



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Kenmerk
IENW/BSK-2023/78379

Uw kenmerk
2023Z04267

Datum 3 april 2023
Betreft Beantwoording Kamervragen over A2 Weert-Eindhoven

Geachte voorzitter,

Hierbij beantwoord ik de vragen van het lid Koerhuis (VVD) over het bericht dat er geen snelle oplossing is voor de files op de A2 tussen Weert en Eindhoven (2023Z04267).

Vraag 1

Kent u het bericht 'Geen snelle oplossing voor de files op de A2'?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Wat is uw reactie op dit bericht?

Antwoord 2

De Programmaraad SmartwayZ.NL heeft in 2017 op basis van de resultaten van een MIRT-onderzoek besloten voor de A2 Weert-Eindhoven geen verkenning te starten, maar om een *no regret*-pakket verder uit te werken. Dit pakket bevat een aantal redelijk op de korte termijn gemakkelijk te realiseren maatregelen die de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A2 verbeteren en het sluipverkeer rondom de A2 verminderen. Om alternatieven voor reizigers te ontwikkelen, heeft de Programmaraad SmartwayZ.NL daarnaast op 11 maart 2020 een aanvullend maatregelenpakket vastgesteld. Het betreft maatregelen voor het verbeteren van de ov-mogelijkheden, inzet van collectief vervoer, smarthubs, optimaliseren van aansluitingen, het realiseren van nieuwe fietsverbindingen en het realiseren van maatregelen voor een slimmer gebruik van het (onderliggend) wegennet.

Vraag 3

Wat is de stand van zaken van de verkenning van de verbreding van de A2 tussen Weert en Eindhoven in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT)?

¹ Eindhovens Dagblad, 8 november 2019, <https://www.ed.nl/cranendonck-heeze-leende/geen-snelle-oplossingfiles-op-a2~a2ecdb65/>

Antwoord 3

In het MIRT Overzicht 2023 is geen verkenning A2 Weert-Eindhoven opgenomen. Zie ook het antwoord 2. Een verbreding van de A2 is niet aan de orde, omdat andere bereikbaarheidsproblemen elders in het land vooralsnog ernstiger worden geacht volgens de conclusie van het MIRT-onderzoek. De A2 Weert-Eindhoven staat ook niet in de meest recente File Top 50 (MIRT projectenoverzicht 2023).

Vraag 4

Kent u het rapport 'A2 Weert-Eindhoven' van SmartwayZ.NL?

Antwoord 4

Ja.

Vraag 5

Wat is uw reactie met betrekking tot dit rapport?

Antwoord 5

Het rapport 'A2 Weert-Eindhoven' is gebruikt als achtergronddocument bij de besluitvorming in de Programmaraad SmartwayZ.NL in maart 2020 over het realiseren van maatregelen ter verbetering van het ov en fiets en het realiseren van maatregelen voor een slimmer gebruik van het (onderliggend) wegennet.

Vraag 6

Wat is de stand van zaken van de herinrichting van de vluchtstroken tot (tijdelijke) spitsstroken en de aanpassing van aansluitingen en configuraties?

Antwoord 6

M.b.t. de herinrichting van vluchtstroken: er zijn geen plannen om de vluchtstroken in te richten als spitsstroken. Wel is door de projectgroep Collectief Vervoer de mogelijkheid onderzocht om de vluchtstrook mede te laten gebruiken door bussen. Hiervoor is een eerste onderzoeksfase afgerond, waaruit blijkt dat dit beperkt mogelijk is. Dit is vervolgens verder uitgewerkt. Bureau Arcadis heeft eind december 2022 het ontwerp opgeleverd voor de benodigde aanpassingen aan enkele delen van de vluchtstrook. Het traject tussen Leenderheide en afslag Valkenswaard voldoet qua breedte. Wel zijn aanpassingen nodig in de vorm van vluchthavens en achterdoorgang bij een brugpijler. Op het traject Maarheeze-Verzorgingsplaats Grote Bleek zijn kleine aanpassingen nodig aan de vluchtstrook (bij de verzorgingsplaats en bij de in- en uitvoeger). Daarnaast is de aanleg van bushaltes nodig bij de aansluiting Valkenswaard ten behoeve van de collectieve vervoersdiensten. Er wordt momenteel besluitvorming voorbereid voor de programmaraad SmartwayZ.NL om tot financieringsafspraken te kunnen komen. In combinatie hiermee wordt gewerkt aan de ontwikkeling van een hub bij station Maarheeze.

M.b.t. de aanpassingen van aansluitingen en configuraties: in opdracht van de ambtelijke werkgroep A2 Weert-Eindhoven is door het bureau Goudappel een onderzoek uitgevoerd in oktober 2021. Dit onderzoek (SmartwayZ.NL, Goudappel, Verkeersanalyse A2 Weert-Eindhoven, d.d. 15 oktober 2021) heeft zich gericht op het in beeld brengen van de effecten van diverse varianten van aansluitingen en configuraties op de doorstroming van de A2. De conclusie is dat de onderzochte varianten geen structurele oplossingen bieden voor de huidige en toekomstige doorstromingsproblematiek op de A2.

Vraag 7

Hoe hoog scoort de A2 tussen Weert en Eindhoven in de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)?

Antwoord 7

De IMA-2021 maakt het mogelijk om opgaven ten opzichte van elkaar én in samenhang te bezien (o.a. bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en leefomgevingseffecten) en geeft daarmee informatie om te kunnen komen tot een bredere afweging van opgaven op netwerk- of gebiedsniveau. In de IMA-2021 worden wat betreft het hoofdwegennet rondom Eindhoven de randweg en het traject Weert – Eindhoven genoemd als gebiedsgerichte opgaven, zonder rangorde (prioritering).

Vraag 8

Hoe hoog zijn de variabelen in de IMA op basis waarvan u bepaalt of de A2 tussen Weert en Eindhoven wel of niet een probleem voor de doorstroming of de veiligheid en leefbaarheid vormt?

Antwoord 8

Op dit moment staat, zoals eerder aangegeven, de A2 Weert-Eindhoven niet in de file top 50.

In de IMA-2021 zien we dat er richting 2040 een brede bereikbaarheidsopgave in de Brainportregio speelt. De A2 Weert-Eindhoven speelt daar ook een rol in. In het scenario 2040 Laag is er op dit traject minder congestie dan in 2018. Het aantal banen in midden Limburg neemt in 2040 Laag af. Het aantal banen in de regio Eindhoven neemt in 2040 Laag toe. De in 2040 Laag nog aanwezige congestie op de A2 Eindhoven – Weert heeft samen met de afname van banen in midden Limburg, een negatieve invloed op de bereikbaarheid van banen vanuit midden Limburg: in Limburg is minder banenaanbod, en de bereikbaarheid van het groeiende aantal banen in Eindhoven compenseert dat niet.

Als we geïsoleerd naar de A2 Weert-Eindhoven kijken, beschrijft de IMA-2021 het volgende. De economische verlieskosten van congestie op de A2 tussen Weert en Eindhoven zijn in het scenario WLO laag 2040 €5,8 miljoen en in het scenario WLO Hoog 2040 is dit €22,1 miljoen. Daarmee komt dit traject in 2040 wel in de file top 50 van economische verlieskosten terecht. Het reistijdverlies per weggebruiker in WLO-Laal in 2040 ligt tussen de 5 en de 10 minuten. De weg vormt in zowel scenario Laag als scenario Hoog geen knelpunt voor de robuustheid van het hoofdwegennet. Wanneer we kijken naar verkeersveiligheid is het risico per voertuigkilometer op dit traject laag.

Vraag 9

Deelt u de zorgen over de files op de A2 tussen Weert en Eindhoven en de impact op de ontwikkeling van Brainport?

Antwoord 9

Nee, die deel ik niet. De A2 Weert-Eindhoven staat niet in de meest recente File Top 50 (MIRT-projectenoverzicht 2023). In 2017 is op basis van het MIRT Onderzoek geconcludeerd dat een verbreding van de A2 Weert-Eindhoven niet aan de orde is en is besloten in te zetten op een breed scala van *no regret* en andere flankerende maatregelen.

Voor de ontwikkeling en bereikbaarheid van Brainport Eindhoven zijn in het BO MIRT investeringsbeslissingen voor de infrastructuur genomen van totaal 1,5

miljard euro. Daarbij ligt de prioriteit vooral bij het ov en mobiliteitstransitie en vooralsnog niet bij verbreding van Rijkswegen (zoals A2/N2 rondom Eindhoven). In WLO-Laag 2040 kunnen inwoners van de regio de banen in de stad beter bereiken dan in 2018 omdat de congestie afneemt t.o.v. 2018 (zie 8). Dit komt omdat er in 2040 een afname van automobilititeit wordt verwacht. De bereikbaarheid van banen neemt voor dit gedeelte rondom Eindhoven toe.

Vraag 10

Hoe wordt de ontwikkeling van Brainport gewogen in de IMA?

Antwoord 10

In de IMA-2021 is de ontwikkeling van inwoners, huishoudens en arbeidsplekken meegenomen volgens WLO-Laag en WLO-Hoog. In de IMA-2021 staat daarover: *"Zo komen er in het MRE-gebied in het scenario Hoog in de periode tot 2040 nog bijna 140.000 inwoners en 60.000 arbeidsplaatsen bij. Binnen de MRE landen deze woningen en banen vooral in Eindhoven en Helmond. Met name aan de westzijde van Eindhoven (rond Eindhoven Airport) is sprake van een sterke groei van de werkgelegenheid. Ook in WLO-Laag groeit het aantal inwoners nog met 60.000 tot 2040, maar is sprake van een veel minder sterke groei van de werkgelegenheid."*

Vraag 11

Deelt u de zorgen over de files op de A2 tussen Weert en Eindhoven en het dichtslibben van de dorpen Maarheeze, Leende en Heeze en de impact op de veiligheid en leefbaarheid van de dorpen?

Antwoord 11

Ja, de zorgen deel ik. Zie ook het antwoord 2. De Programmaraad SmartwayZ.NL heeft op 11 maart 2020 daarom ook ingestemd met een maatregelenpakket voor een slimmer gebruik van het (onderliggend) wegennet. Om sluipverkeer in dorpskernen te reduceren zijn in 2022 sluipverkeermaatregelen in uitvoering genomen in de gemeenten Cranendonck en Heeze-Leende.

Vraag 12

Hoe wordt de doorstroming of de veiligheid en leefbaarheid van de dorpen Maarheeze, Leende en Heeze gewogen in de IMA?

Antwoord 12

In de IMA-2021 vindt geen weging plaats tussen verschillende opgaven als bereikbaarheid (inclusief doorstroming), leefbaarheid, veiligheid plaats. De IMA-2021 schetst de ontwikkeling van de effecten van mobiliteit op deze verschillende thema's. Het wegen en prioriteren van opgaven vindt daarna plaats, in het MIRT-proces waarvan ook medeoverheden en Tweede Kamer deel uitmaken.

Vraag 13

Op basis waarvan zou u kunnen bepalen om vluchtstroken (tijdelijk) tot spitsstroken in te richten en aansluitingen en configuraties aan te passen?

Antwoord 13

Op basis van het onderzoek naar het gebruik van de vluchtstrook door bussen is geconcludeerd dat slechts kleine delen van de aanwezige vluchtstroken geschikt zijn voor bussen en daarmee ook voor gebruik als spitsstrook. Gebruik als spitsstrook (inclusief ombouw) vereist een Tracéwetprocedure, startend met een verkenning. Hiervoor is niet gekozen, zie de antwoorden 2 en 3.

Vraag 14

Op basis waarvan zou u kunnen bepalen om de A2 tussen Weert en Eindhoven te verbreden?

Antwoord 14

Zie ook het antwoord 2 en 3. In 2017 is op basis van het MIRT Onderzoek geconcludeerd dat een verbreding van de A2 Weert-Eindhoven niet aan de orde is en is besloten in te zetten op een breed scala van *no regret* en andere flankerende maatregelen. De A2 Weert-Eindhoven staat ook niet in de meest recente File Top 50 (MIRT projectenoverzicht 2023).

Los daarvan zorgt de stikstofopgave momenteel reeds voor zoveel vertraging bij bestaande wegverbredingsprojecten dat, gezien deze problematiek, nieuwe wegverbredingstrajecten voorlopig niet aan de orde zijn.

Vraag 15

Bent u bereid om toch tot een snelle oplossing voor de files op de A2 tussen Weert en Eindhoven te komen en vluchtstroken (tijdelijk) tot spitsstroken in te richten en aansluitingen en configuraties aan te passen?

Antwoord 15

Het aanpassen van vluchtstroken tot spitsstroken is niet aan de orde. Dit vraagt een grote investering en het doorlopen van een Tracéwetprocedure in een gebied dat uitermate stikstofgevoelig is (N2000 Groote Heide). Uit nader onderzoek is gebleken dat ook het aanpassen van de aansluitingen geen bijdrage levert aan de doorstroming, zie antwoord 6. Wat wel aan de orde is, zijn aanpassingen aan aansluitingen (op- en afritten) die een bijdrage leveren aan een sneller busvervoer over dit traject (zie antwoord 6).

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers