

- Omgevingsvisie Gaaf Gelderland
- Omgevingsverordening Gelderland



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Het college van Gedeputeerde Staten van de provincie
Gelderland
Postbus 9090
6800 GX Arnhem

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56638

Uw kenmerk
2021-009297

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u verschillende aandachtspunten en vragen naar voren. Met deze brief wil ik daar graag op reageren.

Natuur en stikstof

Ik wil u bedanken voor de concrete aandachtspunten die u aandraagt. In de verkenning zijn op hoofdlijnen diverse effectenstudies uitgevoerd om onderscheidende effecten tussen alternatieven in beeld te brengen en om te komen tot een afweging van de alternatieven. In de planuitwerking worden in meer detail de effecten van het voorkeursalternatief op de natuur in beeld gebracht. In deze studies zullen de meest actuele wettelijke kaders en beleidskaders gevolgd worden, waaronder de meest actuele versie van het GNN.

U wijst in uw reactie tevens op de cumulatieve effecten van ontwikkelingen in het gebied. In de planuitwerking zal cumulatie van natuureffecten meegenomen worden in de studie naar effecten op de natuur. Waar nodig zal afstemming plaatsvinden met de Bevoegde Gezagen, ook voor de houtopstanden. Er zal nader onderzocht worden wie waarvoor als Bevoegd Gezag zal optreden.

Bij overschrijding van wettelijke normen waar doelmatig mitigerende maatregelen uitgevoerd zullen worden, zal eveneens bekeken worden wie als Bevoegd Gezag zal optreden. De ambities op het gebied van ecologie en biodiversiteit zoals het natuurinclusief maken van kunstwerken neem ik mee naar de planuitwerking. In de planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor realisatie van de haalbare duurzaamheidsambities uit de ontwerp-structuurvisie.

Wat betreft stikstof geldt dat in de planuitwerking stikstofberekeningen worden uitgevoerd met de op dat moment beschikbare modellen en gegevens. Het stikstofdossier is in beweging en recente ontwikkelingen zullen op de voet worden gevolgd. In de planuitwerking zal worden gekeken waar mogelijk sprake is van

significante effecten als gevolg van depositiebijdrage en welke wettelijke maatregelen daarvoor kunnen worden genomen.

Corona-effect

Op 9 september 2021 heeft het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL) een rapport en persbericht uitgebracht over de effecten van thuiswerken op wonen, werken en de mobiliteit. Geconcludeerd wordt dat extra thuiswerken tot minder congestie leidt, hetgeen effect kan hebben op de rentabiliteit van infrastructuurprojecten. Een van de meest in het oog springende effecten is het grootschalig(er) thuiswerken, met als gevolg een afname van de congestie op de weg (die sterk fluctueerde al naar gelang de mate van contactbeperkingen) en vooral een aanzienlijke afname van de bezetting van het openbaar vervoer, ten opzichte van de situatie voor corona.

Het effect van de coronacrisis op het goederenvervoer over de weg lijkt echter beperkt. De huidige mobiliteitsontwikkelingen zijn het gevolg van de coronacrisis en de contactbeperkende maatregelen, en zijn daarmee niet maatgevend voor de situatie na de crisis. De structurele impact van de coronacrisis op de mobiliteit is nog onduidelijk. De verwachting is dat er ook na de coronacrisis meer zal worden thuisgewerkt, maar de mate waarin is nog onzeker. Ook eventuele andere lange termijn gedragseffecten (zoals minder gebruik van het OV in de afgelopen periode, meer gebruik en aanschaf van auto's in de afgelopen periode en/of een mogelijk meer ruimtelijke spreiding van wonen door behoefte aan meer ruimte en acceptatie van grotere woon-werkafstanden) zijn nog onzeker.

Onzekerheden in verwachte mobiliteitsontwikkelingen zijn echter niet nieuw. In verkeers-mobiliteitsstudies maakt het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat daarom gebruik van de bandbreedte van de WLO-scenario's van het PBL en het CPB. Hiermee worden de effecten van onzekerheden over economische, ruimtelijke, demografische en technologische ontwikkelingen op de mobiliteit in beeld gebracht. Op deze wijze wordt bij investeringsbeslissingen rekening gehouden met een onzekere toekomst. De planbureaus geven aan dat, vanwege deze bandbreedte, de huidige WLO-scenario's ondanks de coronacrisis nog steeds van toepassing zijn. In 2020 nog zijn recente inzichten omtrent demografie en economie verwerkt in de WLO-cijfers, waarbij ook de uitgangspunten voor toename van thuiswerken aangepast zijn op de meest recente verwachtingen (meer thuiswerken dan voorheen verondersteld werd). Er wordt gemonitord op eventuele blijvende gedragseffecten van de coronacrisis. Hier kan dan rekening mee gehouden worden wanneer in de toekomst nieuwe scenario's voor de prognoses opgesteld worden.

Het rapport van het PBL doet dus niets af aan het voorgaande. Tegenover de in dit rapport onderzochte effecten van meer thuiswerken staat een toename van mobiliteit door bevolkingsgroei (naar 20 miljoen inwoners in 2040/2050 Hoog) en welvaartsgroei. In de referentieprognoses wordt met beide rekening gehouden, zoals hierboven aangegeven. Per saldo wordt in het hoge scenario nog steeds een forse groei van de mobiliteit en congestie verwacht t.o.v. 2018, doordat het effect van thuiswerken op de lange termijn beperkter zal zijn dan het effect van de groei van de bevolking en welvaart. Het PBL acht de bestaande scenario's (WLO Hoog en WLO Laag) nog altijd een bruikbare basis om beleid en investeringsbeslissingen op te baseren. In het rapport roept het PBL vooral op om bij nog komende besluiten goed te bekijken of het project in beide scenario's rendabel is (dus niet alleen bij hoge groeiverwachtingen). Dit is bij mijn ministerie de gangbare praktijk.

Participatie in het vervolgproces

Wat betreft de invulling van participatie gedurende de planuitwerking is er vanuit alle bestuurlijke partners aandacht gevraagd voor het voortzetten van het

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56638

intensieve participatie traject van de verkenning in de MIRT-planuitwerking met een open houding voor inbreng van bewoners, bedrijven en stakeholders. Ruimte voor inbreng en een open, transparante communicatie vind ik één van de belangrijkste uitgangspunten in de samenwerking met de omgeving. Dit vraagt om een goede samenwerking met de bestuurlijke partners en met bewoners, stakeholders en belangenorganisaties.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Ik waardeer uw aanbod om nauw betrokken te blijven, mee te denken en gebruik te kunnen maken van uw expertise bij het verdere proces. Waar nodig zullen wij van uw aanbod gebruik maken en contact met u hierover opnemen. Verder wil ik u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voort te zetten. Tenslotte ga ik er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A2 Deil – Vught te ondertekenen.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56638

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

VI

BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD REGIO RIVIERENLAND

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

| | | | |
|-------------|----------------------------|--------------|---|
| Uw kenmerk | : IENW/BSK- 2021/159764 | Inlichtingen | : |
| Ons kenmerk | : 21.0001489 | Doorkiesnr. | : |
| Datum | : 1 oktober 2021 | Emailadres | : |
| | | Bereikbaar | : |

Onderwerp : Bestuurlijke reactie Ontwerpstructuurvisie MIRT A2 Deil-Vught

Geachte mevrouw Visser,

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 het Rijk de A2 verbreedt naar 2x4 rijstroken om een toekomstig 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. 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 en zorgen bij de voorkeursbeslissing

Gegeven het voorkeursbesluit zien wij nog enkele aandachtspunten en zorgen die wij graag meegeven ter overweging. Aan de negen hieronder toegelichte aandachtspunten wordt gelijk belang gehecht.

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 verbindingsader. 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 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 sluijverkeer 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 opgelost. In hoeverre doet dit recht aan de functie die de A2 heeft als verbindingsader tussen 2 van de 3 'ports' van Nederland, te weten Mainport Schiphol en Brainport Zuidoost 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). Hierdoor zullen sluijverkeer 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 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, 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 nul verkeersdoden en een sterke afname van het aantal gewonden. Dit baart ons zorgen.

