

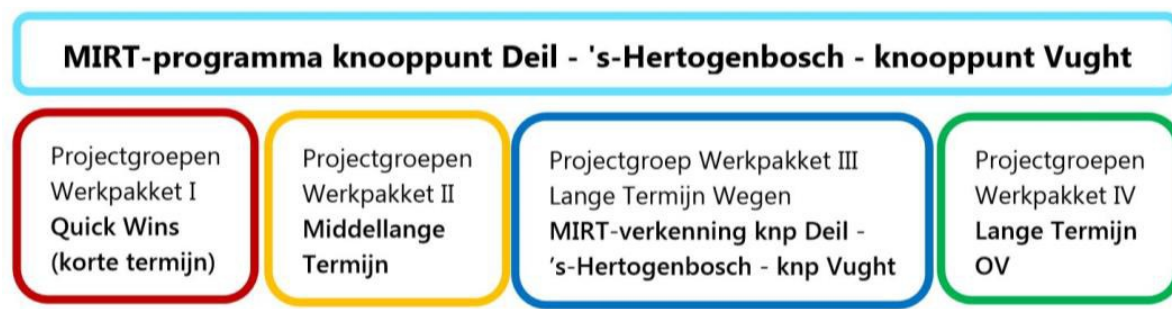
## Bijlage 1: Nadere informatie over MIRT-programma

### bij Informatienota A2 MIRT stand van zaken keuze voorkeursalternatief

19 mei 2020

#### 1. MIRT-programma kent verschillende werkpakketten

De A2 dreigt tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught uit te groeien tot een van de grootste fileknelpunten van Nederland. Om dit op te lossen is het programma A2 in het leven geroepen. Dit programma wordt uitgevoerd door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), Rijkswaterstaat, de provincies Gelderland en Noord-Brabant, gemeente 's-Hertogenbosch en Regio Rivierenland. Het programma kent zowel korte- als lange termijn maatregelen. Het programma bestaat uit vier werkpakketten die in verschillende projectgroepen verder worden onderzocht en uitgewerkt.



#### 1.1. Quick Wins en Middellange termijn Maatregelen

De Quick Wins en Middellange termijn maatregelen (werkpakketten I en II) richten zich op het verkleinen van de knelpunten om de periode tot aan de structurele oplossing te overbruggen. De werkgeversbenadering is voor de Bommelerwaard al gestart en heeft een koploperspositie. Ook is er een logistiek makelaar aangenomen om logistieke initiatieven te stimuleren. Daarnaast is de snelle fietsroute Zaltbommel – Den Bosch in ontwikkeling en wordt gewerkt aan de uitbreiding van de P&R bij station Zaltbommel. Een onderzoek naar automatisch rijden in Regio Rivierenland heeft aangetoond dat dit geen potentie heeft en geen bijdrage levert de A2.

Het programma A2 onderzoekt de volgende maatregelen voor Zaltbommel:

- Onderzoek Carpoolplekken: besluit verwacht najaar 2020
- Toeritdosering Zaltbommel

De stuurgroep van het programma A2 besloot op 3 maart 2020 dat de volgende maatregelen voor station Zaltbommel in potentie voldoende spitsmijdingen opleveren:

- Korte termijn Zaltbommel: realiseren van oplaadpunten voor elektrische auto's op de P&R
- Middellange termijn Zaltbommel: Faciliteren van ruimte voor deelmobiliteit, waaronder deelauto's en deelfietsen.

Dat wil nog niet zeggen dat realisatie al gegarandeerd is. De maatregelen moeten nog verder onderzocht en uitgewerkt worden. En er moeten afspraken gemaakt welke partners welke kosten op zich nemen (gemeente Zaltbommel is een van de partners). De maatregelen liggen niet altijd op ons grondgebied, maar op gebied van NS en ProRail, waardoor wij niet de initiatiefnemer zijn voor de realisatie hiervan.

## 1.2. MIRT-Verkenning A2

Doel van de MIRT-verkenning (werkpakket III) is het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven op de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught. Daarvoor zal de doorstroming in beide richtingen verbeterd moeten worden. Dit versterkt de betrouwbaarheid van de reistijd en de bereikbaarheid van het gebied.

### Beoordelingsfase van de 4 kansrijke alternatieven

Onderstaande figuur laat zien waar de MIRT-verkenning zich bevindt in de hele procedure. In het hele traject van initiatief tot realisatie is dit project dus nog niet heel ver. Tijdens deze fase wordt beslist welke maatregelen in de planfase verder uitgewerkt worden tot concrete maatregelen.

De MIRT-verkenning bevindt zich nu aan het einde van de beoordelingsfase op de overgang naar de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Een zeer belangrijke fase want nu wordt bepaald welke maatregelen uit de vier kansrijke alternatieven het Voorkeursalternatief gaan vormen, dat uitgewerkt wordt tot concrete maatregelen. Een fase waarin we via de Ambtelijke en Bestuurlijke Adviesgroep en de Stuurgroep A2 invloed kunnen uitoefenen op deze keuze.

De afgelopen maanden zijn alle onderdelen van de varianten schetsmatig uitgewerkt. Deze grove uitwerking is bedoeld om de varianten te kunnen beoordelen op alle aspecten die zijn vastgelegd in het NRD. En op basis daarvan een keuze te maken voor het Voorkeursalternatief. Maatregelen zijn gekoppeld aan een van de 4 kansrijke alternatieven, maar het voorkeursalternatief kan samengesteld worden uit alle verschillende onderzochte maatregelen.

Voor regio Rivierenland zijn de maatregelen op het noordelijk deel van de A2 van belang. Dit betreft de eventuele verbreding naar 2x4 of 2x5, inclusief de Waal- en Maasbrug, knooppunt Deil, de aansluitingen Waardenburg en Kerkdriel. Per voorkeursalternatief is één maatregel uitgewerkt. Bij een verbreding naar 2x4 of 2x5 is een nieuwe brug over de Waal (en Maas) nodig. De nieuwe Waalbrug komt dan ten oosten van de bestaande A2-brug te liggen, dus tussen de A2-brug en de spoorbrug.

Op de website [www.A2inbeeld.nl](http://www.A2inbeeld.nl) kunt u meer in detail informatie vinden over de verschillende maatregelen per kansrijk alternatief. Deze wordt regelmatig bijgewerkt dus dan heeft u altijd de meest actuele informatie.

## 1.3. OV toekomstbeeld 2040

Binnen dit project wordt gekeken op welke manier het OV in 2040 een bijdrage moet leveren aan het bereikbaar houden van Nederland. Aandachtspunt voor de regio Rivierenland is het bereikbaar houden van het landelijk gebied met het OV. Een van de ambities die namens de regio is ingebracht is om van Geldermalsen een intercity station te maken en een frequentie verhoging van het aantal sprinter op Zaltbommel te realiseren. De voorkeur voor Geldermalsen als intercitystation (en niet Zaltbommel) heeft te maken met het feit dat Geldermalsen een overstappunt is tussen verschillende richtingen. Op dit moment is hier niets concreets over te melden.

## 2. Denkrichting voorkeursalternatief

### 2.1. Nadere onderbouwing en toelichting van de denkrichting voorkeursalternatief

Voor regio Rivierenland zijn enkele maatregelen van essentieel belang om de huidige problematiek op het traject Deil-Empel te verbeteren. Dit betreft allereerste een goede doorstroming van knooppunt Deil met daarin meegenomen een goede afwikkeling richting de A15 ter voorkoming van mogelijke terugslag naar de A2 of het creëren van een flessenhals op de A15. Dit verbetert ook de leefbaarheid in gemeente West Betuwe, waarbij momenteel veel sluipverkeer wordt ervaren in onder andere Beesd

en Waardenburg, doordat automobilisten er voor kiezen het regionale netwerk te gebruiken om knooppunt Deil te mijden. Een verplaatsing van de op- en afrit van Waardenburg naar het noorden is zowel voor de A2 als voor de leefbaarheid in de regio positief.

Ook dient er een voldoende robuuste oplossing voor het traject Deil – Empel gekozen worden om het capaciteitsknelpunt op de A2 op te lossen en zo het onderliggend wegennet te ontlasten.

De keuze op dit traject is 2x3, 2x4 of 2x5 rijstroken, zowel op de snelweg als op de bruggen. De resultaten van het verkeersmodel laten zien dat hoe meer rijstroken op de A2 er zijn, hoe hoger het doelbereik is. Bij geen verbreding, dus 2x3 rijstroken, is er te weinig doelbereik en resulteert dit in negatieve reistijdbaten. Een verbreding naar 2x4 of 2x5 is daarom wenselijk.

Een verbreding naar 2x4 heeft doelbereik, het leidt tot een reductie van het aantal voertuigverliesuren van 80% en derhalve tot een belangrijke afname van de reistijd op het traject Deil-Vught, maar leidt niet tot het volledig oplossen van de congestieproblematiek op de A2 (met name in de spits). Een oplossing met 2x4 rijstroken is alleen met aanvullende maatregelen voldoende toekomstvast te maken. Een breed pakket aan diverse extra mobiliteitsmaatregelen zal dan nodig zijn om de robuustheid in de toekomst te garanderen. Hierbij kan gedacht worden aan meer of betere fietsverbindingen, investeringen bij de stationsgebieden, carpoolplaatsen realiseren in combinatie met gedragscampagnes om weggebruikers te overtuigen met ander type vervoer op de A2 te rijden. Ook nieuwe technieken en beter gebruik van data kan mogelijk de doorstroming op de A2 verbeteren.

Een verbreding naar 2x5 heeft het meeste doelbereik en zorgt voor minder sluipverkeer en overlast in de gemeenten. Maar de ruimtelijke impact in onze regio en de vergunbaarheidsrisico's (onder andere vanuit stikstofdepositie) zijn het grootst. Zowel bij Waardenburg, Zaltbommel en Kerkdriel zal een verbreding naar 2x5, huidige of toekomstige bedrijven kunnen raken, wat economisch gezien minder wenselijk is. Daarnaast dient er nog nagegaan te worden hoe de kosten zich verhouden tussen een toekomstvaste 2x4 (met maatregelen) ten opzichte van een verbreding naar 2x5.

Een nadere onderbouwing en analyse is daarom momenteel nog nodig. Dit kan onder andere door het uitvoeren van een Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA) en nadere inschatting van vergunbaarheidsrisico's. Aan de hand daarvan kan een betere afweging gemaakt worden tussen de alternatieven op alle geanalyseerde vakgebieden en kosten.

Voor een robuuste oplossing zullen ook de bruggen verbreed moeten worden naar 2x4 of 2x5. Voor de bruggen is het daarnaast wenselijk deze toekomstvast in te richten met op beide bruggen ruimte voor een langzaam verkeer verbinding, zoals op de Waalbrug momenteel al geldt. De op- en afritten Zaltbommel en Kerkdriel zullen niet aangepast hoeven worden, slechts verschuiven door de verbreding van de A2. Hierbij is het van belang dat er wel een goede afwikkeling van het verkeer ontstaat, waardoor de huidige toeritdoseringsystemen (tdi's) niet meer nodig zijn.

Het traject Empel-Vught en Empel-Rosmalen liggen op grondgebied Brabant en worden door de provincie Brabant en de gemeente 's-Hertogenbosch mede beoordeeld. Waar een verbreding naar 2x5 op het Gelderse deel tussen Deil – Empel voor een verkeerskundig robuuste oplossing zorgt, zorgt de verkeersaantrekkende werking door deze verbreding op het Brabantse deel voor meer verkeer op de hoofdrijbaan van de Ring 's-Hertogenbosch en hiermee een toename van de I/C verhouding, door dat de capaciteit van de hoofdrijbaan gelijk blijft.

Belangrijk om mee te geven is dat de definitieve gedetailleerde kostenramingen nog niet gereed zijn. Er wordt nog gewerkt aan een uitsplitsing om beter inzicht te krijgen per alternatief en maatregel per locatie.

Bij het kiezen voor een voorkeursalternatief is het belangrijk om een goede afweging te kunnen maken tussen robuustheid en doelmatigheid ten opzichte van de kosten. Dit gaat met name op voor de

huidige knelpunten bij de knooppunten Deil en Empel en de bruggen. De robuustheid van het traject Deil-Empel is zo sterk als haar zwakste schakel.

