DE TELEGRAAF
ZATERDAG 31 OKTOBER 2026

NIEUWS VAN DE DAG

Plaats maken

Het 'vrije leven' van een vrachtwagenchauffeur wordt door velen geroemd, maar het zwervende bestaan heeft ook keerzijden. Een ervan is een schrijnend tekort aan veilige en fatsoenlijke parkeerplaatsen.
We bestellen met z'n allen steeds meer goederen en die moeten uit oogpunt van kosten en noodzaak nu eenmaal grotendeels per vrachtwagen van A naar B worden gebracht.

Het probleem speelt niet alleen in ons land, maar op tal van plekken in Europa. Wie regelmatig over de Duitse Autobahn rijdt, ziet vaak treintjes met trucks naast op- en afritten of zelfs op de vluchtstrook staan.

Levensgevaarlijk en, net als bij ons, verboden. Maar voor chauffeurs is het vaak kiezen tussen twee kwaden als een parkeerplaats weer eens vol staat.

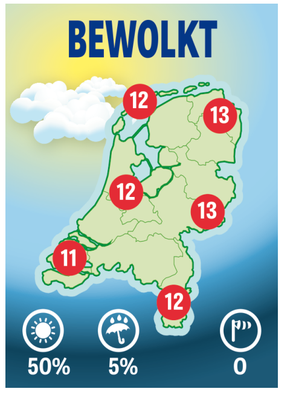
Tijd is geld in de vervoerssector, maar wie te lang doorrijdt, wordt genadeloos door de tachograaf geregistreerd en kan op een boete rekenen.

Uit onderzoek blijkt dat er nu al 4000 parkeerplaatsen te weinig zijn in ons land. Het ministerie van Infrastructuur trekt geld uit om vanaf volgend jaar de ergste nood te lenigen, maar brancheorganisatie TLN waarschuwt dat dit niet genoeg zal zijn.

Mensen in een sector waarvan we economisch zó afhankelijk zijn, hebben recht op redelijke arbeidsomstandigheden. Alle reden voor de overheid om samen met de sector het probleem grondiger aan te pakken.

INHOUD

NIEUWSKRANT		TWEEDE KATERN	
OPINIE	T11	TELESPORT	S1
BUITENLAND	T16	WEER & STRIPS	S14
WAT U ZEGT	T22	PUZZELS & RECEPT	S15
IN VRIJHEID	T24		
ROYAAL		VRIJ	
JOURNAAL	T25	CULTUUR & MEDIA	Z22
PRIVÉ	T26	TELEVISIE	Z24
REPORTAGE	T28		
DFT	T34		



ONBEGRIP HAAGSE KEUZES INFRA-PROJECTEN ONDER VUUR: VRAAGTEKENS BIJ AFVALLEN AANPAK A2-TRAJECT

HELE REGIO STRAKS OP SLOT?





Enkele tientallen infraprojecten gingen onlangs in de ijskast door de zogeheten herprioritering. Voor een select aantal geldt nu een dubbel slot: zowel qua stikstofruimte als budget is er geen uitzicht. Maar dat wil niet zeggen dat de problemen niet groeien. De Telegraaf nam een kijkje.

door **Koen Nederhof**

„Het maakt niet uit welke kant je op gaat, je staat hier altijd vast", zegt Miquel Robbemont op een parkeerplaats langs de A2. Vanaf hier kun je zuidwaarts richting Den Bosch. De andere kant op rijdt verkeer richting Utrecht. Robbemont rijdt hier dagelijks, en niet zelden is dat stapvoets. „Eerst stokt het bij Den Bosch en dan hier. Zo vanaf de brug over de Maas. Je kunt er gewoon een kwartier bij rekenen."

Het stuk A2 tussen knooppunt Deil en knooppunt Vught is berucht om zijn opstoppingen. Het staat al jaren in de file-top 10 en dreigt zelfs het grootste fileknooppunt van Nederland te worden. Iets wat het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) zelf erkent. Niet voor niets tekende toenmalig minister Cora van Nieuwenhuizen in 2018 voor de aanpak van de snelweg. Bruggen moesten verbouwd, de snelweg verbreed. Geraamde kosten: nu 1,2 miljard euro.

Chagrijn

In de regio steeg destijds gejuich op. Maar inmiddels is dat omgeslagen in chagrijn. Want nadat eerder minister Harbers het project al parkeerde, is nu een nieuw slot aangebracht. Er is geen stikstofruimte, geen mankracht en geen geld. En als er al geld is, gaat dat eerst naar andere infraprojecten, zo werd deze maand bepaald door IenW.

Dat heeft alles van doen met de zogeheten herprioritering. Voor onderhoud en renovatie van onze infra zijn tientallen miljarden nodig. Tegelijk is ook behoefte aan bepaalde nieuwbouw. Het ministerie zette alles op een rij en vond 18 miljard euro door een hele reeks projecten te pauzeren.

Doorstroom

Alleen: waarom is de aanpak van het A2-traject afgevallen? Dat vraagt de regio zich hardop af. Er hangt nogal wat af van een goede doorstroom op de cruciale noord-zuidroute. De bouw van honderdduizenden woningen, economische vooruitgang, bereikbaarheid. Dat was toch waar IenW op zou wegen?



Dagelijks staat Miquel Robbemont in de file langs de A2. FOTO'S RIAS IMMINK, ANP

Tot overmaat van ramp zit nu dus een dubbel slot op het megaproject. Er was immers ook al op de stikstofpauzeknop gedrukt. Daarmee is het project A2 Deil-Vught deel van een uniek rijtje projecten dat heel diep in de ijskast is gezet, samen met bijvoorbeeld de aanpak van de A15 bij Papendrecht, de A4 bij Den Haag en de A1/A30 bij Barneveld.

Ook daar was al vrees voor uitstel. Zo zei de gemeente Barneveld te vrezen voor de gevolgen voor woningbouw, bereikbaarheid, verkeersveiligheid, leefbaarheid en de economische ontwikkeling. En niet alleen in de Gelderse stad, maar in de wijde omtrek. Daar moeten immers tienduizenden, of als je verder kijkt zelfs 265.000 woningen verrijzen. En een kazerne met 7000 militairen. De vrees is dat de hele regio vastloopt.

Vraag het de twaalf gemeenten rond het geparkeerde A2-project, en je hoort soortgelijke geluiden. In en rond de regio Rivierenland moeten meer dan 400.000 huizen verrijzen. De snelweg is een sleutelverbinding om al die extra inwoners te verplaatsen. Hoe is het dan in vredesnaam mogelijk, vragen de gemeenten zich af, dat het ministerie het belang qua woningbouw niet zo groot vindt?

Slagkracht

„Ik snap dat het kabinet moeilijke keuzes moet maken. Maar de Kamer en het kabinet houden juist een verhaal over woningbouw en economische slagkracht. Dan vind ik het echt onbegrijpelijk dat de A2 ver onder de zaaglijn is beland", zegt wethouder Ralph Geers van Den Bosch.

In een reactie laat het ministerie van IenW weten dat in hun ogen 'het project niet direct een positieve bijdrage heeft aan nationaal grootschalige woningbouwgebieden'.

Maar los van de woningbouw lijdt het dagelijks leven nu al onder de uitgestelde verbreding van de snelweg. Dagelijks staan er files, met gevolgen in de wijde omtrek. Nu al kunnen fietsende schoolkinderen in sommige dorpen in Rivierenland nauwelijks oversteken, omdat sluipverkeer de snelweg mijdt. In Den Bosch ziet Geers regelmatig dat 'de stad vast staat'. „Dat zet de leefbaarheid onder druk."

De gemeenten Den Bosch, Zaltbommel, West Betuwe, Maasdriel en de acht gemeenten die vallen onder de regio Rivierenland trekken nu samen op. Ze zitten met vragen, want het ministerie van IenW heeft ze maar weinig uitgelegd over de afwegingen die zijn gemaakt bij de herprioritering.

Ze wijzen bovendien op meerdere onderzoeken die de gevolgen van uitstel uitwijzen. Zo zou de economische schade door de files alleen al oplopen tot 100 miljoen euro per jaar in 2040.

„Als we niets doen, wordt de A2 Deil-Vught het grootste fileknelpunt van Nederland", zegt wethouder Gijs van Heeswijk van de gemeente Maasdriel. Hij is bovendien lid van de Stuurgroep A2 Deil-Vught en ziet al aankomen waar de rekening belandt.

„Bij bedrijven, die steeds meer tijd en geld verliezen, én bij inwoners die te maken krijgen met nog meer verkeer op regionale wegen, onveiligheid en een toenemende druk op de leefbaarheid."

'Maakt niet uit welke kant je op gaat, je staat hier altijd vast'

En dat raakt heel Nederland, legt hij uit. De A2 is 'een van de belangrijkste noord-zuidverbindingen' voor economisch cruciale regio's zoals rond Amsterdam en Schiphol en Eindhoven-Brainport. „Het is onbegrijpelijk dat een verbinding die zó cruciaal is voor de Nederlandse economie verder op achterstand raakt."

Prioriteit

Maar ja, waar vind je nu nog het geld? De verbreding van de A2 en de aanpak van de bruggen over de Maas en de Waal zou in 2018 al 1,2 miljard kosten. Inmiddels zal het bedrag vermoedelijk hoger zijn, al wil wethouder Geers daar niet op vooruitlopen. „Eerst gaat het erom dat de landelijke politiek erkent dat dit traject prioriteit verdient."

Het probleem is echter: dat vinden tal van bestuurders in Nederland die onaangenaam verrast werden door de herprioritering. Onder de zogeheten zaaglijn staan tientallen infra-projecten waar geen geld voor is. Al die regio's vinden het uiteraard tóch belangrijk dat hun knelpunt wordt aangepakt. Dat er op een handvol projecten ook al een stikstofslot was gezet, maakt die niet kansrijker om vlotgetrokken te worden.

Dat stikstofslot bij de A2 is bovendien 'onveranderd', aldus het ministerie. Dat bestrijdt overigens dat de communicatie summier was. Na 'informele gesprekken' met regio's en andere betrokkenen zijn alle regionale bestuurders vooraf geïnformeerd over de harde keuzes. „Het project A2 Deil-Vught was voorafgaand aan de prioritering al gepauzeerd vanwege gebrek aan stikstofruimte, capaciteit en financiën. Met de herprioritering is ervoor gekozen om geld niet op de plank te laten liggen voor onuitvoerbare projecten."

Toch pakken de gemeenten door. Minister Vincent Karremans kan een brief verwachten van de gemeenten en de provincies Noord-Brabant en Gelderland. En de betrokken bestuurders hebben hun hoop gevestigd op de Tweede Kamer. Die mag zich nog buigen over de aanpak van het ministerie van IenW.

Desnoods, zo klinkt vanuit de regio, wordt het A2-project gefaseerd opgepakt. Je zou eerst de bruggen kunnen aanpakken en pas later verbreden. De regio wil vooral meedenken, klinkt het, en deed dat al eerder. Toen in 2021 het project op pauze ging, stak de regio zelf geld in maatregelen om verkeerschaos te beperken, om maar wat te noemen. Maar de rek is er een keer uit, klinkt het vanuit Rivierenland.

Reistijden

Naast de snelweg weegt Robbemont zijn woorden. Zijn de files een bron van chagrijn? Hij lacht even. „Het lastige is, je calculeert het gewoon in", zegt de Brabander, al past hij wel zijn reistijden aan. „Ik vertrek 's ochtends om zeven uur. Dan ben je meestal vroeg genoeg." En dan 's middags als het even kan op tijd weer terug.

'IK VERTREK 'S OCHTENDS OM ZEVEN UUR, DAN BEN JE MEESTAL VROEG GENOEG'

(advertentie)