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 Coronacrisis 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

¹ 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'.

OWN in Waardenburg met voldoende detail in beeld te brengen. Het leefbaarheidsprobleem in Waardenburg wordt daarmee onderschat.

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 waarden op de A2 in Waardenburg te compenseren? Daarbij is het uitgangspunt 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 waarden en de resultaten uit de IMA 2021 baren ons daarbij zorgen. Als Regio Rivierenland 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 is.

Vraag 4.3: Hoe gaat u 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, omdat maatregelen zoals dubbellaags ZOAB bij het huidige gebruik niet mogelijk zijn. Met de vervanging van de oude brug 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 verbetert nauwelijks;
- Het OVN 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 dat 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 voor '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 door 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 bereid 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 bereid 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 midden van het traject in Het Groene Huis (in Zaltbommel) 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 'broedplaats' voor innovatieve ideeën en initiatieven. 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 een 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: Hoe gaat u 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 veraangename 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: Hoe gaat u 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 bereid 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 bereid tijdens de planstudiefase nader onderzoek te doen naar deze effecten voor omwonenden en mitigerende maatregelen hier voor te nemen? Hoe gaat u dit doen?

Ook de luchtkwaliteit staat rondom de A2 op het spel. Zolang niet alle 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: Hoe gaat u de luchtkwaliteit rondom de A2 verbeteren?

Vraag 9.6: Hoe gaat u, u landelijk sterk 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.

tuur van Regio Rivierenland,

mr. J.W.A. Hakkert
Secretaris- directeur



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Regio Rivierenland
T.a.v. het Dagelijks bestuur
Postbus 137
4000 AC Tiel

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56637

Uw kenmerk
21.0001489

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Geacht bestuur,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u aandachtspunten naar voren met betrekking tot de voorziene voorkeursbeslissing en de planuitwerkingsfase. Met deze brief wil ik daar graag op reageren. Ik ben mij er van bewust dat delen van deze brief zeer technisch van aard zijn. Echter, dit is noodzakelijk om een compleet antwoord op uw vragen te leveren. Mocht dit vragen leiden, dan zijn de experts van Rijkswaterstaat bereid om dit van een mondelinge toelichting te voorzien.

I/C-verhoudingen

Ten eerste uit u uw zorgen over de I/C-verhoudingen wanneer het voorkeursalternatief in de toekomst gerealiseerd is. Waar in de huidige situatie op het traject tussen knooppunt Deil en knooppunt Empel I/C verhoudingen tussen de 0,9 en 1,0 voorkomen, nemen deze bij het gekozen voorkeursalternatief af tot tussen de 0,8 en 0,9. Dit is vergelijkbaar met het probleemoplossend vermogen van andere, recent genomen voorkeursbeslissingen zoals voor de A7/A8 Amsterdam-Hoorn of de A4 Burgerveen. Daarnaast neemt met het gekozen voorkeursalternatief de reistijd in de spits met ruim 20% af en daalt het aantal voertuigverliesuren met circa 70%. Bij een laag groeiscenario lost het voorkeursalternatief de doorstromingsproblematiek grotendeels op. Bij een hoog groeiscenario vindt een verbetering van de doorstroming plaats maar zijn toekomstige files niet helemaal uitgesloten.

Met het voorkeursalternatief worden grote bereikbaarheidsbaten gerealiseerd. Uit de Maatschappelijke Baten Analyse (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 het noorden en zuiden van Nederland en tussen de Mainport Schiphol en Brainport Zuidoost Nederland. Wel is het zo dat met een 2x5 oplossing nog circa 25 % meer bereikbaarheidsbaten gerealiseerd kunnen worden. Daar staan

maatschappelijke nadelen op het gebied van milieu en leefbaarheid en een verdere toename van kosten tegenover.

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 de afname van de wachttijd op de A2 ervoor zorgt dat verkeer vaker voor routes over de A2 zal kiezen. Het voorkeursalternatief heeft derhalve een oplossend vermogen voor de gehele regio.

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 ontwerpstructuurvisie 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.

Verkeersveiligheid

Ten tweede vraagt u aandacht voor het effect van het voorkeursalternatief op de verkeersveiligheid. Op het gebied van verkeersveiligheid is het met deze keuze mogelijk een aantal grote verkeersveiligheidsrisico's weg te nemen rond de bruggen, aansluitingen en knooppunten. Daarmee ontstaat een veiligere A2.

Voor de verkeersveiligheid neemt in het voorkeursalternatief het aantal risicovolle situaties af door de voorgenomen verbeteringen in de weginrichting waardoor het traject tussen Deil en Vught veiliger wordt en daarmee de kans afneemt dat er verkeersslachtoffers vallen. Er lijkt cijfermatig weliswaar een beperkte bijdrage aan de verkeersveiligheidsdoelstellingen vanwege de toename van de hoeveelheid verkeer, maar locatiespecifiek vinden er significante verbeteringen plaats aan de verkeersveiligheid omdat bestaande knelpunten worden weggenomen.

Participatie

Wat betreft de 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 vind ik één van de belangrijkste uitgangspunten in de samenwerking met de omgeving. Dit vraagt om een goede samenwerking met de bestuurlijke partners en met bewoners, stakeholders en belangenorganisaties. In de MIRT-planuitwerking gaat Rijkswaterstaat zowel op ambtelijk als bestuurlijk niveau met alle betrokken regionale partners samenwerken: provincies Gelderland en Noord-Brabant, gemeenten 's-Hertogenbosch, Zaltbommel, West Betuwe, Maasdriel en Sint-Michielsgestel en de waterschappen Rivierenland, Aa en Maas en De Dommel.

Omwonenden, bedrijven, 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 zoals participatieplatforms, een maatschappelijke klankbordgroep en een thematafel op het terrein van duurzaamheid. Er zullen dus meerdere participatieplatforms worden ingericht langs het tracé Deil-Vught waarbij er ook een participatieplatform zal worden ingericht in Waardenburg.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56637

Waardenburgtafel en Regionale Ontwerptafel Rivierenland

U vraagt in uw reactie of ik bereid ben mee te werken aan het oprichten- en deelnemen aan een Waardenburgtafel waar het behouden en waar mogelijk verbeteren van de leefbaarheid in Waardenburg centraal staat. Ook de gemeente West Betuwe vraagt, naast intensieve participatie van bewoners, om deelname van mijn ministerie aan een dergelijke Gebiedstafel.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

De afgelopen maanden is er intensief contact geweest tussen de Gelderse regio en mijn ministerie 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 is de Regio Rivierenland verantwoordelijk voor het oprichten, functioneren, het resultaat en de financiering van de ROR.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56637

De provincie Gelderland ondersteunt 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 binnen 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 door mij vastgestelde voorkeursalternatief. De uitkomsten kunnen via deze gremia als klantwens of meekoppelkans worden ingebracht.

Bij de start van de MIRT-planuitwerking maakt Rijkswaterstaat namens mij met u en de andere betrokken regionale partners afspraken over de samenwerking, planning en oplevering van de uitkomsten van de ROR welke passen binnen de planning van de MIRT-planuitwerking.

A15 en knooppunt Deil

In uw reactie uit u uw zorgen over het effect van het voorkeursalternatief op de A15 en knooppunt Deil. In het BO MIRT 2020 is 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 het BO MIRT zal er dan aandacht worden geschonken aan deze mogelijke nieuwe knelpunten met betrekking tot de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject. Deze afspraak biedt geen basis voor het reserveren van rijksmiddelen.

Binnen het voorkeursalternatief A2 Deil – Vught worden de problemen op de A15 bij de afrit Meteren aangepakt met een extra weefstrook vanaf het knooppunt Deil. De voorkeursbeslissing leidt tot minder verkeer over de N830 en andere wegen op het onderliggend wegennet. Ook is er in de verkenning aandacht geweest voor de zuidwestspoorboog bij Meteren. Technisch raakvlakoverleg tussen beide projecten loopt.

Fietsverbinding en toekomstvastheid Maasbruggen

In de planuitwerkingsfase zal een herberekening plaatsvinden van de bestaande Maasbruggen in de A2 om zekerheid te krijgen over de constructieve staat. Naar aanleiding daarvan zal het mogelijke vervangingsvraagstuk beschouwd worden op basis van de restlevensduur. Een exacte inschatting van de voertuigverliesuren bij een tijdelijk 2x3 profiel voor de uitvoeringsperiode (sloop en nieuwbouw) van de vervanging van de huidige Maasbruggen is niet beschikbaar omdat nog niet bekend is of en wanneer de huidige bruggen vervangen zouden moeten worden.

Het effect van een eventuele vervanging zal vergelijkbaar zijn met de jaarlijkse economische kosten van de referentiesituatie in 2040 oftewel aanzienlijke economische schade vanwege extra voertuigverliesuren. Naar verwachting zal, indien in de toekomst aan de orde, een tijdelijk 2x3 profiel voor deze situatie gedurende langere tijd, in de orde van circa 3 jaar, nodig zijn.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Op de huidige Maasbruggen is, zoals u terecht opmerkt, momenteel sprake van een tijdelijke hogere grenswaarde voor geluid. Deze tijdelijk hogere grenswaarde zal in de nieuwe situatie, wanneer er een nieuwe brug naast is gelegd, naar verwachting niet meer nodig zijn omdat in de nieuwe situatie de hoeveelheid verkeer over de nieuwe en oude bruggen wordt verdeeld. In de planuitwerking worden de effecten hiervan nader onderzocht en zal bekeken worden welke mitigerende maatregelen mogelijk getroffen moeten worden.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56637

Wat betreft de wens van u en meerdere regionale partners om een fietspad over de nieuwe Maasbruggen aan te leggen kan ik het volgende aan u meegeven. Uit onderzoek naar het aantal potentiële gebruikers en de kosten van extra fietspaden op de Maasbruggen bleek dat het aantal potentiële gebruikers zodanig beperkt was dat de (extra) kosten van een fietspad op de Maasbruggen niet rechtvaardigde. De financiering van deze meekoppelkansen door regionale partijen is uiteindelijk door de te verwachten hoge kosten, niet rondgekomen waardoor deze meekoppelkansen niet opgenomen kon worden in het voorkeursalternatief.

Ik begrijp uw wens om bij de start van de planuitwerking te onderzoeken of er geen alternatieven zijn voor een fietsverbinding tegen lagere kosten. Ook de gemeente Maasdriel en de gemeente 's-Hertogenbosch verzoeken hierom. Ik heb daarom Rijkswaterstaat gevraagd om de meekoppelkansen op te nemen in het kansendossier en verschillende opties, inclusief kostenraming, in kaart te brengen in de planuitwerking. Samen met u bekijkt Rijkswaterstaat of een van deze alternatieven wenselijk en financieerbaar is, waarbij ik wil benadrukken geen financiering beschikbaar te hebben voor realisatie van het fietspad.

Daarbij wordt in het kader van de Quick Wins binnen het huidige Programma A2 Deil-Vught reeds een snelfietsroute aangelegd tussen Zaltbommel en 's-Hertogenbosch. Deze loopt alleen niet via de Maasbruggen maar via de brug bij Hedel. Deze snelfietsroute is gereed in 2022.

Waalbrug

U vraagt in uw brief of ik bereid ben de esthetiek van de huidige Waalbrug te behouden. Uw wens zal worden opgenomen als klantwens voor in de planuitwerking. Uw wens om een scheiding op de huidige brug aan te brengen tussen het fietsverkeer en langzaam gemotoriseerd werkverkeer is reeds opgenomen als meekoppelkansen in de MIRT-planuitwerking. Dit betekent dat financiering buiten de planuitwerking geregeld moet worden. Het ministerie heeft hiervoor geen aanvullende financiën beschikbaar.

Ik ben wel bereid om deze eventuele meekoppelkansen op te nemen in het kansendossier van de MIRT-planuitwerking en hiervoor verschillende opties in kaart te brengen, inclusief kostenraming, om deze verbinding te realiseren. Hiermee wordt voor de regionale partners inzichtelijk wat de meerwaarde en meerkosten zijn. Het is aan de regionale bestuurders om te beoordelen of zij de meerkosten voor verdere uitwerking en realisatie willen financieren.

Breed Mobiliteitspakket en lokale opgaven

Het voorkeursalternatief draagt in belangrijke mate bij aan het oplossen van de lokale bereikbaarheidsopgave zoals reeds onder de kop 'IC-verhoudingen' is aangegeven. Hoge IC-verhoudingen blijven voorkomen, echter gedurende een veel kortere periode. Het aantal voertuigverliesuren neemt immers met circa 70 %

af. Lokale bereikbaarheidsopgaven kunnen slechts ten dele worden opgelost met meer snelwegasfalt. Ook op het onderliggend wegennet in Rivierenland treedt verbetering op door het voorkeursalternatief omdat vaker routes over de A2 worden gekozen. Verdere regionale maatregelen zijn een verantwoordelijkheid van de provincie of gemeente(n).

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

De constatering dat de meeste reizigers op de A2 geen herkomst of bestemming hebben in deze regio is correct. In de monitoring en evaluatie van de lopende Quick Win maatregelen is geconstateerd dat de maatregelen meer gericht moeten worden op de maatgevende spitsrichting en op herkomst en bestemmingen over de projectgrens heen. Door de coronaperiode was echter de speelruimte beperkt. Desalniettemin zijn er al stappen gezet met Mobility as a Service (MaaS). Er is een contract gesloten met een aanbieder van een landelijk platform waardoor een groot deel van het land bestreken wordt. U kunt verdere voorstellen van uw kant inbrengen bij alle partners van het toekomstige Breed Mobiliteitspakket.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56637

Het ministerie van IenW is op een groot aantal terreinen landelijk actief met andere vormen van mobiliteit. In veel gevallen neemt dat de vorm aan van regelingen waarvoor regionale medefinanciering vereist is. Om daar gebruik van te kunnen maken is het nodig dat regionale partijen zich tijdig en doelgericht inschrijven op deze mogelijkheden. Indien er mogelijkheden zijn om mensen en middelen te combineren om het oplossend vermogen van het voorkeursalternatief te versterken, dan zal dat overwogen worden.

Duurzaamheid

Ik wil graag meewerken aan het realiseren van kansen op het vlak van duurzaamheid en zie het belang van het gezamenlijk zoeken naar mogelijkheden om invulling aan dit thema te geven. De aanzet hiervoor is reeds opgenomen in de ontwerp-structuurvisie. In de planuitwerking wordt nagegaan of er financiering gevonden kan worden voor uitwerking en realisatie van de duurzaamheidsambities uit de ontwerp-structuurvisie. Ook zal Rijkswaterstaat samen met de betrokken partners een duurzaamheidstafel opzetten.

Leefbaarheid, geluid en trillingen

In uw brief vraagt u aandacht voor de leefbaarheid in Waardenburg. Ik deel uw zorg dat er goed gekeken moet worden op welke wijze de leefbaarheid in Waardenburg geborgd kan worden binnen de mogelijkheden die ik daarvoor heb. In paragraaf 5.3.7 van de ontwerp-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. Alle betrokken partijen kunnen (bovenwettelijke) maatregelen inbrengen, als zij de daarbij horende financiering leveren.

Tevens vraagt u mij 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 wordt op woningniveau 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 een 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. 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 (bovenwettelijke) maatregelen inbrengen, als zij de daarbij horende financiering leveren.

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56637

Wat betreft trillingen en laag-frequent geluid (LFG) vraagt u 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 van de trillingen is 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 is, 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 om te benadrukken 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 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 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.