Samenvattend spreken wij als college van de gemeente Zaltbommel de wens uit voor een robuuste en toekomstvaste oplossing voor de langere termijn (met ruimte om mogelijke extra groei op te vangen) waarbij een nadere analyse en onderbouwing moet uitwijzen welke variant dat is. Hierbij vragen wij expliciet aandacht voor de onderbouwing van:

- a. alternatief 2x5
- b. de kosteneffectiviteit van de flankerende maatregelen bij alternatief 2x4
- c. de keuze tussen 2x4 en 2x5.

### **3. Gevolgen door Covid-19**

Sinds 16 maart is Nederland in een intelligente lockdown vanwege de Corona pandemie. Deze coronacrisis heeft niet alleen grote gevolgen voor de zorg en de economie, ook de mobiliteit wordt hierdoor beïnvloed. Dit is momenteel goed te zien aan het wegbeeld in Nederland; de files zijn nagenoeg verdwenen en het openbaar vervoer rijdt met aangepaste dienstregelingen en zeer lage bezetting.

Het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid heeft daarom een trendprognose uitgevoerd over de ontwikkelingen van het wegverkeer en hebben hierop aansluitend onderzoek gedaan naar het veranderende gedrag van werknemers die genoodzaakt moeten thuiswerken en welke effecten dit heeft op de toekomstige mobiliteit.

Het KIM heeft berekend dat er voorlopig weinig verkeer blijft rijden. Op korte termijn zien we automobilititeit sterk teruglopen als gevolg van de coronacrisis. De groei van automobilititeit blijft tot in ieder geval 2025 achter bij de 'oude' ramingen van voor de crisis. Het KIM heeft echter becijferd dat het totale verkeersvolume in 2025 weer boven (in een hoog scenario) of op (in een laag scenario) het niveau is van 2019. In 2019 was de filedruk al weer een stuk hoger dan eerdere jaren (stijging van 14,2% tov 2018).

De Coronacrisis heeft ons natuurlijk ook nu al wat geleerd. Thuiswerken lijkt toch beter mogelijk dan veel werkgevers altijd hebben aangegeven. Onderzoek van het KIM geeft aan dat een deel van deze gedragsverandering mogelijk blijvend zal zijn, en dat helpt natuurlijk ook bij oplossen van de files. Een kwart van de mensen die meer zijn gaan thuiswerken en een derde van mensen die vaker op afstand vergaderen, verwacht dit in de toekomst te blijven doen. Ook denkt een op de vijf Nederlanders vaker te gaan lopen of de fiets te pakken.

Een van de quickwins in het programma A2 Deil-Vught is de werkgeversbenadering. Hiermee wordt samen met werkgevers bekeken of (een deel van) niet meer met de auto naar het werk kan komen, maar hier een geschikt alternatief voor heeft. Alternatieven zijn het mogelijk maken om met het openbaar vervoer te reizen, op de fiets te komen, samen te reizen of vanuit thuis te werken. Door het coronavirus wordt met name het thuiswerken versterkt met mogelijk meer kansen in de toekomst. Aan de andere kant laat de crisis ook zien dat het openbaar kwetsbaar is in deze situatie en men in de 1,5meter-samenleving (tijdelijk) weer met de auto gaat reizen en het openbaar vervoer mijdt. Daarnaast zien we nu ook hoe vitaal het goederenvervoer over de weg is, van het grootschalige transport, tot de bezorging aan huis. Dit betekent dat we hierin moeten blijven investeren, ook in de stedelijke omgeving, maar dan misschien wel op een andere (veilige, slimme en duurzame) wijze.

Worden de wegenprojecten vanwege deze ontwikkelingen mogelijk geschrapt? We bouwen voor de toekomst, de NMCA 2017 laat zien dat in 2030 de hele randstad tot Zwolle, Arnhem en Eindhoven vast loopt als we niets doen. We gaan daarom zeker nog geen projecten schrappen: niet op de weg en niet op het spoor. Er is hierdoor geen reden te bedenken dat de planningen en het proces van de MIRT verkenning A2 op dit moment door de coronacrisis beïnvloedt wordt.