




Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven

Nota van Antwoord - Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Provincie Noord-Brabant

 provincie
Gelderland



Inhoud

1	Inleiding	3
1.1	Aanleiding aanpak A50 Ewijk – Bankhoef - Paalgraven	3
1.2	Startbeslissing	3
1.3	Structuurvisie, milieueffectrapportage, Notitie reikwijdte en detailniveau	3
1.4	Over de zienswijzen	4
1.5	Voorkeursalternatief gekozen en verwerkt in Ontwerp-structuurvisie	4
1.6	Vervolgproces	4
1.7	Leeswijzer	5
2	Algemeen	6
2.1	Procedures en besluitvorming	6
2.2	Gebruik van Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's	7
2.3	Uitgangspunten en alternatieven	7
2.4	Mogelijke ontwikkelingen in de omgeving	8
2.5	Omgevingsbenadering	8
3	Milieu	9
3.1	Geluid	9
3.2	Trillingen	10
3.3	Luchtkwaliteit	10
4	Natuur, landschap en ruimte	11
5	Mobiliteit	12
6	Aantasting van grondbezit en -gebruik	14
6.1	Investerings- en onderhoudskosten	14
6.2	Compensatie van geleden schade	14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding aanpak A50 Ewijk – Bankhoef - Paalgraven

Op de A50 tussen Ewijk en Paalgraven staan in de huidige situatie veel files en gebeuren relatief vaak ongelukken. De files staan in beide richtingen en ontstaan zowel tijdens de ochtend- als de avondspits. De A50 heeft, naast een belangrijke (boven-)regionale functie ook een nationale functie. Op de A50 rijden relatief veel vrachtauto's. Zo'n 20% van het personenverkeer en zo'n 15-35% van het vrachtverkeer dat de Maasbrug bij Ravenstein passeert, komt uit de regio Noordoost en Zuidoost Noord-Brabant ten zuiden van Paalgraven. De druk op de A50 neemt als gevolg van economische groei en woningbouwontwikkelingen in de regio de komende jaren verder toe. Hoge verkeersintensiteiten en onvoldoende capaciteit op het hoofdwegenet hebben gevolgen voor de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Gelderland en Noord-Brabant.

Om deze reden hebben het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Gelderland in de periode 2018 – 2019 een MIRT onderzoek doorlopen, op grond waarvan is besloten tot een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak in combinatie met een MIRT-verkenning. Deze MIRT-verkenning is in 2020 gestart met de volgende doelstelling: het oplossen van de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsopgaven door het verbeteren van de doorstroming tussen de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven op de A50.

1.2 Startbeslissing

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 oktober 2020 de Startbeslissing vastgesteld voor het doorlopen van een MIRT-verkenning. Hiermee is het onderzoek gestart naar oplossingsrichtingen voor wegverbredingen tussen Ewijk en Paalgraven. Naast de MIRT-verkenning werken de provincies Gelderland en Noord-Brabant, in samenspraak met alle in de corridor gelegen gemeenten, een strategische agenda met mobiliteitsaanpak uit voor de corridor Nijmegen-Eindhoven.

1.3 Structuurvisie, milieueffectrapportage, Notitie reikwijdte en detailniveau

Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven geldt de Structuurvisie als een kaderstellend plan voor het nader op te stellen Tracébesluit. Omdat in de Structuurvisie keuzes worden gemaakt over m.e.r.-(beoordelings)plichtige activiteiten, moet voor de Structuurvisie de m.e.r.-procedure doorlopen worden. In deze procedure wordt in een aantal stappen inzichtelijk wat de impact is op milieu en de omgeving. De resultaten uit de milieuonderzoeken worden vastgelegd in een milieueffectrapport (MER). Een MER bij een kaderstellend plan, hier de structuurvisie, wordt een planMER genoemd. De informatie in het planMER speelt een belangrijke rol in de afweging van kansrijke alternatieven en in de definitieve besluitvorming van het voorkeursalternatief.

In juni 2021 is gestart met de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Als eerste stap is de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) opgesteld en ter inzage gelegd, waarmee een ieder is geïnformeerd op de start van het project en de werkwijze van de m.e.r.-procedure. Van dinsdag 21 juni 2022 tot en met maandag 21 augustus 2022 bestond er de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de NRD. Op 5 juli 2022 vond een informatiebijeenkomst in het gebied plaats.

1.4 Over de zienswijzen

Er zijn 31 zienswijzen ingediend. Een deel van die zienswijzen is namens meerdere personen en/of organisaties ingediend. In totaal hebben 52 personen en organisaties hun naam onder de zienswijzen gezet. Naast de ingediende zienswijzen heeft de Commissie m.e.r. een advies uitgebracht.

De zienswijzen en adviezen zijn gebundeld en van een antwoord voorzien. Alle indieners hebben in de periode januari 2023 en februari 2023 een via een persoonlijke brief antwoord op hun zienswijze ontvangen.

Inhoudelijk geven de zienswijzen een gevarieerd beeld. Er komen veel onderwerpen aan de orde (zoals bodem, geluid, luchtkwaliteit, landschappelijke inpassing en bereikbaarheid). Ook hebben de zienswijzen betrekking op verschillende projectfasen (verkenning, planuitwerking en realisatie).

In dit document vindt u een thematische samenvatting van de binnengekomen zienswijzen en beantwoording. De Nota van Antwoord geeft inzicht in wat er met de zienswijzen gebeurt of wat er nog mee gedaan wordt in de fase ná de MIRT-verkenning, de Planuitwerking. De Nota van Antwoord wordt bestuurlijk vastgesteld en de minister heeft deze in overweging meegenomen bij de verdere besluitvorming over het project.

1.5 Voorkeursalternatief gekozen en verwerkt in Ontwerp-Structuurvisie

De kansrijke oplossingsrichtingen, hierna alternatieven, zijn vervolgens met uitgebreidere diepgang en detail onderzocht en onderling vergeleken. Daarbij is gekeken naar probleemoplossend vermogen, effecten op omgeving/milieu (middels een milieueffectrapportage) en kosten en baten en haalbaarheid van de alternatieven. Op basis van dit nader onderzoek en vergelijking van alternatieven is een advies voor het voorkeursalternatief opgesteld (VKA). Dit VKA is verwerkt in de Ontwerp-Structuurvisie.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft, mede op basis van het advies over het voorkeursalternatief, in samenspraak met haar bestuurlijke partners, een keuze gemaakt voor het maatregelenpakket dat in het vervolg, de planuitwerkingsfase, verder wordt onderzocht en ontworpen. Dit pakket bestaat in de basis uit de uitbreiding van het volledige tracé tussen Ewijk en Paalgraven met één extra rijstrook in beide rijrichtingen.

1.6 Vervolgproces

(Ontwerp)Structuurvisie en planMER

De Structuurvisie in ontwerp gereed. De onderzoeken zijn afgerond en de resultaten zijn vastgelegd in het planMER. De ontwerp Structuurvisie, met daarin het voorkeursalternatief, wordt samen met het planMER ter inzage gelegd. Een ieder is in de gelegenheid om gedurende 6 weken een zienswijze in te dienen. Ook brengt de commissie m.e.r. onafhankelijk advies uit over het planMER.

Na inspraak en advisering, onder meer door de provincies Gelderland en Noord-Brabant, neemt de minister van Infrastructuur en Waterstaat een definitief besluit over het voorkeursalternatief, ook wel de (MIRT 2) Voorkeursbeslissing of het Voorkeursbesluit genoemd. Dit besluit wordt vastgelegd in de Structuurvisie.

(Ontwerp)Tracébesluit

In het vervolg, de Planuitwerkingsfase, wordt de voorkeursbeslissing verder uitgewerkt in een ontwerp Tracébesluit (Tracéwet) of een Projectbesluit (Omgevingswet; zie kader hieronder). Ook dit Tracébesluit (of Projectbesluit) wordt in ontwerp ter inzage gelegd. Nadat reacties zijn verwerkt neemt de minister van Infrastructuur en Waterstaat het definitieve Tracébesluit (of Projectbesluit). Belanghebbenden kunnen tegen dit besluit in beroep gaan bij de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State.

Is het Tracébesluit (of Projectbesluit) eenmaal onherroepelijk, dan moeten de betrokken provincies en gemeentes ervoor zorgen dat de gekozen oplossing in het gebied wordt ingepast. Dit doen zij door het bestemmingsplan aan te passen en bijvoorbeeld de benodigde vergunningen te verlenen.

De komst van de Omgevingswet

Op 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. Binnen de - in 2023 - geldende wetgeving (Tracéwet) wordt voor wijziging van een snelweg een Tracébesluit vastgesteld. Onder de Omgevingswet wordt dit een 'Projectbesluit'. De voor deze verkenning opgestelde Ontwerp- Structuurvisie en het planMER spelen in op de komst van de Omgevingswet door niet alleen het milieu volwaardig bij de analyse te betrekken, maar ook in te gaan op de brede fysieke leefomgeving (door thema's als gezondheid en duurzaamheid mee te nemen). Ook zijn belanghebbenden in een vroegtijdig stadium betrokken bij het planproces en actief gevraagd om ideeën en alternatieven/varianten in te brengen. Daarnaast is het participatieplan bestuurlijk vastgesteld en gepubliceerd op de projectwebsite, geheel 'in de geest van de Omgevingswet'. Meer hierover is te lezen in de Ontwerp-Structuurvisie.

1.7 Leeswijzer

De beantwoording van de zienswijzen op het voornemen een m.e.r.-procedure te starten is onderverdeeld in een aantal thema's. De punten die in de zienswijzen naar voren zijn gebracht, zijn gecategoriseerd tot de onderstaande thema's. Dit vormt ook de hoofdstukopbouw van deze nota:

2. Algemeen
3. Milieu
4. Natuur, landschap en ruimte
5. Mobiliteit
6. Aantasting van grondbezit en –gebruik

Bij de beantwoording van de zienswijzen is niet per zienswijze de inhoud en het antwoord genoemd. Alle ingebrachte zienswijzenpunten zijn op basis van de inhoud in thema's onderverdeeld en beantwoord.



2 Algemeen

2.1 Procedures en besluitvorming

Zienswijzen

- Wat is de rol van de planMER in de besluitvorming voor dit project
- Beschrijf de beoordelingscriteria op basis waarvan het voorkeursalternatief is gekozen
- Geef aan of de Omgevingswet aanvullende eisen stelt aan de Ontwerp-Structuurvisie en planMER

Antwoorden

Het planMER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven voor de A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven op de bereikbaarheid van het omliggende gebied en de leefbaarheid. Hierbij worden onder andere de effecten op de luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid in beeld gebracht, en ook water, bodem, en natuur. Het planMER beschrijft voor deze onderwerpen de verbeteringen en verslechtingen per alternatief. Het planMER bevat daarmee belangrijke beslisinformatie voor de stuurgroep A50, die de minister adviseert over het voorkeursalternatief.

Er is in de verkenning gezocht naar alternatieven die bijdragen aan het verbeteren van de veiligheid en de doorstroming op de A50. De alternatieven zijn in twee fasen beoordeeld. In de eerste fase van de verkenning is er onderzocht en beoordeeld of een alternatief kansrijk is of niet. In fase twee heeft tussen de overgebleven kansrijke alternatieven een nadere afweging plaatsgevonden.

De bestuurlijke keuze voor het voorkeursalternatief is gebaseerd op verschillende beoordelingscriteria, waaronder toekomstvastheid, investeringen en milieueffecten. Hierbij worden ruimtelijke inpassing, verkeerseffecten op andere wegen, geluidsmaatregelen en andere leefbaarheidsaspecten meegenomen en vastgelegd in de Ontwerp-Structuurvisie en de het PlanMER. De kosten, opbrengsten en risico's worden in de Maatschappelijke Kosten- en Batenanalyse (MKBA) bepaald. De MKBA weegt de mate waarin de verkeersveiligheid en doorstroming op de A50 wordt verbeterd af tegen de investeringskosten en positieve en negatieve effecten op de omgeving.

De Omgevingswet treedt op 1 januari 2024 in werking. De Ontwerp-structuurvisie wordt naar verwachting voor inwerkingtreding van de Omgevingswet ter inzage gelegd. De Omgevingswet stelt geen aanvullende eisen aan de Ontwerp-Structuurvisie met planMER, ten opzichte van de huidige Wet Milieubeheer. De onderzoekscriteria wijzigen daardoor niet. In het planMER is voor de milieuaspecten wel een doorkijk gegeven naar de consequenties van de Omgevingswet.



2.2 Gebruik van Welvaart en Leefomgeving (WLO) scenario's

Zienswijzen

- Beschrijf de manier waarop WLO-scenario's worden gebruikt in de verkenning
- Geef aan of wegverbreding wel nodig is indien er sprake is van lage economische groei?

Antwoorden

De WLO-scenario's uit de Toekomstverkenning geven een richting aan hoe Nederland zich naar verwachting gaat ontwikkelen bij hoge en lage economische groei. Daarin wordt rekening gehouden met ontwikkelingen die nu worden voorzien, zoals vergrijzing, maar ook dat nieuwe generaties ouderen hoger opgeleid en mobieler zijn en doorwerken tot op hogere leeftijd. Daarnaast is bijvoorbeeld ook rekening gehouden met de groei van eenpersoonshuishoudens.

Bij het beoordelen van de alternatieven hebben we in naar de toekomstige verkeerseffecten van zowel het scenario Hoog als het scenario Laag bekeken. Dit is met behulp van het NRM-verkeersmodel gedaan, dat aansluit op de WLO-scenario's.

Elk jaar worden in dit verkeersmodel de uitgangspunten voor de toekomst geactualiseerd en wordt een nieuwe basisprognose opgesteld. Dit is van belang, omdat telkens nieuwe besluiten over ruimtelijke ontwikkeling en infrastructuur genomen worden. Met de actualisaties sluit het model aan bij de actuele inzichten en vormt zo een basis voor besluitvorming.

In de verkenning gebruiken we actuele verkeersmodellen. Als onderdeel van het onderzoek is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd voor wat 'Betalen naar Gebruik' betekent voor de noodzaak van de kansrijke alternatieven.

De meest recente verkeerscijfers bevestigen de urgentie van het nemen van maatregelen op de A50. Dit geldt ook voor het WLO-scenario Laag, waarin uitgegaan wordt van lage economische groei.

Bij de start van de planuitwerking is gebruik gemaakt van de op dat moment bekende ontwikkelingen, het meest actuele NRM-verkeersmodel en, indien beschikbaar, geactualiseerde WLO-scenario's.

2.3 Uitgangspunten en alternatieven

Zienswijzen

- Benoem het dorp Huisseling als relevante dorpskern langs de A50
- Neem Dorpenweg en de N845 & N847 op in het studiegebied
- In het GGD onderzoek worden onterecht maar twee hotspots van geluidsoverlast aangewezen. Pas dit aan naar de locaties waar volgens het project nu overlast wordt ervaren
- Beschrijf de gevolgen van de verbreding van de A50 specifiek voor de Maasbrug en de daar omliggende gebieden

Antwoorden

De scope van de MIRT-verkenning is bestuurlijk vastgesteld in 2019. Daarin is het dorp Huisseling niet als relevante dorpskern benoemd. Huisseling ligt dicht bij de A50 en daarom is het logisch dat deze benoemd wordt als relevante dorpskern binnen het studiegebied. Daarnaast is op het kaartje van het studiegebied in de NRD de Dorpenweg en de N845 & N847 onterecht niet meegenomen. Deze wijzigingen zijn overgenomen in de oplegnotitie bij de NRD en dus meegenomen in de milieuonderzoeken.

In het MIRT-onderzoek is gerefereerd aan een onderzoek uit 2016, uitgevoerd door de GGD Gelderland Zuid, waarin twee hotspots voor geluidsoverlast worden beschreven. In de NRD is deze passage herhaald, met als doel aan te geven dat ondanks dat het geluidsniveau onder het wettelijke plafond ligt, de geluidhinder nog steeds door de omgeving als hinderlijk wordt ervaren. Rekenresultaten en beleving laten in de praktijk niet hetzelfde beeld zien. Door het noemen van de twee hotspots als voorbeeld, is de suggestie gewekt dat deze

locaties de enige locaties zijn die deze hinder ondervinden. Uiteraard kunnen ook andere locaties (direct) langs de A50 hinder ondervinden. De passage over hotspots wordt in de oplegnotitie bij de NRD verder toegelicht en genuanceerd.

In de beoordelingsfase zijn de gevolgen voor de Maasbruggen en de onderliggende dijken onderzocht. Er is contact onderhouden met de gemeenten en de waterschappen als beheerders van de dijken en met Rijkswaterstaat als beheerder van de Maas.

2.4 Mogelijke ontwikkelingen in de omgeving

Zienswijzen

- Houd rekening met de ontwikkeling van zonneparken langs de A50
- Beschrijf de mogelijkheden om zonnepanelen langs de weg te realiseren
- Beschrijf de mogelijkheden voor meer laadpalen bij verzorgingslocaties
- Houd rekening met woningbouwplannen in de omliggende gemeenten

Antwoorden

De insteek van het project is om negatieve gevolgen voor de omgeving zo goed als mogelijk te voorkomen en om aanbevelingen te doen met betrekking tot mogelijke meekoppelkansen. Bij meekoppelkansen gaat het om ontwikkelingen en kansen in de directe omgeving van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven waarmee bij de uitwerking van het project een verbinding kan worden gelegd. Het projectteam heeft kennis genomen van enkele ontwikkelingen van zonneparken langs de Rijksweg. Voor het realiseren van dergelijke parken is het gebruikelijk dat de initiatiefnemer een locatiespecifiek reflectieonderzoek uitvoert. Het project heeft zelf geen intentie om zonnepanelen langs de weg of in geluidsschermen te realiseren. In de beoordelingsfase van de verkenning worden de kansen voor duurzaamheid opnieuw beschouwd, waarbij ook gekeken wordt naar de mogelijkheden voor het faciliteren van energieopwekking langs het traject. Het verduurzamen van verzorgingsplaatsen en het stimuleren van het aanbieden van laadinfrastructuur is op dit moment geen onderdeel van het project.

Het project heeft kennis genomen van diverse woningbouwplannen en ontwikkelingen in het buitengebied van de omliggende gemeenten en dit ook bij de gemeenten geverifieerd. Voor het bepalen van de verkeerseffecten bevat het NRM2021 alle vastgestelde plannen. De verkeerseffecten zijn berekend voor het zichtjaar 2040.

2.5 Omgevingsbenadering

Zienswijzen

- Beschrijf hoe omwonenden op de hoogte worden gehouden van het project

De initiatiefnemende partijen (ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies Gelderland en Noord-Brabant) hechten er waarde aan om geïnteresseerden en belanghebbenden goed en vroegtijdig te informeren (en betrekken) bij de plan- en besluitvorming.

Voor het informeren en betrekken bij de omgeving is bij de start van de verkenning een Participatie- en communicatieplan opgesteld, welke bestuurlijk is vastgesteld en ook gepubliceerd, zodat eenieder zich kon informeren hoe de omgeving in deze verkenning zijn meegenomen.

Mensen worden periodiek geïnformeerd via lokale kranten, nieuwsbrieven en de projectwebsite, en periodiek worden informatiebijeenkomsten georganiseerd. Met omwonenden die zeer dicht bij de A50 wonen zijn, om de impact van een eventuele verbreding of aanleg van een nieuwe brug te bespreken, zogenaamde 'keukentafel'-gesprekken gehouden.

3 Milieu

3.1 Geluid

Onderzoek geluidsoverlast

Zienswijzen

- Beschrijf hoe in de verkenning geluidsoverlast wordt bepaald
- Maak gebruik van metingen, in plaats van berekeningen

Antwoord

De methode voor het berekenen van geluidsoverlast is op basis van Europese regelgeving. Hierbij zijn de meest actuele meet- en rekenvoorschriften in de MIRT-verkenning toegepast. In de akoestische rekenmodellen worden alle kenmerken van de weg (de verwachte hoeveelheid verkeer, snelheid, verharding en wegligging) en de omgeving (hoogteligging, gebouwen, afscherpende voorzieningen) opgenomen. De rekenmethodiek wordt op landelijk niveau regelmatig vergeleken met meetresultaten, zodat de berekende waarden over het algemeen goed overeenkomen met de werkelijk optredende geluidbelastingen.

In een akoestisch onderzoek bij MIRT-projecten wordt de geluidsbelasting niet gemeten, omdat de geluidsbelasting moet worden berekend ná aanpassing van de weg en met toekomstige verkeersintensiteit (10 jaar na afronding van de wegwerkzaamheden). Deze situatie kan dus nog niet worden gemeten, maar wel worden berekend. Daarnaast is een geluidsmeting een momentopname, terwijl berekeningen een jaargemiddelde voor geluidsbelasting laten zien. Als laatste is bij meten van geluidsbelasting het onderscheid tussen verschillende geluidsbronnen niet mogelijk.

Maatregelen

Zienswijzen

- Beschrijf hoe wordt bepaald waar geluidsschermen komen
- Houd rekening met openingen tussen geluidsschermen
- Neem de effecten voor ernstig gehinderden en slaapverstoorden mee
- Leg uit of alle geluidsoverschrijdingen worden aangepakt
- Leg uit hoe dit project zich verhoudt tot het meerjarenprogramma geluidssanering

Antwoord

Er zijn op nationaal niveau afspraken gemaakt over minimale eisen waaraan de leefomgeving van (in dit geval) omwonenden van een hoofdweg moet voldoen. De eisen zijn vertaald naar grenswaarden voor geluidbelasting en verontreinigende stoffen. Ieder (nationaal) project wordt getoetst aan deze eisen.

In de verkenningsfase wordt voor het onderzoeksgebied de geluidsbelasting onderzocht. De resultaten hiervan worden vastgelegd in het planMER. Daarbij wordt voor de verschillende alternatieven het aantal (ernstig) gehinderden inzichtelijk gemaakt. Wanneer er een voorkeursalternatief is, wordt een gedetailleerder geluidsonderzoek uitgevoerd waarbij wordt onderzocht of de 'geluidsproductieplafonds' worden overschreden.

Als een geluidproductieplafon wordt overschreven kijkt het project welke mitigerende maatregelen (stiller asfalt, geluidsschermen of geluidswallen) moeten worden getroffen. Ook wordt bekeken hoe deze geluidmaatregelen in de omgeving kunnen worden ingepast. Het budget dat beschikbaar is voor het treffen van maatregelen is niet oneindig. Daarom wordt het doelmatigheidscriterium als methode/instrument

toegepast waarmee objectief en transparant bepaald wordt of de geluidbeperkende maatregelen er wel of niet komen. Dit betekent inderdaad dat er situaties kunnen ontstaan dat er, bijvoorbeeld door het “ontbreken” van het benodigde aantal woningen met een bepaalde geluidbelasting in een cluster, vanuit het project geen geluidmaatregelen genomen worden, ondanks dat de bewoners op deze locatie wel hinder ondervinden. Er is geen wettelijke norm voor de geluidbelasting in de tuin, deze wordt ook niet berekend.

Binnen het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPG) heeft Rijkswaterstaat de afgelopen jaren onderzocht of er op woningen in de buurt van de A50 voldaan wordt aan de geluidnormeringen zoals die wettelijk gelden. Binnen dit programma hebben recentelijk de Geluidsaneringsplannen Noord-Brabant-oost en Oost Nederland ter inzage gelegen. Informatie over de voorgestelde MJPG-maatregelen vindt u op de MJPG-geluidmaatregelenkaart. De projectteams van het MJPG en de A50 zullen ook in de vervolgfases van het project kijken op welke wijze de maatregelen uit het geluidsaneringsprogramma passen binnen de wegverbreding.

3.2 Trillingen

Zienswijzen

- Beschrijf op welke wijze trillingen worden meegenomen in de verkenning

Antwoord

Voor wegverkeer is eventuele schade door wegtrillingen doorgaans beperkt tot een zone van ca. 30 meter. Daarbinnen kan mogelijk schade/hinder optreden maar dit hoeft niet en dit is situatie-afhankelijk. Bij hinder door wegverkeertillingen is vrijwel altijd sprake van een onregelmatig wegdek zoals vorstschade of voegovergangen bij viaducten of bruggen.

3.3 Luchtkwaliteit

Zienswijzen

- Geef aan welke waarden voor luchtkwaliteit worden gehanteerd. En hoe deze zich verhouden tot de waarden van de Wereld Gezondheidsorganisatie (WHO)
- Beschrijf op welke manier fijnstof wordt meegenomen in het onderzoek

Antwoord

Er zijn wettelijke grenswaarden voor de jaargemiddelde concentraties van stikstofdioxide (NO₂, niet NO_x) en fijnstof (PM₁₀), zoals deze voor de huidige (hoofd)infrastructurele projecten als toetskader gelden. Het project heeft daarnaast de effecten beschouwd (niet getoetst) ten opzichte van de advieswaarden van de WHO. Dit is opgenomen in het planMER.

Voor de uitstoot van fijnstof spelen er twee ontwikkelingen die van belang zijn voor het project. Er is berekend dat de hoeveelheid verkeer na uitvoering van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven toeneemt. De uitstoot van verontreinigende stoffen neemt in de toekomst af. Dit komt door het schoner worden van het wagenpark, onder meer door strengere emissie-eisen en door meer elektrische voertuigen. Hierdoor zal de luchtkwaliteit verder verbeteren, ondanks een toenemend aantal verkeersbewegingen. De winst wordt echter ook weer deels teniet gedaan doordat elektrische auto's zwaarder zijn en de banden daarmee harder slijten wat ook fijnstof veroorzaakt. Inmiddels is gebleken dat de hoeveelheid fijnstof dat vrijkomt indien het voorkeursalternatief wordt gerealiseerd de wettelijke normen niet overschrijdt.

4 Natuur, landschap en ruimte

Zienswijzen

- Beschrijf de gevolgen voor natuurgebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland
- Maak een landschapsverbinding tussen Herperduin en Keent
- Handhaaf voor de lokale bereikbaarheid de bestaande onderdoorgangen
- Leg uit of een groene geluidswal kan bijdragen aan de landschappelijke kwaliteit en luchtkwaliteit
- Beschrijf de impact van het project op archeologische monumenten
- Leg uit of het huidige ecoduct over de A50 kan worden verbeterd
- Zorg dat de waterhuishouding rondom het tracé van de A50 wordt verbeterd

Antwoord

Infrastructurele projecten zoals het project A50 moeten voldoen aan de Wet natuurbescherming en de Europese Vogel en Habitatrichtlijn. De gevolgen voor de natuurgebieden die onderdeel zijn van het Natuurnetwerk Nederland worden meegenomen bij de keuze voor een voorkeursalternatief. In de beoordelingsfase van de verkenning voor de A50 wordt een ruimtelijke inpassingsvisie opgesteld waarin de inpassing van eventueel mitigerende maatregelen in het gebied worden beschreven.

De suggestie voor het creëren van een landschapsverbinding tussen Herperduin en Keent is besproken met de gemeente Oss, de gemeente Maashorst en de stichting ARK. Hier zal verder over worden gesproken in de planuitwerkingsfase. Daarnaast is het uitgangspunt van dit project dat de bestaande onderdoorgangen (waaronder Tunnelpad Hernen en Broekstraat Hernen) worden gehandhaafd.

Om landschappelijke redenen kan een groene wal worden ingezet. Dit is een geluidsscherm dat bijvoorbeeld begroeid is met klimop. Echter een groene wal heeft weinig effect op het afvangen van fijnstof. De groene wal en de mogelijkheden voor extra bomen worden in de inpassingsvisie meegenomen. Het verruimen van de toegangen tot het huidige ecoduct over de A50 ter hoogte van Maashorst en Herperduin worden door het projectteam verder beschouwd in het kader van natuurcompensatie, dit wordt verder uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.

In de verkenning is onderzocht wat de impact van het project is op archeologische monumenten. Langs het tracé van de A50 bevinden zich verschillende wettelijk beschermde archeologische monumenten. Aantasting of vernietiging van deze monumenten mag niet gebeuren. De impact van het project op deze monumenten is in de planMER onderzocht, beoordeeld en meegenomen in de keuze voor een voorkeursalternatief.

Voor wat betreft de waterhuishouding langs het tracé moet worden voldaan aan de regels van de Waterwet en aan eventuele (beleids)regels uit de Keur van de waterschappen. Een herstel of verbetering van het watersysteem behoort niet de scope van het project, maar kan door het waterschap wel worden ingebracht als meekoppelkans. Het voorkomen van verdroging en/of vernatting door de barrière-werking van de A50 is onderdeel van dit gesprek.

5 Mobiliteit

Verkeerseffecten

Zienswijzen

- Doe onderzoek naar de effecten van de verlaging van de maximumsnelheid naar 100 km/h.
- Leg uit of er andere maatregelen dan capaciteitsuitbreiding van de weg de problemen op de A50 kunnen oplossen.
- Beschrijf of capaciteitsuitbreiding nodig is als vrachtverkeer alleen 's nachts mag rijden
- Beschrijf het maatgevende knelpunt op de A50
- Beschrijf hoe wordt omgegaan met de effecten van en het tegengaan van sluiptverkeer
- Kijk ook naar oplossingen voor knelpunten die ontstaan buiten het plangebied
- Beschrijf de mogelijkheid voor een volledig knooppunt bij Paalgraven, met een verbinding van de A59 Den Bosch – A50 Eindhoven

Antwoord

In de verkenning is een gevoeligheidsanalyse uitgevoerd op de verkeerseffecten bij een verlaging van de snelheid naar 100 km/u. Ook is bepaald wat de effecten hiervan zijn op de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, geluidhinder en Natura2000 gebieden.

Uit dit MIRT-onderzoek blijkt dat andere maatregelen dan verbreding van de A50 de capaciteitsknelpunten niet oplossen. Naast de MIRT-verkenning is ook de 'Strategische Agenda met Mobiliteitsaanpak' gestart waar de provincies Gelderland, Noord-Brabant en het Rijk maatregelen voor OV-knooppunten, snelfietsroutes en een Bus Rapid Transit onderzoeken.

Het idee om vrachtverkeer vooral 's nachts te laten plaatsvinden is een interessante gedachte maar betreft een eventuele landelijke beleidsmatige aangelegenheid, en die behoort niet tot de opdracht van deze verkenning. Het gaat om een bedrijfsmatige afweging en een eventuele landelijke beleidsmatige aangelegenheid.

De A50 ter hoogte van de Maasbrug, in zuidelijke richting, is het maatgevend knelpunt. Het stuk van Ravenstein naar Paalgraven heeft ook een hoge verkeersintensiteit. Wanneer extra capaciteit wordt toegevoegd ter hoogte van de Maasbrug, maar niet tussen Ravenstein en Paalgraven wordt het daar erg druk met kans op file ten zuiden van Ravenstein.

Over de Maasbruggen beweegt ook het nodige sluiptverkeer. Het effect van de oplossingsrichtingen op sluiptverkeer op het verkeerskundig doelbereik van de alternatieven wordt onderzocht in de verkenning.

Wanneer we kijken naar de omliggende trajecten, kan de verbreding tussen Ewijk en Paalgraven ook daarbuiten een verkeersaantrekkende werking hebben en leiden tot drukte op de weg en overlast voor de omgeving. Dit onderzocht in het planMER. Hieruit blijkt dat er inderdaad sprake is van een verkeersaantrekkende werking op het aansluitende hoofdwegennet. Het blijft een bestuurlijke afweging of dit uiteindelijk tot een aanpassing van de maatregelen leidt, en of er nader studie zal moeten plaatsvinden op belendende trajecten.

Een volledig knooppunt Paalgraven waarbij ook de verbinding A59 Den Bosch - A50 Eindhoven ongelijkvloers wordt geïntegreerd binnen het knooppunt, is niet onderzocht. Enerzijds komt dit omdat de ruimtelijke inpassing van een volledig knooppunt vrijwel onhaalbaar is op deze locatie vanwege de aanwezigheid van natuur en cultuurhistorisch erfgoed. Anderzijds vragen aanpassingen om het knooppunt volledig te maken hoge investeringen voor een verbinding (A50 Eindhoven-A59 Den Bosch) met een relatief beperkte verkeersstroom van en naar de A59. Aanpassingen aan het hoofdwegennet om knooppunt

Paalgraven volledig te maken zijn daarom weinig kosteneffectief. Wel is naar aanleiding van een nadere analyse van het onderliggend wegennet bij Paalgraven, besloten om enkele aanpassingen aan het onderliggend wegennet in de planuitwerkingsfase verder uit te werken. Hiervoor is een budgetreservering gedaan.

Langzaam verkeersverbinding

Zienswijzen

- Beschrijf de aanleg en gevolgen van een nieuwe langzaam verkeersverbinding over de Maas voor fiets- en landbouwverkeer
- Beschrijf de optie voor een langzaam verkeersverbinding ter hoogte van de spoorbrug
- Beschrijf de impact van bouwwerkzaamheden op de langzaam verkeersverbinding

De verkenning beschrijft de meest wenselijke ligging voor een nieuwe oeververbinding voor langzaam verkeer. Uitgangspunt voor de brug voor langzaam verkeer is een verkeersveilige verbinding waarbij fiets- en landbouwverkeer fysiek van elkaar gescheiden worden. De wijze waarop (ligging, scheiden van verkeer), is onderdeel van de verkenning en de daarop volgende planuitwerking. In de volgende fase van het project zal ook worden gekeken hoe zowel het fietsverkeer als ook het landbouwverkeer om de dorpskern van Niftrik kan afwikkelen op het onderliggend wegennet. Voor alle alternatieven is verkeersveiligheid randvoorwaarde voor het ontwerp, dat geldt ook voor de afwikkeling van het langzaam verkeer.

Een éénrichtingssysteem met breedtedetectie en verkeerslichten is een mogelijkheid die past bij het aantal landbouwvoertuigen dat in de huidige situatie gebruik maakt van Maasbrug. Dit systeem kan worden gemaakt met een smaller kunstwerk dat minder impact heeft op de omgeving en kosteneffectiever kan worden uitgevoerd.

De optie voor een langzaam verkeersverbinding ter hoogte van de spoorbrug is in het vooronderzoek afgevalen. De spoorbrug maakt geen onderdeel uit van de scope van de A50. Wel onderzoekt De Groene Metropoolregio Arnhem-Nijmegen een voorkeursligging voor de snelfietsroute (SFR) Nijmegen – Oss. De meest voor de hand liggende plek voor het kruisen van de snelfietsroute met de Maas is ter hoogte van huidige Maasbrug A50 bij Ravenstein.

Uitgangspunt bij grote infrastructurele projecten is uiteraard dat de bereikbaarheid van de omgeving tijdens en na de realisatiefase zo goed mogelijk geborgd is, in dit geval dus ook voor het langzaam verkeer dat nu gebruik maakt van de oeververbinding over de Maas. In het voorkeursalternatief is er daarom sprake van nieuwbouw van een langzaamverkeersverbinding over de Maas, naast de bestaande Maasbruggen. Ook tijdens de realisatiefase zal de verkeersverbinding in zekere mate gewaarborgd moeten zijn.



6 Aantasting van grondbezit en -gebruik

6.1 Investerings- en onderhoudskosten

Zienswijzen

- Beschrijf hoe de investerings- en onderhoudskosten van de verschillende alternatieven worden berekend

Antwoord

Voor het bepalen van de investerings- en onderhoudskosten van de kansrijke alternatieven wordt in de MIRT-verkenning gebruik gemaakt van de zogenaamde Standaard Systematiek Kostenramingen (SSK). In de MIRT-systematiek werken we van grof naar fijn: van MIRT-onderzoek, naar MIRT-verkenning, naar MIRT-planuitwerking en uiteindelijk realisatie. De SSK-systematiek volgt deze stappen, waarbij de kosten steeds meer gedetailleerd en nauwkeuriger worden bepaald. De raming van de kosten die hoort bij het voorkeursalternatief heet de 'nulreferentie'. De kosten worden bepaald door de investeringskosten, levensduurkosten en onderhoudskosten. Daarnaast bevat de raming een reservering voor toekomstige wijzigingen in de opdracht en een onzekerheidsreserve om zo het risico te verkleinen dat de projectkosten worden overschreden. Deze kosten zijn weergegeven in de Ontwerp-Structuurvisie.

6.2 Compensatie van geleden schade

Zienswijzen

- Beschrijf hoe het project omgaat met eventueel uitkopen van omwonenden of boeren

Antwoord

Tijdens de verkenning wordt ernaar gestreefd om de impact op de omgeving zoveel mogelijk te voorkomen of beperken. Het ontwerpproces loopt door tot en met de vaststelling van het projectbesluit in de planuitwerkingsfase, die volgt op deze verkenningsfase. Verzoeken om schadevergoeding kunnen na de vaststelling van het Tracébesluit worden ingediend. Dit is nu dus nog niet mogelijk, maar pas aan het eind van de planuitwerkingsfase die volgt op deze verkenningsfase. Op een dergelijk verzoek wordt door de minister van IenW, na het onherroepelijk worden van het Tracébesluit, besloten.

Met betrekking tot het uitkopen of compenseren van boeren: de gedachte dat de aankoop van grond (meer dan nodig voor het realiseren van het voorkeursalternatief) mogelijk ook mogelijkheden kan bieden voor boeren, waterschappen, natuur en omgeving wordt onderschreven. In de planuitwerkingsfase kan het gesprek hierover worden aangegaan.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Postbus 20901 | 2500 EX Den Haag
www.rijksoverheid.nl/ienw

Informatie: www.mirttrajecten.nl/organisatie/a50-ewijk-bankhoef-paalgraven/project

Uitgevoerd door Ingenieurscombinatie A50 EBP:
Royal HaskoningDHV, Infram, Buck Consultants, Arcadis

september 2023