Ten slotte wil ik u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voor te zetten. Ik ga er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A2 Deil – Vught te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

VII

BIJLAGE: BESTUURLIJKE REACTIE EN ANTWOORD WATERSCHAPPEN AA EN MAAS EN DE DOMMEL

Directie Wegen en Verkeersveiligheid
T.a.v. Mevrouw ir. M.J. Smit
Rijnstraat 8
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Postbus 10.001
5280 DA Boxtel
Bosscheweg 56
5283 WB Boxtel

(0411) 618 618
info@dommel.nl
www.dommel.nl

| | | | |
|-------------|------------------------------|----------------|---------------------|
| Boxtel | : 30 september 2021 | Behandeld door | : |
| Ons kenmerk | : Z59513/ | Doorkiesnummer | : 30 september 2021 |
| Uw kenmerk | : IENW/BSK-2021/159764 | E-mailadres | : |
| Onderwerp | : Bestuurlijke reactie | Bijlagen | : |
| | structuurvisie A2 Deil Vught | Verzonden | : |

Geachte mevrouw Smit,

Bij brief van 27 november 2019 hebben de waterschapsbesturen van waterschap Aa en Maas, waterschap De Dommel en waterschap Rivierenland een zienswijze ingediend op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) MIRT A2 Deil- 's-Hertogenbosch-Vught.

Inmiddels is na een uitgebreid planvormingsproces, waar Watertafels een onderdeel van vormden, een Ontwerp Structuurvisie tot stand gekomen. Wij hebben dit als constructieve overleggen ervaren.

De waterschappen zijn blij om te zien dat sinds de eerste versie van de MIRT-Verkenning de thema's water, klimaatadaptatie en waterveiligheid een herkenbare plek hebben gekregen in de Structuurvisie. Daarvoor spreken we hierbij onze waardering uit. Er worden daarnaast 3 kansrijke koppelmogelijkheden expliciet benoemd. Deze zijn onderdeel van het voorkeursalternatief: vergroting van de waterberging in de Dungense polder, verbeteren doorstroming Maasbrug en anticiperen op piekbuien van 90 mm.

Wat betreft klimaatadaptatie is de scope van dit project er op gericht dat er geen sprake mag zijn van verslechtering van de huidige situatie. Op dit punt vragen de waterschappen nadrukkelijk om extra aandacht.

De A2 ligt op een kritische plek in het watersysteem, namelijk in het overstromingsgebied van De Dommel. Hier ligt een sterke relatie met hoogwater op de Maas. Recente modelstudies wijzen uit dat de A2 bij hoogwatersituaties in situaties eens in de 100 à 150 jaar onder water kan komen te staan.

Het recente voorbeeld van de wateroverlast in Limburg, waarbij ook infrastructuur zwaar getroffen is, geeft voor ons nog eens extra aan dat we hierin gezamenlijk moeten optrekken willen we daar op in kunnen spelen.

/

Hierbij verzoeken de waterschappen om klimaatadaptatie niet alleen vanuit de huidige situatie onderdeel uit te laten maken van de projectscope maar ook vanuit de klimaatverandering die we de komende decennia op ons af zien komen. Daarmee realiseren we een infrastructuur die echt toekomstbestendig is. Dit kan door de maatregelen 'meekoppelkans Dungense polder' en 'het anticiperen op piekbuien' mee te nemen in de verdere planvorming en het gebiedsproces van het project zelf en niet alleen als koppelkans. Ook verwijzen we naar het klimaatconvenant PHS verdiept spoor Vught en N65 waarin dergelijke samenwerking is bereikt. Daarbij geven we aan dat wij hierin als waterschappen nadrukkelijk onze eigen verantwoordelijkheid zullen pakken. De waterschappen bieden dan ook hun actieve ondersteuning aan in het vervolg van dit project.

Hoogachtend,

Het dagelijks bestuur,

Waterschap De Dommel

Waterschap Aa en Maas

E. De Ridder
Watergraaf

M.J.J. Jacobs
Dijkgraaf



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Waterschap Aa en Maas
T.a.v. de dijkgraaf de heer M. Jacobs
Postbus 5049
5201 GA 's-Hertogenbosch

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56635

Uw kenmerk
Z59513/

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Geachte heer Jacobs,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u een tweetal aandachtspunten naar voren. Met deze brief wil ik daar graag op reageren.

In bijlage D van de ontwerp-structuurvisie zijn de meekoppelkansen opgenomen die in de MIRT-verkenning naar voren zijn gekomen. Op die lijst staan ook de meekoppelkansen omtrent water waar u aandacht voor vraagt. In de verdere toelichting bij de ontwerp-structuurvisie zijn deze kansen verder uitgewerkt. Ten aanzien van de meekoppelkans omtrent de Dungense Polder is met de waterschappen afgesproken dat zij de uitkomsten van het gebiedsproces met Rijkswaterstaat bespreken. Dit om te bezien of de geïdentificeerde kans een verdere plek in de planuitwerking zou kunnen krijgen als meekoppelkans. Indien u met Rijkswaterstaat overeenstemming bereikt over uitvoering en financiering van deze meekoppelkans, dan kan deze in de planuitwerking verder uitgewerkt worden.

In de ontwerp-structuurvisie is met betrekking tot de meekoppelkansen 'anticiperen op piekbuien' opgenomen dat er een 90 mm stresstest in de planuitwerking wordt uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten wordt met de betrokken waterschappen in overleg bepaald welke watercompensatiemaatregelen verstandig zijn.

Ten slotte wil ik u bedanken voor de constructieve inzet van uw waterschap binnen het project de afgelopen jaren. Ik kijk er naar uit om deze samenwerking voort te zetten in de vervolgfase.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers



> Retouradres Postbus 2501 2500 EX 's-Gravenhage

Waterschap de Dommel
T.a.v. de dijkgraaf de heer E. de Ridder
Postbus 10.001
5280 DA Boxtel

**Directoraat-Generaal
Mobiliteit**
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Rijnstraat 8
Postbus 2501
2500 EX 's-Gravenhage

Ons kenmerk
IENW/BSK-2022/56633

Uw kenmerk
Z59513/

Datum 14 april 2022
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A2 Deil-'s-
Hertogenbosch-Vught

Geachte heer de Ridder,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught. Als Bevoegd Gezag vanuit de Tracéwet, reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen.

De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog vier opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant, de provincie Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland. Mijn reactie op uw zienswijze is afgestemd met de andere opdrachtgevers. In uw reactie brengt u een tweetal aandachtspunten naar voren. Met deze brief wil ik daar graag op reageren.

In bijlage D van de ontwerp-structuurvisie zijn de meekoppelkansen opgenomen die in de MIRT-verkenning naar voren zijn gekomen. Op die lijst staan ook de meekoppelkansen omtrent water waar u aandacht voor vraagt. In de verdere toelichting bij de ontwerp-structuurvisie zijn deze kansen verder uitgewerkt. Ten aanzien van de meekoppelkans omtrent de Dungense Polder is met de waterschappen afgesproken dat zij de uitkomsten van het gebiedsproces met Rijkswaterstaat bespreken. Dit om te bezien of de geïdentificeerde kans een verdere plek in de planuitwerking zou kunnen krijgen als meekoppelkans. Indien u met Rijkswaterstaat overeenstemming bereikt over uitvoering en financiering van deze meekoppelkans, dan kan deze in de planuitwerking verder uitgewerkt worden.

In de ontwerp-structuurvisie is met betrekking tot de meekoppelkansen 'anticiperen op piekbuien' opgenomen dat er een 90 mm stresstest in de planuitwerking wordt uitgevoerd. Op basis van de uitkomsten wordt met de betrokken waterschappen in overleg bepaald welke watercompensatiemaatregelen verstandig zijn.

Ten slotte wil ik u bedanken voor de constructieve inzet van uw waterschap binnen het project de afgelopen jaren. Ik kijk er naar uit om deze samenwerking voort te zetten in de vervolgfase.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers