

Vergaderjaar 2020–2021

35 861

Structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught

Nr. 1

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 juni 2021

Op dit moment is de MIRT-Verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught in de afrondende fase. Het doel van deze 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. Hierdoor nemen de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk, de verkeersveiligheid en robuustheid van het netwerk, en de bereikbaarheid van het gebied per saldo toe.

In de afgelopen periode is samen met de regionale mede-opdrachtgevers een ontwerp-Voorkeursbeslissing uitgewerkt. Hierbij zend ik u daarom de Ontwerp-Structuurvisie A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught met het plan-MER (zie bijlage 1 en 2)¹. In de ontwerpstructuurvisie wordt de Voorkeursbeslissing beschreven. De infrastructurele onderdelen daaruit worden in de opvolgende planuitwerkingsfase gedetailleerd uitgewerkt tot een juridisch verplichtend Projectbesluit. Op basis daarvan kan dan realisatie plaatsvinden. De bijlagen en de achtergrondrapporten zullen bij de terinzagelegging beschikbaar zijn op de website van het Platform participatie (www.platformparticipatie.nl).

Achtergrond MIRT-Verkenning A2 Deil-'s-Hertogenbosch-Vught

De A2 is de belangrijkste noord-zuidverbinding van Nederland en verbindt de kennisregio Eindhoven met de Randstad. Op dit moment dreigt de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught uit te groeien tot een van de grootste fileknelpunten van het land. Het Kennisinstituut voor Mobiliteit verwacht dat in 2022 of 2023 het wegverkeer alweer op het niveau van 2019 ligt. Op het traject spelen zowel problemen rondom bereikbaarheid als verkeersveiligheid. De hoge verkeersintensiteiten zorgen voor veel files op het traject wat versterkt wordt door knelpunten zoals de Maasbrug en Waalbrug, knooppunten Empel en Deil en aansluitingen op het

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

onderliggend wegnen. Daarnaast vinden er met enige regelmaat verkeersongevallen plaats. De problemen op dit traject waren aanleiding om in juni 2018 een startbeslissing te nemen voor de MIRT-Verkenning A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught.

Voorkeursbeslissing en Ontwerp-Structuurvisie

In de MIRT-Verkenning is een Ontwerp-Structuurvisie uitgewerkt waarin de Voorkeursbeslissing is opgenomen. De in de Voorkeursbeslissing opgenomen maatregelen zorgen ervoor dat de bereikbaarheidsproblematiek in vergaande mate wordt opgelost. In de Voorkeursbeslissing is met het Brede Mobiliteits Pakket (2025–2030) ook een vervolg opgenomen op de al in gang gezette korte termijn maatregelen voor de periode 2018–2025. Ten slotte voorziet de Voorkeursbeslissing in een pakket aan flankerende maatregelen waarbinnen de regio maatregelen zal nemen die bijdragen aan het verbeteren van het algehele mobiliteitssysteem op en rond de A2. Hiermee voldoet het voorgestelde besluit het beste aan de doelstellingen die bij de start van het project gesteld zijn. Er is balans tussen enerzijds het belang van doorstroming en bereikbaarheid en anderzijds het belang van leefbaarheid en milieu. 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. Alle bestuurlijk betrokken partijen hebben hun voorkeur uitgesproken voor deze Voorkeursbeslissing. De Voorkeursbeslissing bestaat uit de volgende elementen waarbij in de Ontwerp-Structuurvisie een nadere detaillering van de hieronder benoemde elementen is opgenomen.

1. Een verbreding van de A2 tussen knooppunten Deil en Empel met 1 rijstrook per rijrichting naar 2x4.
2. Realisatie van een nieuwe brug over de Waal en een nieuwe brug over de Maas:
3. Toevoeging van een derde rijstrook op delen van de parallelrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch met een maximumsnelheid van 100 km/uur, in combinatie met behoud van de verlaagde snelheid van 100 km/uur op de hoofdrijbaan van de Ring.
4. Optimalisatie Knooppunt Deil.
5. Behoud en optimalisatie van de aansluiting Waardenburg op de huidige locatie.
6. Combineren van de invoeg-/uitvoegstroken op de A59 bij 's-Hertogenbosch.
7. Maximale inzet op zowel maatregelen uit het brede mobiliteitspakket als flankerende maatregelen gericht op het mobiliteitssysteem van de A2. In tegenstelling tot de nummers 1 t/m 6 die door Rijkswaterstaat in een planstudie worden uitgewerkt, zal dit pakket, in samenhang met de planstudie, door de betrokken regionale partijen² verder worden uitgewerkt.
8. 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 een maximale inzet en het bereiken van de maximaal haalbare prestatie. Het project voert een basisset aan duurzaamheidsmaatregelen door (maatregelen met gelijke of lagere kosten dan de standaardmaatregelen). In de planuitwerking wordt nagegaan of er aanvullend ambitiebudget gevonden kan worden voor nadere invulling van duurzaamheidsambities;
9. Meekoppelkansen: nadere uitwerking en besluitvorming over de meekoppelkansen vindt plaats in de planuitwerkingsfase. Voor een

² Provincies Gelderland en Noord-Brabant, gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland.

aantal meekoppelkansen zijn afspraken al onderdeel van het concept-voorkeursalternatief.

Stikstof

Zoals gezegd betreft het hier de Voorkeursbeslissing en volgt hierna nog de planuitwerkingsfase waarin de Voorkeursbeslissing nader wordt uitgewerkt. Voor deze Voorkeursbeslissing is het alternatief gekozen dat voldoende probleemoplossend vermogen biedt en daarbij de laagste berekende depositiebijdrage heeft. Bij de planuitwerking worden de mogelijkheden voor mitigatie nader onderzocht.

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 effecten op de kwaliteit van deze gebieden niet op voorhand kan worden uitgesloten, waardoor mogelijk mitigatie en/of compensatie nodig is en een risico voor de haalbaarheid van het Tracébesluit optreedt. Voor de Voorkeursbeslissing en de (Ontwerp)-Structuurvisie is daarom de haalbaarheid van de onderbouwing apart beschouwd in een bijlage van de Ontwerp-Structuurvisie genaamd de «notitie haalbaarheid ADC-toets A2 Deil-Vught». In die notitie is ook nader ingegaan op de habitattypen/leefgebieden van soorten waarop een mogelijke toename van stikstofdepositie plaatsvindt.

Financiën

Zoals ik u in de BO MIRT brief van 26 november jl. heb gemeld komt de totale Rijksbijdrage voor dit project op € 830 mln (Kamerstuk 35 570 A, nr. 45). Daarnaast dragen de regionale partijen³ maximaal € 45 mln. bij aan de financiering van het brede mobiliteitspakket.

Procedure Structuurvisie

Bewoners en geïnteresseerden hebben op verschillende manieren inbreng kunnen leveren gedurende de Verkenning. Zo zijn er op veel verschillende momenten informatieavonden en workshops geweest en heeft men ook op de website van het project (a2mirtdeilvught.nl) inbreng kunnen leveren op de plannen. Vanaf maart 2020 is dat digitaal gebeurd als gevolg van het Covid-19 virus. Daardoor zijn toch veel mensen op een doelgerichte manier bereikt. Het Voorkeursbesluit is mede tot stand gekomen naar aanleiding van inbreng van gebruikers van en bewoners langs de A2 en de regionale bestuurders. Van alle participatieactiviteiten is, mede met het oog op de Omgevingswet, een Participatieverslag gemaakt dat als bijlage van de Ontwerp-Structuurvisie ter inzage wordt gelegd.

Ik ben voornemens de Ontwerp-Structuurvisie op 9 juni 2021 ter inzage te leggen. Eenieder heeft dan zes weken de tijd om een zienswijze in te dienen. Parallel aan de zienswijzenprocedure wordt de Commissie m.e.r. een advies over de plan-MER gevraagd. Na afronding van de zienswijzenprocedure en het daaropvolgende besluitvormingsproces zal ik de definitieve Voorkeursbeslissing nemen en de definitieve Structuurvisie vaststellen. Dit is voorzien voor het einde van dit jaar.

³ Provincies Noord-Brabant en Gelderland, gemeente 's-Hertogenbosch en de Regio Rivierenland.

Ten slotte, wil ik u graag erop wijzen dat voor vaststelling van de definitieve Structuurvisie het noodzakelijk is dat een eventuele behandeling van de Ontwerp-Structuurvisie uiterlijk eind september door de Kamer is afgerond. Indien de behandeling later plaatsvindt heeft dit consequenties voor de planning van het project. Na vaststelling van de Structuurvisie, eind 2021, wordt het Voorkeursalternatief verder uitgewerkt in een Ontwerp Projectbesluit en een Projectbesluit. Vooralsnog is de verwachting dat het Ontwerp Projectbesluit rond 2023 gereed zal zijn en het Projectbesluit rond 2025. Het project zal vervolgens gerealiseerd worden waarna het project begin 2031 wordt afgerond.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga