



> 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

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-2022/56637

Uw kenmerk
21.0001489

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 verbindingsader 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 meekoppelkans 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