

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1760

Vragen van het lid **Veltman** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het fileprobleem op de A2* (ingezonden 13 maart 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 28 maart 2025).

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel «De A2 rondom Den Bosch is de filehel op aarde»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de mening dat de A2 de belangrijkste noord-zuidverbinding van Nederland is?

Antwoord 2

Samen met de A16, A4, A27 en de A50 maakt de A2 deel uit van belangrijke Noord-Zuid (rijksweg)verbindingen in Nederland.

Vraag 3

Deelt u de mening dat de A2 de belangrijkste economische regio's (Randstad en Brainport Eindhoven) verbindt?

Antwoord 3

Het klopt dat de A2 een aantal van de belangrijkste economische gebieden in Nederland verbindt. Niet alleen de Randstad en Brainport Eindhoven, maar ook Chemelot in Limburg.

Vraag 4

Welk beeld heeft u van de ontwikkeling van de files en de economische schade als gevolg van de files op de A2 tussen Vught en Deil?

¹ Brabants Dagblad, 7 maart 2025, De A2 rondom Den Bosch is de filehel op aarde: zeven maatregelen die het verkeersleed moeten verzachten | Brabant | bd.nl

Antwoord 4

Het probleem van grotere verkeersdrukte en meer files op de A2 Deil Vught en de daarmee samenhangende economische schade en negatieve effecten op het onderliggende wegennet is bekend. Dit probleem speelt breder in Nederland ook op andere snelwegen. Dat was ook de reden waarom we de verkenning A2 Deil Vught zijn gestart.

Vraag 5

Welk beeld heeft u van de fileproblemen op de A2 tussen Vught en Deil in de toekomst en van de negatieve effecten van de files op het (omliggende) wegennet en op de economische schade?

Antwoord 5

Vanwege gebrek aan stikstofruimte, capaciteit en middelen zijn 14 wegverbredingstrajecten gepauzeerd, waaronder de A2 Deil Vught.

De knelpunten op de A2 Deil Vught die eerder uit de Integrale Mobiliteits Analyse (IMA) naar voren kwamen waren destijds aanleiding om dit traject in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) op te nemen en een verkenning uit te voeren. Ondanks het pauzeren wordt de noodzaak van het project nog steeds onderschreven en blijft het project ook in het MIRT overzicht staan.

Daarnaast speelt mee dat het autoverkeer in de toekomst autonoom blijft groeien. Ten slotte wordt de komende jaren veel meer onderhoud aan de rijkswegen gepland met meer hinder en files voor het autoverkeer tot gevolg.

Vraag 6

Deelt u de mening dat de grote infrastructuurprojecten die zijn stilgelegd vanwege gebrek aan stikstofruimte, arbeidskracht en middelen, zo snel mogelijk hervat moeten worden omdat Nederland vaststaat?

Antwoord 6

Het is van belang dat de gepauzeerde projecten zo snel mogelijk weer hervat worden. Van de 17 gepauzeerde projecten wordt een analyse gemaakt van wat er nodig is vanuit stikstof, financiën en capaciteit om projecten weer op te kunnen starten. U ontvangt voor het commissiedebat MIRT van 2 juli aanstaande hierover meer informatie. In het voorjaar wordt ook aangegeven welk van de gepauzeerde projecten als eerste weer wordt opgestart. Een deel van het (resterend) budget voor de A2 Deil Vught (€ 54 miljoen) wordt gebruikt om maatregelen uit te voeren rond de A2 Deil Vught die de effecten van het pauzeren verzachten. Zie ook de MIRT brief van 12 november 2024 met de BO MIRT afspraken.²

Vraag 7

Welke oplossingen heeft u klaarliggen om deze grote projecten snel te kunnen herstarten?

Antwoord 7

De ambitie is om ieder jaar één gepauzeerd project te herstarten. Zie verder het antwoord op vraag 6.

Vraag 8

Deelt u de mening dat de kleinere maatregelen die worden genomen om het genoemde knelpunt te ontlasten, slechts gedeeltelijk of niet helpen aan het verminderen van het fileleed en dat een verbreding van de weg de meeste zoden aan de dijk zet en het fileleed kan verminderen?

Antwoord 8

Een deel van het (resterend) budget voor de A2 Deil Vught (rijk € 54 miljoen en regio € 54 miljoen) wordt gebruikt om (mitigerende) maatregelen uit te voeren rond de A2 Deil Vught.

Doel van een aantal maatregelen is om de effecten van het pauzeren te verzachten door onder andere het sluipverkeer te verminderen. Dit heeft een

² TK, 2024–2025, 36 600 A, nr.16.

positief effect op de leefbaarheid, veiligheid en luchtkwaliteit van de kleine kernen rondom de A2 Deil Vught.

Een aantal andere maatregelen is bedoeld om een alternatief te bieden voor de auto, zoals de aanleg van snelfietspaden, HUBs en het verbeteren van het OV).

Uiteraard hebben deze kleinere maatregelen niet hetzelfde oplossende vermogen als een wegverbreding zou doen, maar is binnen de gegeven mogelijkheden op dit moment het maximaal haalbare.

Vraag 9

Deelt u de mening dat het knelpunt A2 Vught-Deil in de prioritering van wegprojecten, na de aanpak van knooppunt Hoevelaken, een topprioriteit moet worden?

Antwoord 9

Op dit moment kan daar geen uitspraak over worden gedaan. Op dit moment wordt aan een analyse van stikstof, financiën en capaciteit gewerkt. Zie ook antwoord 6.

Vraag 10

Bent u bereid om zo snel mogelijk met de regio te zoeken naar oplossingen om de herstart van de A2 Vught-Deil mogelijk te maken, desnoods gefaseerd?

Antwoord 10

In kader van het MIRT proces (DO/BO MIRT) wordt de herstart van de projecten geagendeerd en in het BO Leefomgeving en BO MIRT met de regio besproken.

Vraag 11

Kunt u deze vragen beantwoorden vóór het commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid van 2 april 2025?

Antwoord 11

Ja.