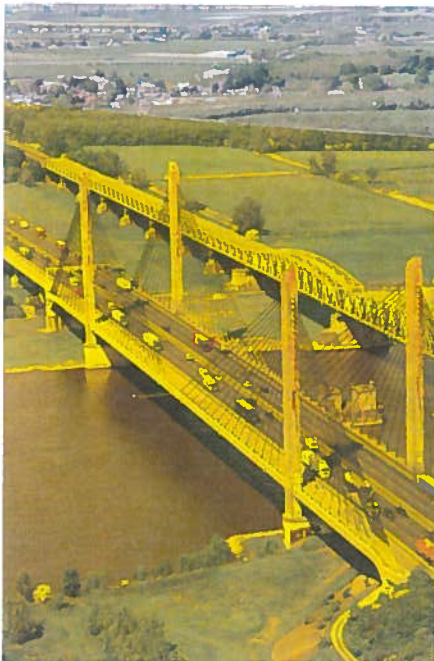


Startbeslissing MIRT-Verkenning

A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught



Datum: 04-06-2018

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, stylized 'C' followed by a horizontal line and a smaller 'S'.

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

IENW/BSK-2018/70794

Inhoudsopgave

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | INLEIDING | 3 |
| 1.1 | AANLEIDING VOOR DE STARTBESLISSING A2 KNOOPPUNT DEIL – 'S-HERTOGENBOSCH - KNOOPPUNT VUGHT | 3 |
| 1.2 | AFBAKENING: PROJECTGEBIED EN STUDIEGEBIED | 4 |
| 1.3 | LEESWIJZER | 4 |
| 2 | OPGAVE EN DOELSTELLING | 5 |
| 2.1 | DE A2 IS VAN NATIONAAL EN REGIONAAL BELANG | 5 |
| 2.2 | URGENTE BEREIKBAARHEIDSOOGAVE | 5 |
| 2.3 | DOELSTELLING VAN DE MIRT-VERKENNING: VERBETEREN VAN DE DOORSTROMING OP DE A2 | 6 |
| 2.4 | BREED PAKKET AAN MAATREGELEN | 6 |
| 2.5 | RAAKVLAKKEN MET ANDERE PROJECTEN EN ONTWIKKELINGEN ZIJN IN BEELD | 7 |
| 2.6 | GEDRAGEN BEELD VAN DE OPGAVE | 7 |
| 3 | AANPAK, OPLOSSINGSRICHTINGEN EN PROCEDURE | 8 |
| 3.1 | TRACÉWETPROCEDURE MET STRUCTUURVISIE | 8 |
| 3.2 | VIER FASEN IN DE MIRT-VERKENNING: START, ANALYSE, BEOORDELING EN BESLUITVORMING | 9 |
| 3.3 | VERSCHILLENDE OPLOSSINGSRICHTINGEN WORDEN IN ALTERNATIEVEN UITGEWERKT | 11 |
| 3.4 | MEEKOPPELKANSSEN | 12 |
| 3.5 | BEKOSTIGING VAN MAATREGELEN | 12 |
| 3.6 | PLANNING | 12 |
| 4 | ORGANISATIE | 13 |
| 4.1 | RIJK EN REGIO WERKEN SAMEN AAN DE VERKENNING | 13 |
| 4.2 | PARTICIPATIEPROCES IS EEN BELANGRIJKE BOUWSTEEN VOOR EEN SUCCESVOLLE VERKENNING | 14 |
| | BIJLAGE A: BRONNENLIJST | 15 |
| | BIJLAGE B: BETROKKEN STAKEHOLDERS BIJ TOTSTANDKOMING STARTBESLISSING | 16 |
| | BIJLAGE C: LIJST MET AFKORTINGEN | 17 |

1 Inleiding

1.1 Aanleiding voor de Startbeslissing A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught

Het MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught is gestart in juni 2016 en in november 2017 afgerond¹.

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 is het traject het grootste knelpunt in Zuid-Nederland op basis van de economische verlieskosten; deze lopen hier op tot €100 mln. per jaar in 2040. Delen van trajecten staan op de plaatsen 1, 5 en 9 bij een laag scenario en op 2, 3 en 8 bij een hoog scenario.

De probleemanalyse uit het MIRT-onderzoek A2 bevestigt het beeld uit de NMCA dat er sprake is van een fors knelpunt. Dat knelpunt neemt zonder maatregelen sterk toe. Op basis van de probleemanalyse is samenhangend maatregelenpakket opgesteld, met quickwins en oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn.

In het Bestuurlijk Overleg MIRT Zuid op 6 december 2017 is besloten dat Rijk en regio een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak starten voor het totale maatregelenpakket en dat het Rijk een MIRT-verkenning start naar structurele verbreding van de A2. Dit besluit is bekrachtigd in het Bestuurlijk Overleg Oost op 7 december 2017.

A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught

- Rijk en regio stemmen in met de resultaten van het MIRT-onderzoek A2 Deil – 's-Hertogenbosch – Vught.
- Rijk en regio erkennen dat de realisatie van het pakket aan quick wins gedurende enkele jaren ervoor kan zorgen dat de verkeersdoorstroming op de A2 niet verder verslechtert, maar dat deze korte termijnmaatregelen niet afdoende zijn om de A2 voor de lange termijn bereikbaar te houden. Op de middellange termijn groeit de bereikbaarheidsproblematiek zonder aanvullende infrastructurele ingrepen opnieuw boven het huidige niveau.
- Rijk en regio erkennen het belang van een gezamenlijke en gecombineerde aanpak van de korte en de (middel)lange termijn. Het voorgestelde maatregelenpakket voorziet, vanwege het grote nationale belang van de A2 en de ernst en omvang van de bereikbaarheidsproblematiek op grond van de NMCA, daarom ook in oplossingsrichtingen voor de (middel)lange termijn.
- Rijk en regio starten een adaptieve, gebiedsgerichte aanpak voor het totale maatregelenpakket. Rijk en regio gaan daarbij voor de korte termijn een pakket aan quick wins uitwerken en uitvoeren en de oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn nader onderzoeken. De totale kosten van het pakket aan quick wins en de voorbereidende onderzoekskosten zijn geraamd op €45,9 miljoen (exclusief BTW). Het Rijk reserveert hiervoor €18,3 miljoen (exclusief BTW). De regionale overheden zullen hiervoor in totaal €27,6 miljoen (exclusief BTW) reserveren. Het Rijk reserveert daarnaast €430 miljoen (inclusief BTW) voor het starten van een MIRT-Verkenning naar structurele verbreding van de A2 (75% van de globaal geraamde kosten van €570 miljoen, inclusief BTW). Hierbij zijn de onderzoekskosten 50/50 verdeeld over Rijk en regio.

Afspraak BO-MIRT ZUID 6 december 2017, bekrachtigd in BO-MIRT OOST 7 december 2017

¹ De resultaten van dit MIRT-onderzoek zijn in te zien via de volgende links:

http://rijksoverheid.minienm.nl/MIRT/20171012%20Eindrapportage_MIRT_De%20Resultaten.pdf

<http://rijksoverheid.minienm.nl/MIRT/20171006%20FACTSHEETS%20EN%20KOSTEN%20DEFINITIEF.pdf>

Met de voorliggende startbeslissing kan die MIRT-verkenning van start gaan. De MIRT-Verkenning is dus onderdeel van de adaptieve, gebiedsgerichte aanpak A2 ('Aanpak A2'): een breed maatregelpakket voor het traject A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught, dat is opgesteld in het MIRT-Onderzoek dat voor dit traject is uitgevoerd. Het bestaat uit quickwins voor de korte termijn en oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn. De MIRT-verkenning richt zich op potentiële oplossingsrichtingen voor de lange termijn, die betrekking hebben op het wegennet.

De Startbeslissing is in de Tracéwet vastgelegd in artikel 2 lid 1. De beslissing wordt genomen door de Minister en is tot stand gekomen in samenwerking met de provincies Noord-Brabant en Gelderland, de gemeente 's-Hertogenbosch, de Regio Rivierenland en vertegenwoordigers van diverse belangenorganisaties. Hiermee wordt voldaan aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding van de Startbeslissing relevante bestuursorganen te betrekken.

Nieuwe MIRT-spelregels sinds november 2016

De MIRT-Verkenning gaat volgens de eind 2016 vernieuwde MIRT-spelregels. De belangrijkste wijzigingen voor een MIRT-Verkenning is dat er bij de Startbeslissing geen 100%, maar 75% zicht moet zijn op financiering. Bij de Voorkeursbeslissing moet de financiering inclusief de mogelijke cofinanciering duidelijk zijn. Niet alle opgestarte MIRT Verkenningen zullen door kunnen gaan naar de Planuitwerking. Daarover wordt elk jaar in het MIRT-proces met de regio's en de Tweede Kamer een afweging gemaakt.

Andere nieuwe elementen:

- breed verkennen vanuit de opgave
- adaptief programmeren
- korte termijn maatregelen financieren uit het Infrafonds
- duurzaamheid gekoppeld aan MIRT-opgaven

1.2 Afbakening: projectgebied en studiegebied

De scope van de MIRT-Verkenning A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught bestaat uit een projectgebied en een studiegebied. Het projectgebied is het gebied, waar het probleem moet worden opgelost; het betreft het traject van de A2 vanaf knooppunt Deil (A2, 89,0 km) tot en met knooppunt Vught (A2, 122,5 km), in beide richtingen met een lengte van ca. 30 kilometer. De knooppunten Deil en Vught en alle tussenliggende aansluitingen en knooppunten op dit traject van de A2 vallen binnen de scope van de MIRT-Verkenning. De A2 kruist op dit traject twee rivieren: de Waal bij Zaltbommel en de Maas bij 's-Hertogenbosch.

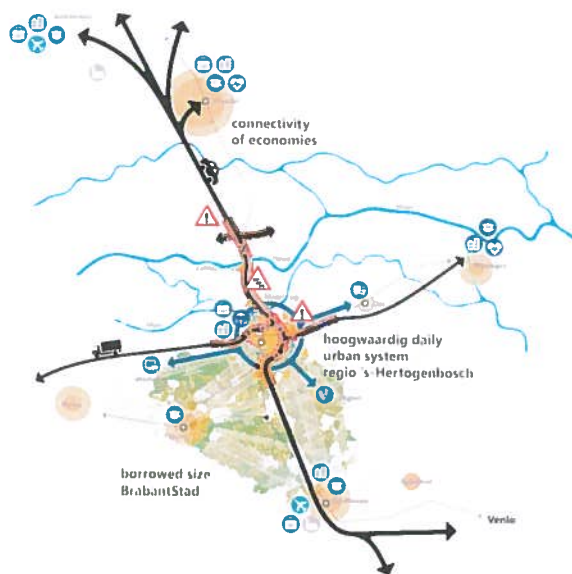
De omvang van het studiegebied wordt bepaald door de te verwachten effecten van de te onderzoeken maatregelen. Het studiegebied zal daarom verschillen per te onderzoeken aspect.

1.3 Leeswijzer

Deze Startbeslissing is als volgt opgebouwd. Dit hoofdstuk, *hoofdstuk 1*, beschrijft de aanleiding en afbakening voor de MIRT-Verkenning. *Hoofdstuk 2* gaat in op het doel en de opgaven van de verkenning en ruimtelijk relevante ontwikkelingen. *Hoofdstuk 3* beschrijft de aanpak van de verkenning met aandacht voor het wettelijk kader en de te volgen procedure, het beoordelingskader, de te onderzoeken oplossingsrichtingen, potentiële meekoppelkansen, de bekostiging en een planning op hoofdlijnen. Tot slot geeft *hoofdstuk 4* inzicht in de organisatie en het participatieproces.

2 Opgave en doelstelling

2.1 De A2 is van nationaal en regionaal belang



In de probleemanalyse, die is gemaakt tijdens het MIRT-Onderzoek, is gebleken dat de noord-zuidverbinding A2 op verschillende schaalniveaus van belang is. In de eerste plaats voor het nationale netwerk van steden en regio's die een bijdrage leveren aan de Nederlandse economie. In het licht van de ruimtelijk-economische kenmerken van het onderzoeksgebied spelen nog twee andere schaalniveaus een rol. Het tweede schaalniveau is het regionale netwerk (BrabantStad + Nijmegen) en het derde schaalniveau gaat over de daily urban systems van de regio's 's-Hertogenbosch en Rivierland.

Figuur 1:
conclusie uit probleemanalyse MIRT-onderzoek

2.2 Urgente bereikbaarheidsopgave

De A2 tussen de knooppunten Deil en Vught is van belang voor de Ruimtelijk Economische Ontwikkel Strategie (REOS), die inzet op het versterken van de agglomeratiekracht van Nederland. De A2 vervult een cruciale rol in de doorstroming op de as Amsterdam - Eindhoven - Maastricht en voor de bereikbaarheid van Rivierland, BrabantStad en de regio Nijmegen. Het toenemende verkeersaanbod betekent dat de bereikbaarheid van economisch belangrijke locaties steeds verder onder druk komt te staan.

De A2 kent op en tussen de knooppunten Deil en Vught nu al problemen met doorstroming. Op nationaal niveau is dit wegvak een grote bottleneck. Toekomstige verkeersprognoses die uitgaan van toekomstige ontwikkelingen ten aanzien van economie, demografie, gebiedsontwikkeling en aanpassingen in het netwerk laten een autonome groei van het verkeer zien. Hierbij nemen fileproblemen op de A2 knooppunt Deil - 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught in de toekomst nog verder toe, met negatieve netwerkeffecten en daarmee gepaard gaande economische schade tot gevolg.

De dagelijkse congestie leidt tot een verslechterde bereikbaarheid van de regio's 's-Hertogenbosch en Rivierland en van de gemeenten aan de A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught, wat indirect leidt tot een minder aantrekkelijk vestigingsklimaat.

Maatschappelijke organisaties als TLN, EVO, VNO/NCW en ANWB hebben herhaaldelijk aangegeven de filelast op dit traject als één van de grootste knelpunten te beschouwen.

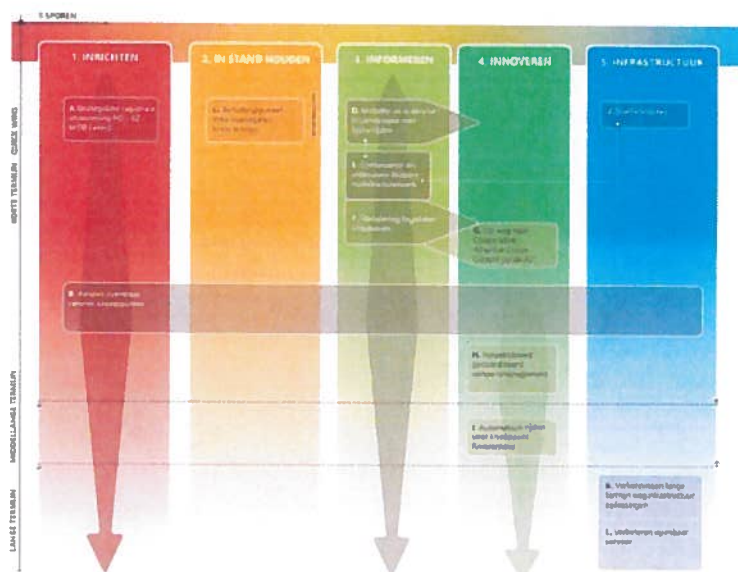
2.3 Doelstelling van de MIRT-verkenning: verbeteren van de doorstroming op de A2

De doelstelling van de MIRT-Verkenning is het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming op en tussen de knooppunten Deil en Vught op de A2 in beide richtingen, waardoor de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk en de bereikbaarheid van het gebied per saldo verbetert. Zodoende levert het project een bijdrage aan de economische ontwikkeling op drie niveaus: nationaal, regionaal en lokaal. Hierbij geldt als randvoorwaarde dat er in de doorstroming op andere wegvakken (HWN en OWN) geen onaanvaardbaar negatief effect optreedt als gevolg van de maatregelen aan de A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught (geen afwenteling).

2.4 Breed pakket aan maatregelen

In lijn met de 'nieuwe werkwijze van het MIRT' is gekozen voor een adaptief pakket aan quickwins en oplossingsrichtingen voor de korte, middellange en lange termijn. Zo kan ook rekening worden gehouden met onzekerheden en nieuwe ontwikkelingen. Bij het vormgeven van de oplossingsrichtingen wordt de aanpak op basis van de vijf I's² gevolgd.

Figuur 19 uit de Resultatennota van het MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught geeft een overzicht van het maatregelpakket, dat bestaat uit maatregelen voor de korte termijn (quickwins), middellange termijn en lange termijn.



Figuur 2: maatregelpakket MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught

In het BO-MIRT is afgesproken dat parallel aan deze MIRT-verkenning:

- de quickwins nader worden uitgewerkt en gerealiseerd door Rijk en regionale partijen en
 - de oplossingsrichtingen voor de middellange en lange termijn nader worden onderzocht.
- Hiervoor is in totaal €45 miljoen (excl. BTW) voor gereserveerd bij Rijk en regionale partners. In het MIRT-onderzoek is geconcludeerd dat deze maatregelen niet afdoende zijn om de A2 op lange termijn bereikbaar te houden. De MIRT-Verkenning richt zich dus op nut en noodzaak van een structurele verbreding van de A2 (maatregel K).

² 1. Inrichten: ruimtelijke keuze. 2. In stand houden: combinaties maken met beheer en onderhoud. 3. Informeren: gebruikers stimuleren om slimme keuzes te maken. 4. Innoveren: innovatieve oplossingen in techniek, gedrag en samenwerking. 5. Infrastructuur: ingrepen in de infrastructuur van de verschillende vervoerswijzen.

Een andere oplossingsrichting voor de lange termijn is het Verbeteren van het OV (maatregel L). Deze oplossingsrichting wordt uitgewerkt in het kader van de Netwerkuitwerking Toekomstbeeld OV 2040, die parallel aan deze MIRT-Verkenning wordt uitgevoerd. De uitkomsten van die Netwerkuitwerking worden zo mogelijk gelijktijdig met de uitkomsten van deze MIRT-Verkenning voorgelegd aan de Stuurgroep A2 knooppunt Deil - 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught, zodat duidelijk is wat het effect van eventuele investeringen in het spoor zijn op de A2 en vice versa.

2.5 Raakvlakken met andere projecten en ontwikkelingen zijn in beeld

In de (directe) omgeving van de A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught is sprake van de volgende relevante ontwikkelingen en projecten die (mogelijk) van invloed zijn op de opgave:

- Programma SmartWayZ (waaronder onder meer A2 Randweg Eindhoven, A2 Eindhoven-Weert, A58 Eindhoven – Tilburg, A67 Eindhoven – Helmond en N279 Veghel –Asten. De MIRT-Verkenning A2 Deil – Vught is geen onderdeel van SmartWayZ; wel worden de SmartMobility-quickwins uit het maatregelpakket van 'De Aanpak A2' ondergebracht bij SmartWayZ.
- Goederencorridors
- A15
- A27
- A50
- A59 / Gebiedsontwikkeling Oostelijke Langstraat (GOL)
- N65
- Deltaprogramma Maas
- Deltaprogramma Waal
- Programma Hoogfrequent Spoor
- Toekomstbeeld OV 2040

In de MIRT-Verkenning wordt uitgewerkt hoe de raakvlakken met deze relevante ontwikkelingen en projecten worden beheerst. Deze zijn niet limitatief en worden aangevuld met in de MIRT-Verkenning opgedane inzichten. Mogelijk leveren deze ontwikkelingen ook meekoppelkansen op.

2.6 Gedragen beeld van de opgave

Verbetering van de doorstroming op de A2 is niet alleen een nationale bereikbaarheidsopgave. Het is ook een sterke wens van de regionale overheden (provincies Gelderland en Noord-Brabant, regio's Rivierenland en 's-Hertogenbosch), regionaal bedrijfsleven en diverse maatschappelijke en belangenorganisaties (zoals ANWB, EVO, TLN, Brabants-Zeeuwse Werkgevers).

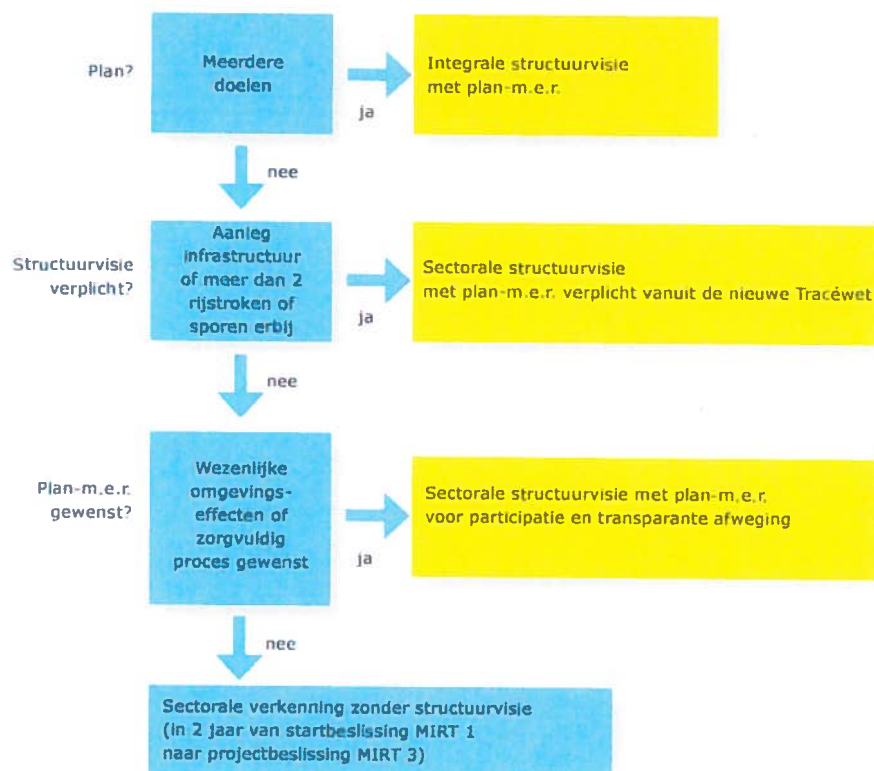
Het MIRT-Onderzoek is samen met bestuurlijke partners uitgevoerd waarbij maatschappelijk partners uitgebreid geraadpleegd zijn. Deze Startbeslissing voor een MIRT-Verkenning is in nauw overleg met de bestuurlijke partners uit de regio tot stand gekomen (zie bijlage B). De stakeholders met wie is gesproken, onderkennen de problematiek en de bereikbaarheidsopgave voor dit deel van de A2 en hechten belang aan het goed in beeld brengen van oplossingsrichtingen en meekoppelkansen. Dit zal in het participatietraject gedurende de verkenning verder worden ingevuld.

3 Aanpak, oplossingsrichtingen en procedure

3.1 Tracéwetprocedure met structuurvisie

Voor deze MIRT-Verkenning wordt uitgegaan van de geldende Tracéwet en het MIRT-spelregelkader. De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor Tracéwetplichtige activiteiten. In beide procedures vindt een verkenning plaats. De eerst mogelijke procedure kent drie formele beslismomenten, namelijk de Startbeslissing, het ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit. Bij de langere procedure wordt de Startbeslissing uitgewerkt in een structuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is genomen. Als uitwerking daarvan komt er vervolgens een ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit.

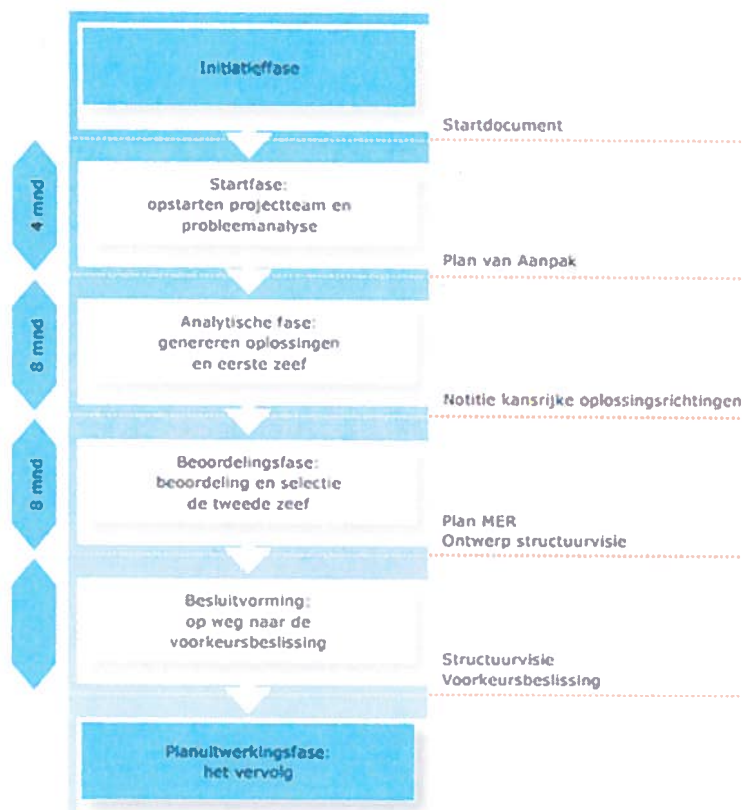
Hoewel het volgens de laatste inzichten niet verplicht lijkt om voor deze MIRT-Verkenning een structuurvisie op te stellen, wordt wel gekozen voor deze procedure. Dit is omdat uit ervaring met eerdere MIRT-Verkenningen is gebleken, dat dit meer ruimte geeft voor het bestuderen en vergelijken van de verschillende alternatieven. Door het opstellen van een structuurvisie en bijbehorende PlanMER is het integraal en zorgvuldig beoordelen van de diverse mogelijke keuzen beter geborgd, terwijl ook een procedure met een structuurvisie tamelijk snel kan worden doorlopen. Bovendien ontstaat een flexibel en transparant proces en bestaat voor eenieder de mogelijkheid om te reageren op de voorkeursbeslissing. De structuurvisie helpt bij het expliciet vastleggen van het commitment en de verantwoordelijkheden van andere partijen,



Figuur 3: wanneer Structuurvisie?

3.2 Vier fasen in de MIRT-Verkenning: start, analyse, beoordeling en besluitvorming

De verkenningfase moet de beslisinformatie opleveren die nodig is om een definitieve voorkeursbeslissing te nemen en te besluiten over de vervolgfase. Voor de volledige Verkenning is conform de fasen in onderstaande afbeelding circa twee jaar tijd nodig. In de Verkenning wordt bekeken wat het beste moment is om de maatregelen uit te voeren gelet op onderlinge samenhang, hinder tijdens de uitvoering, benodigde procedure, urgentie en beschikbaarheid van financiële middelen.



Figuur 4: fasen in MIRT-Verkenning

Startfase:

De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder aangescherpt en onderbouwd op basis van de informatie uit diverse eerder uitgevoerde onderzoeken (MIRT Onderzoeken A2 Kennisas 2015, A2 Deil – 's-Hertogenbosch 2017 en Goederencorridors, ook 2017). Daarnaast zullen onder andere de oplossingsrichtingen voor het wegennet en het beoordelingskader nader worden uitgewerkt. Tenslotte worden de benodigde effectenonderzoeken voorbereid.

Analysefase:

Tijdens deze fase van de MIRT-Verkenning worden de oplossingsrichtingen voor het wegennet uitgewerkt in kansrijke alternatieven. Bij het ontwikkelen van de kansrijke alternatieven zal de kennis van eindgebruikers, omgevingspartijen en de markt zoveel mogelijk worden betrokken. De alternatieven worden voorzien van (expert)beoordeling op hoofdlijnen. Resultaat van deze fase is een beperkt aantal kansrijke alternatieven voor de lange termijn, die worden vastgelegd in de notitie kansrijke oplossingsrichtingen.

Beoordelingsfase: In deze fase van de MIRT-Verkenning worden de effecten van de kansrijke oplossingsrichtingen in beeld gebracht, en uitgewerkt in een verkeersrapport, een **planMER** en een kosten-batenanalyse. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie op basis waarvan in de volgende fase een voorkeursbeslissing genomen kan worden.

Besluitvormingsfase: De laatste fase van de MIRT-Verkenning is gericht op het samenbrengen van de informatie uit de verkenning, ter voorbereiding op de vaststelling (door de Minister van I&W) van een **voorkeursbeslissing**. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de Verkenning opgesteld evenals de ontwerpstructuurvisie. Deze wordt samen met het planMER ter inzage gelegd. Hierop volgt vaststelling van de structuurvisie (inclusief voorkeurspakket) en een bestuursovereenkomst.

De crux is om het onderzoek in de verkenning te richten op de te bereiken doelen en onderscheidend vermogen: niet gedetailleerder dan nodig is voor deze fase.

De hiernavolgende tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Dit zal tijdens de verkenning nader worden geconcretiseerd en worden opgenomen in de planMER.

| | |
|---------------------------|-----------------------------|
| Doelbereik bereikbaarheid | Doorstroming |
| | Verkeersveiligheid |
| | Robuustheid netwerk |
| | Economische verlieskosten |
| | Betrouwbaarheid |
| | Netwerkeffecten |
| Externe effecten | Lucht |
| | Geluid |
| | Water en klimaatadaptatie |
| | Bodem |
| | Duurzaamheid |
| | Externe veiligheid |
| | Natuur |
| | Landschap |
| | Doorkruisbaarheid gebied |
| | Archeologie/cultuurhistorie |
| Scheepvaart | |
| Haalbaarheid | Kosten |
| | Baten/kosten |
| | Uitvoeringshinder |
| | Risico's |
| | Draagvlak |
| Overig | Innovatie |

Tabel 1: Beoordelingskader

Ten aanzien van het doelbereik speelt – naast een set van andere indicatoren - vanaf 2017 in de verkenning een nieuw instrument een rol, namelijk het gebruik van de hoofdwegen-indicator (HWN-indicator). De HWN-indicator is gebaseerd op economische verlieskosten tussen bereikbaarheidsknooppunten. Dit instrument komt in de plaats van de NoMo-reistijdenfactor.

De rol van duurzaamheid in de verkenning

Duurzaamheid maakt onderdeel uit van verschillende aspecten in het beoordelingskader. Echter, het gaat om meer dan alleen de beoordeling van effecten; mogelijk zijn er ambities en kansen die meegekoppeld kunnen worden. Daarom zal hier apart aandacht aan besteed worden, zodat bij vaststelling van het voorkeursalternatief helder is wat meegenomen wordt in de opdracht voor de volgende planfase. Hiermee wordt duurzaamheid een integraal onderdeel van de te realiseren oplossing.

In de verkenning worden drie stappen doorlopen:

1. Analyse vraag en ambities
2. Onderzoek kansen
3. Vastleggen ambities

Bij het zorgvuldig doorlopen van deze stappen, maken de ambities uiteindelijk onderdeel uit van de opgaven en worden de duurzaamheidsprestaties zoveel mogelijk gekwantificeerd.



3.3 Verschillende oplossingsrichtingen worden in alternatieven uitgewerkt

Zoals aangegeven, is uit het MIRT-Onderzoek gebleken, dat de effecten van de quickwins en niet-infrastructurele oplossingen onvoldoende zijn om de problematiek in de huidige situatie en de groei van het verkeer in de autonome situatie te kunnen opvangen. Ook andere modaliteiten bieden hiervoor onvoldoende oplossing. Het is daarom naar de huidige inzichten aannemelijk dat er infrastructurele aanpassingen aan de A2 moeten worden uitgevoerd. Tenzij toekomstige (innovatieve) ontwikkelingen voldoende effect sorteren.

In het MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch – knooppunt Vught zijn twee verkenningsopgaven voor de oplossingen op lange termijn onderscheiden: Noordzuid (A2) en Oostwest (A59). De scope van deze MIRT-Verkenning beperkt zich tot de A2; zie § 1.2.

In de MIRT-verkenning A2 worden in elk geval de volgende alternatieven onderzocht:

0. Nulalternatief: geen aanpassing van de A2, waarbij wel een gevoeligheidsanalyse wordt uitgevoerd op volledige invoering van de zelfrijdende auto in 2030.
1. Niet-infrastructurele oplossing: maximaal toepassen van de maatregelen voor de korte en middellange termijn, die in het MIRT-Onderzoek A2 als kansrijk zijn geselecteerd (zie § 2.4 voor dat maatregelpakket), waardoor een structurele verbreding van de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught niet nodig is.
2. Versterken regionale weginfrastructuur; opwaarderen onderliggende wegen waarbij het uitgangspunt is dat de ontsluiting en regionale bereikbaarheid van Rivierenland grotendeels losgekoppeld wordt van de A2. Kans hierbij is het beter benutten van de brug over de Waal bij Echteld (N323).
3. Smart mobility-oplossingen conform het idee van een A2 high serviceverbinding Brabant – Utrecht (doelgroepstrook voor automatisch rijden met hoge snelheid) en/of het wegennet gereed maken voor de zelfrijdende auto (connected driving).
4. Integrale capaciteitsuitbreiding door ontvlechten en uitbreiden A2; realiseren hoofd- en parallelstructuur op gehele traject Deil – Empel.
5. Integrale capaciteitsuitbreiding door verbreden van de bestaande A2 naar 2x4 rijstroken.

De MIRT-Verkenning moet antwoord geven op de vraag welk alternatief of combinatie van alternatieven het meest effectief is.

3.4 Meekoppelkansen

Bij meekoppelkansen gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde of werk-met-werk kunnen maken. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen vervolgens afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen meekoppelkansen ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk zouden maken.

Potentiële meekoppelkansen zullen in beeld gebracht worden. Uitvoering van de verkenning kan aanleiding geven tot aanpassingen en aanvullingen. Ook uit de analyse naar ambities en kansen op het gebied van duurzaamheid kunnen nieuwe meekoppelkansen naar voren komen.

De volgende potentiële meekoppelkansen zijn al in beeld:

- Inzetbaarheid quickwins ook voor de langere termijn
- Maasoeverpark
- Deltaprogramma (Maas, Waal)
- Vervanging & Renovatie en Beheer & Onderhoud
- Regionale bereikbaarheidsdoelen
- Verbeteren leefbaarheid rond snelwegen

3.5 Bekostiging van maatregelen

Op de rijksbegroting is €430 miljoen (incl. BTW) gereserveerd voor de verbreding van de A2 in de periode 2025 - 2030. Conform de vernieuwde MIRT-spelregels is dit gebaseerd op 75% van de tijdens het MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil - 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught globaal geschatte kosten van structurele verbreding van de A2 op dit traject van €570 mln. (incl. BTW). Deze raming kent nog een grote onzekerheidsmarge. Dit betekent niet automatisch dat dit bedrag ook volledig voor het project wordt ingezet.

Bij het vaststellen van de voorkeursbeslissing en het bijbehorende maatregelenpakket zal een taakstellend budget voor de maatregelen worden vastgesteld. Op basis van afspraken in een dan te sluiten bestuursovereenkomst is het hierbij mogelijk dat bestuurlijke partners financieel bijdragen aan de maatregelen.

3.6 Planning

Na ondertekening van deze Startbeslissing wordt begonnen met de opstelling van de MIRT-verkenning. De MIRT-Verkenning zal vanwege het complexe karakter naar verwachting mogelijk langer kunnen duren worden dan de gebruikelijke twee jaar.

Huidige planning:

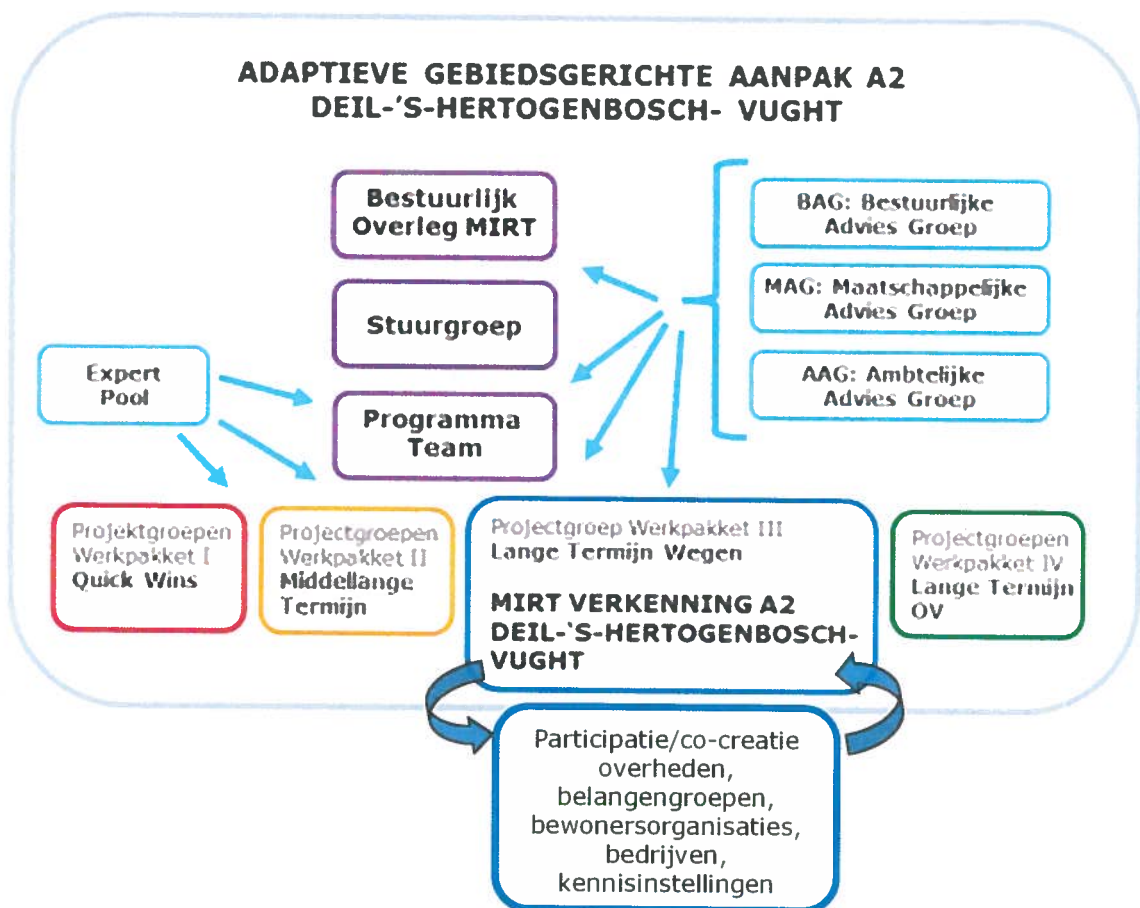
| | |
|--|---------------------|
| Verkenning tot en met de voorkeursbeslissing | 2018 - 2020 |
| Kennismemen voortgang MIRT-verkenning | BO-MIRT najaar 2018 |
| Zeef 1: eerste trechtering alternatieven | BO-MIRT najaar 2019 |
| Zeef 2: voorkeursbeslissing en formeel einde MIRT-Verkenning | BO-MIRT najaar 2020 |
| Bestuursovereenkomst | eind 2020 |

Het voornemen is dat de oplossing voor de bereikbaarheidsopgave uiterlijk in 2030 gereed is. Indien voor de oplossing de Tracéwet van toepassing is, moet het Tracébesluit uiterlijk in 2024 gereed zijn. Om een te grote verstoring in de doorstroming te voorkomen, dient een goede afstemming plaats te vinden met de aanleg en openstelling van andere projecten in het netwerk (zoals de N65). Deze onderwerpen kunnen in de bestuursovereenkomst aan de orde komen.

4 Organisatie

4.1 Rijk en regio werken samen aan de verkenning

Zoals aangegeven, is de MIRT-verkenning onderdeel van de 'Aanpak A2', een breed pakket aan maatregelen voor de A2 tussen de knooppunten Deil en Vught. De Stuurgroep voor deze Aanpak A2 zal ook fungeren als stuurgroep voor de MIRT-Verkenning A2 Deil – Vught. De verantwoordelijkheid en het trekkerschap voor deze MIRT-verkenning berust namens het Rijk bij het Directoraat-Generaal Mobiliteit van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. RWS heeft een belangrijke rol als kennisleverancier, trekker van de latere planuitwerking en als wegbeheerder. IenW (DGMO) functioneert samen met de regionale partners als opdrachtgever. IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet.



Figuur 5: organisatieschema

De projectgroep MIRT-Verkenning A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught voert de verkenning uit. Omdat Rijk en regio samen aan de verkenning werken, zijn de regionale partijen (provincie Noord-Brabant, provincie Gelderland, gemeente 's-Hertogenbosch en regio Rivierenland) lid van het projectteam. De projectgroep rapporteert aan het Programmteam (PT) voor de Aanpak A2.

Het Programmateam (PT) heeft als belangrijkste taak het meedenken, meewerken en afstemmen met de projectgroep. In de PT kunnen ook discussies plaatsvinden vanuit de belangen van de betrokken partijen. Daarnaast heeft het PT de taak de vergaderingen van de Stuurgroep voor te bereiden.

De Stuurgroep Aanpak A2 fungeert tevens als Stuurgroep voor de MIRT-Verkenning en adviseert de Minister van I&W over het te nemen voorkeursalternatief. Het Rijk (DGMO en RWS), de provincies Gelderland en Noord-Brabant, de regio Rivierenland en de gemeente 's-Hertogenbosch zijn lid van de Stuurgroep Aanpak A2.

Aan het eind van de MIRT-Verkenning beslist de Minister uiteindelijk welk voorkeursbesluit zij naar de Tweede Kamer stuurt.

4.2 Participatieproces is een belangrijke bouwsteen voor een succesvolle verkenning

Voor een succesvolle verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aanpalende projecten, de samenwerking met stakeholders onontbeerlijk. Om de verkenning als project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken.

Er worden drie adviesgroepen geformeerd:

- BAG, Bestuurlijke Advies Groep
- MAG, Maatschappelijke Advies Groep
- AAG, Ambtelijke Advies Groep

Bij de invulling van deze groepen wordt vooralsnog gedacht aan de volgende deelnemers:

- BAG: Bestuurlijke vertegenwoordigers alle overheden/wegbeheerders in het gebied.
- MAG: Vertegenwoordigers van maatschappelijke organisaties als natuurbeheerders, economische belangenbehartigers en land- en tuinbouworganisaties, aangevuld met partijen die in eerdere fasen hebben geparticipeerd (b.v. Jeroen Bosch Ziekenhuis) en met stakeholders die ook betrokken zijn bij SmartWayZ.NL en Beter Benutten Vervolg.
- AAG: Het ambtelijk equivalent van de BAG: denk hierbij met name aan regio-overleggen Rivierenland en Noordoost-Brabant. Zij worden tijdens hun reguliere overleggen geïnformeerd, maar kunnen ook adviseren.

De leden van de BAG en de MAG adviseren de Stuurgroep over de Aanpak A2, waaronder de MIRT-Verkenning.

Tevens wordt een expert-pool ingesteld met inhoudelijk en procesdeskundigen, waar het hele programma naar behoefte gebruik van kan maken.

Verder zullen in de verkenningsfase verschillende participatiemomenten worden georganiseerd in samenwerking met de Directie Participatie. De participatiemomenten worden gekoppeld aan mijlpalen en producten in de MIRT-Verkenning. Het betreft in ieder geval de volgende stappen:

- Inventarisatie van uit te werken maatregelen;
- Het opstellen van maatregelenpakketten;
- Het trechteren en optimaliseren van de maatregelenpakketten.

Daarnaast bestaat ook nog de mogelijkheid zienswijzen in te dienen op de ontwerpstructuurvisie en de Plan-MER.

De participatieaanpak wordt verder uitgewerkt in een participatieplan.

Bijlage A: Bronnenlijst

| Publicatie | Uitgever | Status | datum |
|--|--|-----------------------|---------------|
| Tracéwet | | (geldend 1/1/2017) | 16-09-1993 |
| Handreiking MIRT-verkenning | Rijkswaterstaat/ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | | december 2010 |
| Einderapport MIRT-Onderzoek Kennisas A2 | Ministerie Infrastructuur en Waterstaat | | december 2015 |
| Resultatennota MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught A2 Deil | Studio bereikbaar/TG | | oktober 2017 |
| Factsheets MIRT-Onderzoek A2 knooppunt Deil – 's-Hertogenbosch - knooppunt Vught | Studio bereikbaar/TG | | oktober 2017 |
| Spelregels van het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | | november 2016 |
| | | | |
| Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat | | maart 2012 |
| Snelfietsrouteplan provincie Gelderland | Provincie Gelderland | | |
| | | | |
| | | | |

Bijlage B: Betrokken stakeholders bij totstandkoming Startbeslissing

Deelnemers die hebben meegedacht bij de totstandkoming van deze Startbeslissing:

Provincie Noord-Brabant
Provincie Gelderland
Gemeente 's-Hertogenbosch
Regio Rivierenland

Bijlage C: Lijst met afkortingen

| | |
|---------|--|
| ABG | Ambtelijke begeleidingsgroep |
| ANWB | Algemene Nederlandse Wielrijdersbond |
| BAG | Bestuurlijke adviesgroep |
| BO MIRT | Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| DGMo | Directoraat-generaal Mobiliteit, onderdeel van het Ministerie van IenW |
| EVO | Eigen Vervoerders Organisatie |
| HWN | Hoofdwegennet |
| IenW | Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat |
| MER | Milieueffectrapportage |
| MIRT | Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport |
| OWN | Onderliggend wegennet |
| RWS | Rijkswaterstaat |
| SVIR | Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte |
| TLN | Transport en Logistiek Nederland |
| VNO/NCW | Verbond van Nederlandse Ondernemingen/Nederlands Christelijk Werkgeversverbond |