




Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Nota van Antwoord - Ontwerp-Structuurvisie

Provincie Noord-Brabant

 provincie
Gelderland



Inhoud

1. Inleiding	3
1.1 Project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven	3
1.2 Het zienswijzenproces en beantwoording	3
1.3 Uitleg veelgebruikte begrippen	3
1.4 Leeswijzer	5
2. Belangrijkste bevindingen uit de zienswijzen, bestuurlijke reacties en adviezen	6
2.1 Inleiding	6
2.2 Ontwerp-Structuurvisie (naar “voorkeursbeslissing”)	6
2.3 Milieueffectrapportage en achterliggende rapporten	7
2.4 In de planning- en studiefase te onderzoeken wensen	7
3. Beantwoording zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties	9
3.1 MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven – algemeen	13
3.2 Keuze voor het voorkeursalternatief	16
3.3 Meekoppelkansen	18
3.4 Ontwerp traject Ewijk-Paalgraven incl. Maasbrug	21
3.5 Knooppunt Paalgraven	33
3.6 Langzaam verkeer- en fietsverbinding	35
3.7 Verkeer en verkeersveiligheid	39
3.8 Leefbaarheid en gezondheid	42
3.9 Geluid	44
3.10 Lichthinder	61
3.11 Luchtkwaliteit	62
3.12 Trillingen	71
3.13 Natuur en stikstof	73
3.14 Landschap, cultuurhistorie en archeologie	74
3.15 Overige (milieu)effecten	78
3.16 Bereikbaarheid bebouwing en percelen	79
3.17 Onteigenen, verkopen, waardevermindering	83
3.18 Overlast tijdens uitvoering	85
3.19 Informatie en betrokkenheid project	87
3.20 Bus Rapid Transit (BRT)	90
4. Beantwoording advies van de Commissie voor de milieueffectrapportage	91
4.1 Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport A50 Ewijk-Paalgraven, Commissie voor de milieueffectrapportage	
4.2 Addendum PlanMER Verkenning A50 Ewijk Bankhoef Paalgraven	
4.3 Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport A50 Ewijk-Paalgraven, Commissie voor de milieueffectrapportage	

Bijlage 1: Bestuurlijke reactie en antwoord provincie Gelderland

Bijlage 2: Bestuurlijke reactie en antwoord provincie Noord-Brabant

1 Inleiding

1.1 Project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Het wordt steeds drukker op de A50 tussen de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven. Er staan vaak files op de autosnelweg en de aansluitende wegen. De drukte neemt de komende jaren alleen maar toe. Dat heeft economische gevolgen en zorgt ook voor meer ongevallen. Daarom zijn het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de provincies Gelderland en Noord-Brabant een zogenoemde MIRT-verkenning (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) gestart voor de A50 tussen de knooppunten Ewijk – Bankhoef – Paalgraven. De verkenning heeft als doel om de doorstroming en de verkeersveiligheid op dit deel van de A50 te verbeteren. In deze MIRT-verkenning zijn de problemen in beeld gebracht en zijn oplossingsrichtingen onderzocht voor dit deel van de A50. De meest kansrijke oplossingen zijn als alternatief verder uitgewerkt. Hieruit is één voorkeursalternatief naar voren gekomen, deze is uitgewerkt in de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven. De minister heeft de Ontwerp-Structuurvisie vastgesteld.

1.2 Het zienswijzenproces en beantwoording

Deze Nota van Antwoord geeft een overzicht van de zienswijzen en adviezen op de Ontwerp-Structuurvisie en het bijbehorend milieueffectrapport (MER) voor de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. De Nota van Antwoord heeft als doel de zienswijzen en adviezen te beantwoorden en om toe te lichten wat met de zienswijzen en adviezen wordt gedaan in het vervolg van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Als bijlagen zijn de binnengekomen bestuurlijke reacties en de beantwoording daarvan door het project toegevoegd.

In totaal zijn er 88 zienswijzen ontvangen, van bedrijven, organisaties en particulieren. Daarnaast heeft de commissie voor de milieueffectrapportage (commissie-m.e.r.) een advies gegeven die betrekking heeft op het MER. De gemeenten Bernheze, Oss, Meierijstad, Maashorst en de dorpsraden Niftrik en Ravenstein hebben gezamenlijk een zienswijze ingediend, daarnaast is er een zienswijze ingediend door zowel de Groene Metropoolregio als het Regionaal Overleg Noord Brabant, beide samenwerkingsorganisaties van betrokken gemeenten en door de gemeenten Meierijstad en Wijchen. Bestuurlijke reacties zijn ontvangen van de provincies Gelderland en Noord-Brabant.

1.3 Uitleg veelgebruikte begrippen

In de beantwoording van de zienswijzen komt een aantal begrippen vaak terug. Deze paragraaf licht deze begrippen toe.

Verkenningfase: het doel van de verkenningfase is om te komen tot een voorkeursalternatief dat op hoofdlijnen beschrijft hoe de problematiek op de A50 tussen de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven opgelost wordt. Hiervoor worden in de verkenningfase verschillende alternatieven onderzocht, beoordeeld en onderling met elkaar vergeleken. Op basis van een afweging op het gebied van probleemoplossend vermogen, omgevingsaspecten en haalbaarheid op gebied van techniek en kosten wordt een keuze gemaakt voor het voorkeursalternatief en afgerond met een Voorkeursbeslissing (voorheen Structuurvisie).

Voorkeursalternatief: het voorkeursalternatief geeft op hoofdlijnen de oplossing voor de problematiek op de A50 tussen de knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven en wordt gekozen op basis van een afweging van probleemoplossend vermogen, omgevings- en milieuaspecten en haalbaarheid op gebied van techniek en kosten. De betrokken overheden stellen gezamenlijk een advies vast voor het voorkeursalternatief en de minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt hier een besluit over.

Voorkeursbeslissing: De voorkeursbeslissing is de afsluiting van de verkenningsfase.

Planning- en studiefase: het doel van de MIRT-planning- en studiefase is om te komen tot een uitgewerkt plan op basis waarvan de maatregelen uitgevoerd worden. Deze MIRT-fase start met het voorkeursalternatief uit de verkenning. In deze fase wordt het ontwerp van het voorkeursalternatief nader uitgewerkt en ingepast in de omgeving. Ook worden in deze fase de vereiste juridische procedures doorlopen. De MIRT-planning en studiefase eindigt met het vaststellen van een Projectbesluit.

Projectbesluit: In het toekomstige projectbesluit beschrijft het bevoegd gezag hoe het project eruit zal zien. Ook geeft het bevoegd gezag inzicht in de maatregelen en voorzieningen voor de fysieke leefomgeving die genomen worden om het project te realiseren. Dit kunnen permanente of tijdelijke maatregelen en voorzieningen zijn.

Milieueffectrapport (MER): het milieueffectrapport (MER) beschrijft de effecten van een project op het milieu en de omgeving en maatregelen die eventuele negatieve effecten kunnen verminderen of voorkomen. Het doel van het MER is om het milieubelang volwaardig mee te laten wegen in de besluitvorming over een project. Het MER is een openbaar document en verplicht bij het opstellen van een Projectbesluit, zoals voor het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven gemaakt wordt.

PlanMER: een milieueffectrapport behorende bij de Verkenningsfase. Het planMER richt zich op de grote en onderscheidende effecten van de kansrijke alternatieven. Deze informatie is nodig om een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief.

ProjectMER: een milieueffectrapport behorende bij de MIRT planning- en studiefase. Het projectMER onderzoekt en beoordeelt de milieueffecten van het uitgewerkte voorkeursalternatief met bijbehorende mitigerende en compenserende maatregelen.

Scope: de scope gaat over de aard, omvang en beperkingen van een project. Voor de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is het doel dat de problemen rondom doorstroming en verkeersveiligheid worden opgelost. Dit moet gebeuren binnen een project dat technisch en financieel haalbaar en juridisch realiseerbaar is.

Mitigerende en compenserende maatregelen: maatregelen die de negatieve effecten van een alternatief op milieu en omgeving voorkomen, verminderen of compenseren.

Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse (MKBA): een uitwerking van de kosten en baten van een project. In het geval van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven komen hierin ook de kosten van bijvoorbeeld geluidsoverlast en aantasting van natuur aan bod, evenals de baten van verbeterde luchtkwaliteit. De MKBA gebruikt veel informatie uit het MER als input.

I/C-verhoudingen: de verhouding tussen de Intensiteit (de hoeveelheid verkeer) en de Capaciteit (de maximale hoeveelheid verkeer die de weg kan verwerken).

Voertuigverliesuren (VUU): met voertuigverliesuren (VUU) wordt het totaal aantal uren bedoeld die je extra kwijt bent wanneer je last hebt van vertraging op de weg. Dit kan een file zijn, maar ook een omleiding door wegwerkzaamheden. Een voorbeeld: 60 voertuigverliesuren kan betekenen dat er 60 voertuigen een uur vertraging hebben gehad op een traject, of 120 voertuigen een half uur, of 240 voertuigen een kwartier, en ga zo maar door.

Kansendossier: Het kansendossier is een document in de planning- en studiefase waarin de kansen en meekoppelkansen die in de verkenning zijn geïdentificeerd (inclusief de duurzaamheidskansen) een plek krijgen. Vervolgens worden deze aangevuld met kansen en meekoppelkansen die naar voren komen in de planning- en studiefase. Alle kansen en meekoppelkansen worden, indien ze technisch en financieel haalbaar zijn, uitgewerkt.

Doelmatigheidscriterium: Rijkswaterstaat is bij wet verplicht om zich bij het bepalen van de geluidsmaatregelen te houden aan het zogeheten doelmatigheidscriterium. Dit is een financieel-akoestische kosten-baten-analyse, waarbij Rijkswaterstaat kijkt naar het aantal woningen dat profijt heeft van een maatregel en de mate waarin het geluid zou toenemen wanneer Rijkswaterstaat de maatregel niet zou treffen. Het doelmatigheidscriterium is een puntensysteem waarbij de kosten van een maatregel (zogenaamde maatregelpunten) worden afgewogen tegen het resultaat van de maatregel (totale geluidreductie op de betreffende woningen). De kosten van de maatregel mogen niet hoger zijn dan het budget (zogenaamde reductiepunten; bepaald op grond van de hoogte van de geluidbelasting op alle woningen die profiteren van een maatregel). Daarnaast is het mogelijk om het effect van verschillende maatregelvarianten op een objectieve manier onderling met elkaar te vergelijken.

Als eerste stap wordt altijd onderzocht of een stiller wegdek (een zogenaamde bronmaatregel) doelmatig is. Wanneer een bronmaatregel niet (meer) toepasbaar is (bijvoorbeeld omdat het stilste wegdek al aanwezig is, of omdat dit technisch niet mogelijk is) óf een bronmaatregel alléén onvoldoende effect heeft, dan wordt gekeken naar de doelmatigheid van een (aanvullend) geluidscherm (een zogenaamde overdrachtsmaatregel). Voor een grote woonwijk is een geluidscherm al snel doelmatig, maar voor een enkele woning langs de weg is dit minder vanzelfsprekend. Als een maatregel om aan de geluidnorm (de zogenaamde toetswaarde) te kunnen voldoen niet doelmatig is, wordt deze in beginsel ook niet getroffen en wordt een hogere geluidsbelasting op geluidsgevoelige gebouwen geaccepteerd. Als een minder omvangrijke maatregel wel doelmatig is, moet die wel worden getroffen. De toetswaarde wordt dan nog steeds overschreden, maar minder sterk dan zonder maatregel het geval zou zijn geweest. Wanneer er na het doorlopen van het doelmatigheidscriterium nog sprake is van overschrijdingen van de geluidnorm op woningen, komen die woningen in aanmerking voor een onderzoek naar de noodzaak van maatregelen aan de gevel. Dit onderzoek start pas wanneer de besluitvorming over het project is afgerond (aan het eind van de planning- en studiefase).

1.4 Leeswijzer

Tabel 1.1 geeft weer welke informatie in de volgende hoofdstukken te vinden is. In hoofdstuk 3 is in tabel 1.2 een 'sleuteltabel' opgenomen. Aan de hand van deze sleuteltabel kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden. Nadere uitleg is in hoofdstuk 3 gegeven.

Tabel 1.1 Leeswijzer

Hoofdstuk	Wat staat erin?
2	De belangrijkste bevindingen uit de zienswijzen en adviezen en tot welke aanpassingen deze hebben geleid.
3	De door bedrijven, organisaties en particulieren ingediende zienswijzen en de beantwoording daarvan.
4	Het advies van de commissie voor de milieueffectrapportage naar aanleiding van de ontwerpstructuurvisie en de reactie hoe we dit verwerken. Bijlagen Bestuurlijke reacties op de ontwerpstructuurvisie en de antwoorden daarop
Bijlagen	De ontvangen bestuurlijke reacties (vanuit overheden), inclusief de beantwoording daarvan.

2 Belangrijkste bevindingen uit de zienswijzen, bestuurlijke reacties en adviezen

2.1 Inleiding

Er is een groot aantal zienswijzen op de Ontwerp-Structuurvisie en het milieueffectrapport van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven binnengekomen. Dit duidt erop dat het project leeft bij de direct betrokkenen. De opdrachtgevende partijen (het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, de provincies Gelderland en Noord-Brabant) waarden deze betrokkenheid en willen eenieder die een zienswijze of bestuurlijke reactie heeft ingediend daarvoor bedanken.

Hoofdstuk 3 bevat de reacties van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat op de zienswijzen. Hoofdstuk 4 heeft betrekking op het toetsingsadvies van de Commissie milieueffectrapportage op het milieueffectrapport.

In dit hoofdstuk 2 is aangegeven op welke onderdelen het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven de Ontwerp-Structuurvisie, het milieueffectrapport en de achterliggende rapporten heeft aangepast op basis van de ingediende zienswijzen. Daarnaast zijn ook nog aanvullende correcties door het projectteam doorgevoerd.

2.2 Ontwerp-Structuurvisie (naar “voorkeursbeslissing”)

Het Rijk gebruikt vanaf 1 januari 2024 met de inwerkingtreding van de Omgevingswet de projectprocedure (afdeling 5.2 Omgevingswet) voor het vaststellen van aanpassingen aan een autosnelweg. Binnen deze procedure neemt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat als bevoegd gezag als resultaat van de verkenningsfase een zogenaamde “voorkeursbeslissing”. Vóór de inwerkingtreding van de Omgevingswet heette dit besluit “Structuurvisie”.

Voor dit project geldt dat de zienswijzen zijn ingebracht op de “Ontwerp-Structuurvisie” (vóór 1 januari 2024) en de aanpassingen worden doorgevoerd en vastgelegd in de “voorkeursbeslissing” (het wettelijk kader ná 1 januari 2024).

In de Voorkeursbeslissing MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven zijn, naast een aantal tekstuele aanpassingen, enkele inhoudelijke aanpassingen gedaan. Dit betreffen de volgende punten:

- Passages met betrekking tot het wettelijk regime waaronder de MIRT-verkenning is uitgevoerd; vanaf 1 januari 2024 is de Omgevingswet van toepassing (zie ook hierboven). Aanpassingen in paragrafen 1.5, 1.6 en 6.1.
- Verduidelijking van de tekst over verkeersveiligheid in de autonome situatie in paragraaf 2.3.
- De term ‘snelfietspad’ is vervangen door ‘doorfietsroute’ in paragraaf 3.5., 5.5 en 5.6.
- In het beoordelingskader zoals gepresenteerd in paragraaf 4.2 is het criterium ‘toekomstvastheid’

inclusief omschrijving toegevoegd. Tevens is in paragraaf 4.3.1. de beoordeling van alternatief 3 op dit criterium toegevoegd aan de beschrijving.

- De beschrijving van de beoordeling op het criterium duurzaamheid in paragraaf 4.4.6. is licht genuanceerd.

2.3 Milieueffectrapportage en achterliggende rapporten

Door de Commissie m.e.r. is een toetsingsadvies uitgebracht op het milieueffectrapport. In haar advies signaleert de Commissie dat er nog beslisinformatie ontbreekt en is het aanvullen van die informatie volgens de Commissie essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het voorkeursalternatief.

De minister heeft naar aanleiding van het advies van de Commissie besloten een aanvullende rapportage op te stellen 'Addendum planMER MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven'. In dit addendum wordt antwoord op en invulling gegeven aan het advies van de Commissie. In hoofdstuk 4 is een toelichting hierop gegeven. In het kort bevat de aanvulling:

- Een nadere toelichting en verduidelijking op een aantal punten nl. ;
 - de vraag of andere mobiliteitsmaatregelen het knelpunt kunnen oplossen;
 - resultaten van deelonderzoeken in relatie tot beschrijvingen in het MER;
 - de uitvoerbaarheid in relatie tot effecten van mitigerende en compenserende maatregelen;
 - de totstandkoming van de CO₂-uitstootberekeningen.
- Een doorkijk naar een ADC-toets. Deze was eerder al opgesteld en nu opgenomen in het addendum.
- Uitbreiding van het onderzoek naar milieueffecten met het thema 'trillingen'.

2.4 In de planning- en studiefase te onderzoeken wensen

Uit de ingediende zienswijzen is ook een aantal klantwensen naar voren gekomen. Een klantwens is een wens vanuit de omgeving ten aanzien van de uitwerking van het voorkeursalternatief in de MIRT planning- en studiefase. Dit betekent dat het project in de MIRT-planning- en studiefase onderzoekt of het mogelijk is om de wens te honoreren als deze technisch haalbaar is en als er financiering voor de wens is gevonden. Binnen het participatieproces van de planning- en studiefase is er ruimte om nieuwe wensen vanuit de omgeving in te brengen en te bespreken.

De volgende klantwensen worden nader onderzocht in de planning- en studiefase:

- lever een meer gedetailleerde plattegrond en overzicht van de toekomstige situatie (o.a. afmetingen rijstroken, ligging taluds, afstanden tot erfgrenzen, plek/hoogte dam- en keerwanden);
- kijk naar nut- en noodzaak van geluidsschermen op basis van gedetailleerd geluidonderzoek en tref maatregelen om geluidsoverlast te beperken;
- heb aandacht voor de geluidssituatie van de huidige geluidswal aan het Hoge Rot/Tunnelpad en het mogelijk terugkaatsen van geluid hierop ;
- onderzoek de optie om zonnepanelen op geluidswerende voorzieningen aan te brengen;
- realiseer een geluidwal c.q. grondwal die natuurlijk begroeid is;
- maak het open hekwerk over de hele brug dicht ten behoeve van beperken zicht- en geluidhinder en fijnstof;
- breng stil asfalt; dubbellaags ZOAB aan;
- houdt percelen en bebouwing bereikbaar, ook gedurende de realisatiefase;
- houdt de huidige bebouwing en perceelgrenzen zo veel mogelijk in stand;
- leg het talud zodanig dat deze de huidige afrit niet raakt;
- behoud zo veel mogelijk bebouwing en beplanting en zorg voor compensatie/herplant van groen/bomen; uit oogpunt van bufferwerking (privacy/inkijk en geluid, fijnstof) en natuur (flora en fauna, groen);
- plaats extra bomen en struiken langs het traject om de snelweg aan het zicht te onttrekken;
- behoudt van de ingang van het Hernense bos aan de oostzijde van de A50;
- houdt rekening bij het verleggen van de toe- en afrit bij Ravenstein met de bereikbaarheid van percelen aan de Daalderstraat en het fietsverkeer;

- zorg voor degelijk hekwerk op de verzorgingsplaats;
- geef meer inzicht in de uitwerking en inrichting van de verzorgingsplaatsen;
- breng op de Maasbrug een duidelijke scheiding aan voor wandelaars en fietsers ten behoeve van verkeersveiligheid;
- voorkom zo veel mogelijk overlast door landbouwverkeer;
- heb aandacht voor de route van het landbouw- én fietsverkeer door het dorp Niftrik in relatie tot leefbaarheid en verkeersveiligheid; verken alternatieve routes;
- waarborg de privacy door inkijk/zicht vanaf fietspad zo veel mogelijk te voorkomen;
- stel de exacte impact op bedreigde diersoorten vast en overweeg maatregelen om leefgebied te beschermen;
- houdt rekening met aanwezig dassenburcht(en);
- onderzoek het realiseren van een nieuw ecoduct tussen Herperduin en Keent ten behoeve van het versterken van de ecologische verbinding tussen natuurgebieden;
- heb oog voor de landschappelijke verbinding Herperduin en Keent;
- houdt rekening bij het ontwerp van de langzaam verkeer routes met voetgangers (o.m. trap vanaf de Maasdijk naar de brug, behoud 'Rondje Ravenstein');
- beperk de overlast/hinder (bouwverkeer, geluid, fijnstof, stof) tijdens de realisatie van de verbreding;
- onderzoek of/hoe de langzaamverkeersverbinding tijdens de bouwwerkzaamheden in stand gehouden kan worden;
- breng in kaart de effecten van de plannen op trillingen op het niveau van woningen;
- voer nader onderzoek uit naar de effecten van fijnstof en stikstof op gezondheid en Natura 2000 gebied;
- voer een o-meting uit naar bebouwing/omgevingsfactoren vóór de start van de realisatie;
- plaats een geleiderail in de bocht van een afrit om te voorkomen dat een auto van het talud afrijdt;
- onderzoek de wijze waarop de afwatering vanaf de snelweg plaatsvindt op bestaande sloten;
- onderzoek nader de effecten van de (aanleg van de) verbreding op de waterhuishouding;
- heb aandacht voor sociale veiligheid ter hoogte van onderdoorgangen; kijk naar maatregelen om de sociale veiligheid onder de Maasbrug te verbeteren;
- voorkom zoveel mogelijk de aantasting van knooppunt Paalgraven als archeologisch Rijksmonument en belevingsplek;
- kijk in het vervolgonderzoek ook naar de effecten op het onderliggend wegennet, de multimodale bereikbaarheid van Osse en Heesche bedrijven en de bereikbaarheid van de kern Heesch;
- reserveer ruimte bij knooppunt Paalgraven voor een haltevoorziening en voor doorstromingsmaatregelen ten behoeve van BRT Oss-Eindhoven in de toekomst;
- voer een aanvullende risico-analyse en goede maatregelen uit gericht op verkeersveiligheid voor fietsers op knooppunt Paalgraven;
- onderzoek de potentiële waardevermindering van eigendom van particulieren of planschade als gevolg van de maatregelen en compenseer deze waar dat aan de orde is.

3 Beantwoording zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties

De tabellen in de volgende paragrafen geven een samenvatting weer van de zienswijzen van particulieren, bedrijven en organisaties en de beantwoording daarvan. De zienswijzen die zijn ingebracht door particulieren zijn geanonimiseerd weergegeven. Met behulp van het nummer uit de tabellen in dit hoofdstuk, gekoppeld aan de zienswijzennummers uit tabel 1.2 (de sleuteltabel), kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden.

Sleuteltabel: hoe kan ik het antwoord op mijn zienswijze vinden?

In tabel 1.2 is de sleuteltabel opgenomen. In de eerste kolom zijn de zienswijzennummers te zien. Dit (persoonlijke) zienswijzennummer heeft u ontvangen na het indienen van uw zienswijze. In de tweede kolom ziet u onder welke nummers in deze nota de zienswijze beantwoord is. Het kan zijn dat uw zienswijze uit meerdere inhoudelijke delen bestaat en de beantwoording ook op meerdere plekken in deze nota terug te vinden is. Als dat het geval is ziet u achter uw zienswijzennummer meerdere nummers in de tweede kolom staan. Met deze sleuteltabel kan iedereen zijn/haar zienswijze en bijbehorende reactie daarop terugvinden.

Hoe vindt u de reactie op uw zienswijze? Een voorbeeld:

1. Uw zienswijzenummer is een 8-cijferig nummer dat u heeft gekregen nadat u uw zienswijze indiende.
2. Stel dat uw zienswijzenummer 97488146 is, dan zoekt u dat nummer op in de linker kolom van tabel 1.2.
3. Vervolgens kijkt u welke nummers er in de rechterkolom staan. In het geval van dit voorbeeld zijn dat 9a, 16e. Dit betekent dat uw zienswijze in twee delen beantwoord is.
4. Het antwoord op deel 9a vindt u in paragraaf 3.9 en vervolgens zoekt u in de tabel in die paragraaf onderdeel 9a op in de linker kolom. In de middelste kolom ziet u de vraag of opmerking en in de rechterkolom het antwoord.
5. Het antwoord op deel 16e vindt u in paragraaf 3.16. U herhaalt dan stap 4.

Tabel 1.2 Sleutel tabel

Zienswijze nummer	Nummer in deze nota van antwoord
97356608	gi
97474329	4x
97487632	4k, 9a, 9b, 14c, 16a, 17c
97488146	9a, 16e
97488175	9a
97488198	8a, 9h
97488239	4i
97488267	9a
97488285	9a
97488324	1a, 1b, 13a, 17a
97488359	3h
97492428	4h, 10b, 16d
97510094	14b
97510111	9a
97510136	9a, 11a, 14b
97510143	9a, 11e, 14c
97518868	6f
97631829	7f, 9a
97721366	9a, 17a
97721641	17a
97723389	17a
97785339	2e, 4a, 4c, 4d, 6a, 6c, 8b, gi, 9a, 10a, 10d, 10e, 14c, 17a, 18b, 19a
97788990	4l, 4m, 4n, 9a, 9g, 11g, 12a, 14c, 17a, 17b
97807890	9a
97810979	6a
97811822	17a
97812704	9a, 10b, 11i, 12a, 13a, 14c, 16f, 17a
97812746	6a, 14c, 16a
97813209	1d, 4g, 7e, 9a, 10b, 11h, 12a, 14c, 14d, 16a, 17a, 18b
97813263	9a, 9s, 11d, 13a, 19a
97813278	9a, 9s, 11d, 13a, 19a
97815141	9a
97816205	1c, 3i, 4c, 4d, 6a, 6e, 7d, 9a, 10b, 10d, 11f, 12a, 14c, 17a, 18b, 19a, 19b

97816932	9a, 9s, 11d, 19b
97817057	1e, 3c, 4j, 4q, 4r, 4x, 5a, 9a, 14a, 20a
97820647	6a, 6d, 19a
97821542	4p, 9a, 11c, 12a, 16a, 17a
97821932	9a, 9s, 11a, 13a, 19b
97827470	9a, 9s, 11d, 19b
97829357	4o, 9a, 9j, 10b, 12a, 14c, 18a
97830078	9e, 9s, 11d, 19b
97830737	19c
97831389	9e, 9s, 11d, 13a, 19b
97831540	6a, 9a, 11k, 18b, 19b
97831663	9l
97832155	3c, 3j, 4u, 9k, 10a, 13a, 13c, 14c, 18b
97832657	4z
97833262	9a
97834100	6a, 9a, 10a, 14c, 17a
97836981	2a, 2c, 2f, 3e, 3f, 4f, 6a, 9a, 9f, 10b, 10c, 11m, 13b, 14c, 15a, 18b, 19a, 19b
97837004	1e, 3c, 3d, 4j, 4q, 4r, 4x, 5a, 9a, 14a, 20a
97837581	6a
97838617	9a, 9s, 11j, 19b
97838935	4e, 4t, 9a, 16c, 17a
97839020	6a, 9a, 10a, 13a, 14c, 15b, 18b
97839350	6a, 9a, 10a, 13a, 14c, 15b, 18b
97839812	5b, 16g
97840116	4s, 9a, 16b
97843226	6a
97846247	1e, 3c, 4j, 4q, 4r, 4x, 5a, 9a, 14a, 20a
97846961	3b, 9p, 17a, 20a
97851377	7g, 9a, 14c, 16a
97853372	17a
97853564	9a
97853751	9o
97854204	9a, 9s, 11d, 17a, 19b
97854277	2c, 9q, 11a, 12a, 19b
97854463	6a, 9a, 10a, 14c, 17a

97854473	1g, 4a, 8c, 9a, 11d, 15d, 19b
97854846	6a, 9a, 15c
97854871	9a, 12a
97856387	6a, 9a, 17a, 18b
97859692	1f, 2d, 7c
97862995	17a
97864887	4x, 9a, 11d, 17a
97865635	9a, 12a, 14c, 19a
97865677	4c, 6a, 11b, 17a
97866899	6b, 18c
97867148	16a
97867481	9a, 9s, 11d, 19b
97868127	3a, 6a, 6b, 6g, 19a
97868228	2b, 3g, 4b, 4y, 4v, 4w, 7a, 7b, 9a, 9c, 9d, 9m, 9n, 9r, 10b, 11l, 14c, 15d, 19d, 19e
97873075	17a
97873163	19f
98053315	1e
98053387	6a, 7h, 9a, 11n
98056305	16h

De zienswijzen zijn geordend naar 20 onderwerpen:

- | | |
|---|--|
| 3.1 MIRT-verkenning A50 EBP – algemeen | 3.11 Luchtkwaliteit |
| 3.2 Keuze voor het voorkeursalternatief | 3.12 Trillingen |
| 3.3 Meekoppelkansen | 3.13 Natuur en stikstof |
| 3.4 Ontwerp traject Ewijk-Paalgraven incl. Maasbrug | 3.14 Landschap, cultuurhistorie en archeologie |
| 3.5 Knooppunt Paalgraven | 3.15 Overige (milieu)effecten |
| 3.6 Langzaam verkeer- en fietsverbinding | 3.16 Bereikbaarheid bebouwing en percelen |
| 3.7 Verkeer en verkeersveiligheid | 3.17 Onteigenen, verkopen, waardevermindering |
| 3.8 Leefbaarheid en gezondheid | 3.18 Overlast tijdens uitvoering |
| 3.9 Geluid | 3.19 Informatie en betrokkenheid project |
| 3.10 Lichthinder | 3.20 Bus Rapid Transit (BRT) |

3.1 MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven – algemeen

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
1a	Indiener is van mening dat het hele traject afgeblazen zou moeten worden. Gesteld wordt dat het knelpunt ergens anders ligt. Als dat knelpunt bij de brug bij Ravenstein wordt opgelost, rijdt het verkeer bij Schaijk ook gewoon door.	Het project, dat voorziet in een verbreding van de A50 tussen de knooppunten Paalgraven en Ewijk, is bedoeld voor het oplossen van zowel de bestaande problemen met verkeersonveiligheid en slechte doorstroming als die van de toekomstige situatie in 2040, waarin er meer verkeer rijdt.
1b	Indiener is van mening dat een brug aanleggen over de Maas bij Megen een goede oplossing zou zijn in plaats van het pontje. Dat splits het verkeer eerder waardoor er ook minder verkeer is op de A50.	Bedankt voor uw suggestie. De pont bij Megen maakt geen onderdeel uit van de scope van deze verkenning.
1c	Indiener geeft aan: In de MIRT verkenningsproces lees ik de hele tijd dat overheidsinstellingen keuzes maken, onderzoeken doen. Waarom wordt er geen onafhankelijke derde ingeschakeld? Scheiding der machten is juist in dergelijke processen zeer belangrijk. Graag verneem ik waarom er geen onafhankelijke derden worden ingeschakeld.	De minister van Infrastructuur en Waterstaat is verplicht om de wettelijke adviseurs en de Commissie voor de MER om advies te vragen. De Commissie m.e.r. (Home - Commissiemer.nl) adviseert, als onafhankelijke organisatie over de inhoud van milieueffectrapporten. Deze adviezen zijn openbaar. Het advies van de wettelijk adviseurs en de Commissie m.e.r. zijn integraal in deze Nota van Antwoord opgenomen.
1d	Indiener geeft aan: wij zijn in juli 2016 op de [adres, te] Wijchen komen wonen. Geen enkele dag hebben wij op de afrit A50-A326 richting Zuid-Nijmegen file gezien. De doorstroming is steeds heel vlot, zelf tijdens spitsuren. Dit is ook in overeenstemming met Tabel 6.2.6 van het hoofdrapport “MER-verkenning A50 EBP” (2 oktober 2023). Ook in de toekomst, bij toenemend autoverkeer blijkt uit de Tabel 6.2.6 dat hier geen file te verwachten is. Daarom is het zinloos om van die afrit een tweebaansvak te maken. We hebben geen onderbouwing voor de verbreding van de afrit A50-A326 richting Zuid-Nijmegen in de verschillende publieke rapporten gevonden. Daarom zijn we nieuwsgierig naar de achterliggende redenen van de verbreding van de afrit A50-A326. Graag zouden wij meer uitleg krijgen over de onderbouwing van deze plannen.	De kop van de file op de A50 bevindt zich juist stroomopwaarts van de verbindingsweg A50 naar A326. Vandaar dat bij uw locatie de file niet is waar te nemen. Bij een verbreding van de hoofdrijbaan op de brug, zal er aanzienlijk meer verkeer (orde 50%) per tijdseenheid over de brug en ook op de verbindingsweg A50 -> A325 rijden. Daarvoor is een verbreding van deze verbindingsweg noodzakelijk.

1e	<p>Indieners zijn voor de bereikbaarheid blij met de verbreding van de A50 naar 2x3 rijstroken en onderschrijven het voorkeursalternatief dat in de ontwerp-structuurvisie is opgenomen. Er speelt echter meer met de blik op gezamenlijke integrale overheidsopgaven: De A50-corridor is dé verbinding tussen de stedelijke regio's Arnhem-Nijmegen en Brainport Eindhoven met daar tussen gelegen economische kernen Veghel, Uden en Oss. Deze corridor verbindt de topsectoren Hightech, Agrifood en Life Science & Health met elkaar. De centra in de regio ontwikkelen zich in hoog tempo. Netwerken en clusters van netwerken in en rond de kennis-, diensten-, logistieke- en circulaire economie groeien snel. Werkgelegenheid groeit, bedrijven worden groter en de economische activiteit neemt fors toe. Ook zijn er grote woningbouwopgaven (regionale woondeals) en mobiliteitstransitie opgaven. In onze regio's Noordoost-Brabant ende Groene Metropoolregio werken we aan goed leven, wonen en werken. We staan hoog op de economische- en brede welvaarts ladder in Nederland en dat willen we graag zo houden. We zijn niet voor niets onderdeel van NOVEX Stedelijk Brabant. Bovendien is dit tracé van de A50 ook van belang voor internationale verbindingen van onze regio met Noord-Duitsland en de Vlaamse Ruit. Deze indieners benadrukken dat de groeiende samenhang vraagt om een gezamenlijke aanpak.</p> <p>In aanvulling op voorliggende MIRT-verkenning pleiten de indieners (nogmaals) voor een vergroting van het kerngebied van de A50 van Paalgraven tot en met Meierijstad. Ook op dit gedeelte staan dagelijks files. In de huidige situatie is dit in de spitsuren al zichtbaar en dit wordt alleen maar versterkt door de toestroom van het 2x3 maken van het traject ten noorden van Paalgraven. Dit is ook zichtbaar in figuur 4 van de ontwerp structuurvisie: Daar staan I/C verhoudingen opgenomen van ochtendspits en avondspits 2040, waarbij nog geen rekening is gehouden met de uitbreiding naar 2x3 rijbanen tussen Paalgraven en Ewijk. Met het vergroten van de capaciteit op het gedeelte tussen Ewijk-Bankhoef-Paalgraven zullen de knelpunten op dit wegvak nog groter worden met naast gevolgen voor files op de A50 (en bereikbaarheidsknelpunten van bijvoorbeeld banen en ziekenhuis) ook extra problemen op het onderliggend wegennet in Bernheze en Meierijstad en leefbaarheidsproblemen op de alternatieve routes.</p>	<p>De scope van de MIRT-verkenning A50 is bestuurlijk vastgesteld in 2019. Op dit moment zien wij geen reden om de bestuurders te verzoeken deze scope aan te passen en/of verruimen.</p>
----	---	---

1f	<p>Indiener zou graag zien dat het energievraagstuk meegenomen zou worden bij aanleg van de weg. Daar ruimte schaars is. Ook zou indiener graag zien dat er gekeken wordt naar de aanleg van OV-infrastructuur, verlaging van de maximumsnelheid en beprijzing en ja ook het wegnemen van wegen. De weg wordt het meest optimaal (meeste voertuigen per kilometer weg) bij een maximumsnelheid van 65 kilometer per uur). (zie verderop) Een maximumsnelheid van 65 kilometer op een snelweg betekent dat mensen er individueel langer over zullen doen om een bepaalde afstand af te leggen. Een stuk hogere snelheid betekent minder efficiënt gebruik van de weg. Een verlaging van de maximumsnelheid naar 80 kilometer voor personenauto's zal idealiter zijn. Dit verkleint het verschil van snelheid tussen personenauto's en vrachtverkeer. En zal zelfs de doorstroming in de spits kunnen bevorderen. De kans op (ernstige) ongelukken vermindert enorm door een lagere maximumsnelheid. Verder is uit onderzoek gebleken dat beprijzing een zeer effectief middel is om capaciteit en vraag op elkaar af te stemmen. Naast andere vormen van verkeersmanagement zoals er voor zorgen dat mensen op andere tijden gaan reizen door een werkgeversaanpak woon-werk-verkeer. Ook kan gedacht aan aanpassing van openingstijden of schooltijden. En om niet te vergeten de ruimtelijke inrichting van bedrijventerreinen en plekken waar mensen (komen te) wonen. Ten slotte behoeft elk fileprobleem een oplossing. Soms kan frustratie op gegeven moment er toe leiden dat mensen kiezen voor alternatieven. Mensen besluiten om te verhuizen, om van baan te veranderen, op andere tijdstippen te werken of op een andere manier te reizen.</p>	<p>Voorafgaand deze MIRT Verkenning is een MIRT-onderzoek (2019) uitgevoerd. In dit MIRT-onderzoek is geconcludeerd dat OV-maatregelen en Betalen naar Gebruik (beprijzing) onvoldoende bijdragen aan de projectdoelstelling. Daarom is er gekozen voor infrastructurele maatregelen. Deze maatregelen zijn nader uitgezocht in deze verkenning.</p> <p>In de ROA staat een standaard ontwerpssnelheid van 120 km/uur voor hoofdrijbanen van autosnelwegen. Deze snelheid kan verlaagd worden door eventueel borden te plaatsen, maar naar verwachting is het optimum voor de benutting aanzienlijk hoger dan 65 km/u. Dat ligt voor een autosnelweg aanzienlijk hoger. Daarnaast moet het ontwerp van een weg aansluiten bij het snelheidsregime. Het ontwerp van de weg moet de maximumsnelheid zoveel mogelijk "afdwingen". Bij een autosnelweg van 3 à 4 rijstroken per richting gaat dat voor een snelheid van 65 km niet lukken tenzij er overal trajectcontroles komen.</p>
1g	<p>Indiener geeft aan: het is duidelijk dat wanneer dit project doorgang vindt, er veel maatregelen nodig zijn om de leefbaarheid nog een beetje in stand te houden. Ik zou graag zo snel mogelijk een overzicht willen zien met welke maatregelen er genomen gaan worden op welke plek en wat dit gaat kosten. En dat hier ook geld voor wordt gereserveerd</p> <p>Dit om te voorkomen dat straks het geld zogenaamd op is en er bezuinigd gaat worden op compenserende maatregelen.</p>	<p>Mitigerende en compenserende maatregelen vormen integraal onderdeel van het ontwerp in de volgende projectfase, de planning- en studiefase. Hier zijn financiële middelen voor gereserveerd.</p>

3.2 Keuze voor het voorkeursalternatief

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
2a	<p>Indiener geeft aan: Het beschikbare budget bedraagt 435 miljoen. En het meest robuuste en toekomstvaste alternatief bedraagt 442 miljoen. Dan loont het zeer de moeite om te kijken of er ergens 7 miljoen aan optimalisaties gevonden kan worden. Of 7 miljoen meer budget vrijgegeven worden. Als bijvoorbeeld de keuze gemaakt wordt om geen DVM-systeem toe te passen (een versoberingskans die op pag. 40 al wordt aangedragen) valt alternatief 10 wel binnen beschikbaar budget. Bovendien blijft er dan nog 23 mln. Over dat gebruikt kan worden voor maatregelen tegen omgevingshinder over het gehele traject.</p>	<p>De investeringskosten voor beide alternatieven bedragen respectievelijk € 364 en € 442 miljoen (prijsspeil 2023). Deze investeringskosten zijn inclusief compenserende maatregelen zoals de benodigde wettelijke maatregelen in het kader van geluidhinder. Het budget voor dit project van € 435 miljoen is taakstellend. De ruimere reservering (435 t.o.v. 364) biedt ruimte voor het opvangen van optredende risico's en mogelijke en aannemelijke toekomstige kostenverhogingen. Het biedt tevens ruimte voor de bekostiging van de aanvullende maatregelen bij Paalgraven en Niftrik (waarvan de kosten zijn geraamd op € 13 miljoen). Ten behoeve van de keuze van het voorkeursalternatief is een aantal optimalisaties op papier gesteld. Er is een bestuurlijke keuze gemaakt voor alternatief 3, waarbij er meerdere overwegingen een rol hebben gespeeld, niet enkel het budget.</p>
2b	<p>Indiener vraagt in hoeverre het verschil in budget van alternatief 10 versus het gekozen alternatief 3 beschikbaar wordt gesteld. Er zijn minder middelen nodig voor de verbreding van de snelweg. Er is 435 MIO beschikbaar. Juist deze middelen zouden ingezet dienen te worden ter compensatie van de negatieve gevolgen die de verbreding van de snelweg heeft op de omwonende. Niet alleen kijken naar de noodzakelijke sanering volgens de wet geluidshinder maar meer in lijn met de WHO normen. Dus een breder beeld en kijken naar leefbaarheid en welzijn i.p.v. enkel naar economische groei. Uit bovenstaande blijkt dat het budget direct ingezet wordt voor aanvullende maatregelen bij Paalgraven. Knooppunt Paalgraven maakte in oorsprong toch geen onderdeel uit van deze MIRT verkenning? Dringende oproep om gelden in te zetten op de leefbaarheid van de omwonende van de snelweg en nieuw budget aan te vragen voor Paalgraven. 10 MIO te besteden aan passende maatregelen voor geluidsanering en gezondheid van de omwonende.</p>	
2c	<p>Indiener geeft aan: In de Ontwerp-Structuurvisie staat het volgende: "De kosten van alternatief 3 (€ 364 mln.) zijn geraamd binnen het beschikbare budget. Dit biedt ruimte voor verdere verfijning van het ontwerp en om mogelijke toekomstige kostenverhogingen op te vangen. Het biedt tevens ruimte voor de aanvullende maatregelen bij Paalgraven en Niftrik, die belangrijk zijn voor het draagvlak bij de regionale overheden. De kosten voor deze maatregelen zijn geraamd op € 13 mln., waarvan € 10 mln. voor Paalgraven en € 3 mln. voor Niftrik. De totale kosten van het voorkeursalternatief (alternatief 3 +aanvullende maatregelen) bedragen € 377 mln. (bij beschikbaar budget van € 435 mln.)." Deze raming betekent dat er financiële ruimte is om meer geluidswerende maatregelen te nemen, waardoor bijvoorbeeld het knelpunt bij Schaijk weggenomen zou kunnen worden.</p>	
2d	<p>Graag een concrete onderbouwing van het beschikbare budget van 3 mln. Voor Niftrik. Hoe gaat RWS borgen dat deze 3mln. Te allen tijde aan aanvullende/bovenwettelijke maatregelen besteed gaat worden voor Niftrik? En niet op de grote hoop komt voor de wettelijk benodigde maatregelen?</p>	<p>De verwachte kosten voor de aanvullende maatregelen bij Paalgraven en Niftrik zijn geraamd op € 13 miljoen, waarvan € 10 miljoen voor Paalgraven en € 3 miljoen voor Niftrik. In de planning- en studiefase zal onderzocht worden welke aanvullende maatregelen als onderdeel van het project getroffen worden bij Paalgraven en Niftrik. Voor Paalgraven is er € 13 miljoen gereserveerd om de verkeersafwikkeling op het knooppunt te verbeteren. Voor Niftrik is er € 3 miljoen gereserveerd om de afwikkeling van het landbouw- en fietsverkeer door/ bij Niftrik te verbeteren.</p>

2e	<p>Indieners pleiten ervoor dat er extra financiële middelen vrij worden gemaakt om</p> <ul style="list-style-type: none"> • het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden zo klein mogelijk te houden. • de veiligheid van de bewoners en de weggebruikers in en om Niftrik zo maximaal mogelijk te maken • een smalle groenstrook te behouden • dat het groen wat weggehaald wordt dat dat ook in dezelfde grote weer terug geplaatst wordt. • Dit ondanks de uitbreiding van de A50 een feit is. Er wordt geschreven in de stuurvisie dat het aantal ernstig gehinderden en slaapgestoorden sowieso toeneemt, maar doordat wij zo'n klein dorp zijn (aantal inwoners), het relatief maar een kleine groep van het hele traject is, en daarom ook niet doorslaggevend is. • Wij zijn van mening dat we de lasten wel kunnen beperken en verdelen. 	<p>De MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven wordt afgesloten met een Voorkeursbeslissing met een bijbehorende planMER en achterliggende documenten. Voor dit project is op dit moment een taakstellend budget gereserveerd van € 434 miljoen. Dit budget is gebaseerd op een raming die in het kader van deze MIRT-verkenning is gemaakt. De realisatie van alternatief 3 (ontwerp inclusief mitigerende en compenserende maatregelen) past binnen dit taakstellend budget.</p> <p>Eventuele compenserende maatregelen maken onderdeel uit van de projectraming, deze vormen onderdeel van de risicoservering.</p>
2f	<p>Indiener geeft aan: In een bijeenkomst in mei 2023 is de omgeving geïnformeerd over de resultaten van de beoordeling van de oplossingsrichtingen en de selectie naar twee kansrijke alternatieven. Ook is hier de integrale beoordeling van de twee alternatieven toegelicht. Het doel was om de resultaten te delen en om op te halen welke meningen en ideeën er zijn over de te maken afweging naar een voorkeursalternatief en welke aspecten hierin voor de diverse betrokken belanghebbenden voorop staan. Op basis van alle resultaten en opgehaalde inzichten heeft de Stuurgroep A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven op 26 mei 2023 een voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld.</p> <p>De bijeenkomst voor de omgeving was op 24 mei 2023 's avonds. Er wordt hier ten onrechte de indruk gewekt dat de meningen en ideeën die tijdens de bijeenkomst zijn opgehaald nog enige invloed hebben gehad op de afweging van de keuze.</p> <p>Op 26 mei heeft de stuurgroep het voorlopig voorkeursalternatief vastgesteld. Het is onmogelijk dat alle input vanuit de omgeving hierin is afgewogen en verwerkt. De keuze stond op 24 mei al lang vast.</p>	<p>Op 8 mei 2023 heeft het projectteam gesproken met de klankbordgroep (gemeenten, waterschappen en div organisaties). Op 24 mei tijdens de informatiebijeenkomst gesproken met de geïnteresseerden over de twee kansrijke alternatieven (3 respectievelijk 10). Het verslag van dit overleg is en de indrukken tijdens de informatieavond zijn gedeeld in de Stuurgroep op 26 mei 2023. De Stuurgroep heeft in mei 2023 mede op basis van de input haar voorkeur uitgesproken voor alternatief 3. Uiteindelijk heeft de Stuurgroep vanwege de coalitievorming in de provinciebesturen op 28 september 2023 de Minister van Infrastructuur en Waterstaat geadviseerd om te kiezen voor alternatief 3 en op basis van dit advies de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en planMER vast te stellen.</p>

3.3 Meekoppelkansen

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
3a	<p>Indiener geeft aan: ProRail heeft plannen voor vervanging van spoorbrug met één spoor bij Ravenstein door een nieuwe spoorbrug met dubbelspoor. Een eventueel nieuw kunstwerk voor (land)bouwwerkeer kan mogelijk gecombineerd worden met de nieuwe spoorbrug. Voordeel hiervan is dat een groot deel van landbouwwerkeer dat de Maas passeert, niet meer door de kern van Ravenstein hoeft te rijden.</p>	<p>We begrijpen dat het vervangen van de spoorbrug extra mogelijkheden met zich meebrengt als het gaat om het faciliteren van langzaam verkeer (in ieder geval fiets en landbouwwerkeer). Op dit moment is deze vervanging nog niet aanstaande en zal dit project dus zelf moeten zorgen voor het terugbrengen van de bestaande langzaam verkeer functionaliteiten over de Maas. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar locaties op of dichtbij de huidige Maasbruggen.</p>
3b	<p>Indiener geeft aan: U heeft eerder aangegeven (NRD in reactie op zienswijzen) dat het project "A50" momenteel geen uitgesproken ambitie heeft om zonnepanelen langs de weg, al dan niet verwerkt in geluidschermen, te realiseren. In de beoordelingsfase wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het faciliteren van energieopwekking langs het traject. Wij hopen en vertrouwen erop dat u de kansen voor de energietransitie vanaf het begin af aan meeneemt.</p>	<p>Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Meekoppelkansen (incl. maatregelen ten behoeve van energietransitie) in de planning- en studiefase zullen worden meegenomen als hiervoor voldoende aanvullende financieringsbronnen aanwezig zijn.</p>
3c	<p>Indieners zien meekoppelkansen voor een ecologische verbinding tussen Herperduin en Keent en voor verdere compensatie van bomen langs de verbrede snelweg. Een nieuwe ecologische verbinding tussen Herperduin en Keent die niet alleen ruimte biedt aan dieren en planten, maar ook aan mensen. De landschapsverbinding biedt directe mogelijkheden voor natuurcompensatie, welke voor de verbreding van de A50 vereist zal zijn. Het realiseren van een ecoduct over de A50 al onderdeel van de eco-verbinding Herperduin-Keent. De aanleg van de A50 veroorzaakte destijds een forse scheiding in de natuur tussen Herperduin-Maashorst en de Maas. Verdere compensatie van bomen langs de verbrede snelweg.</p>	<p>Het huidige ontwerp is nog niet in detail uitgewerkt. In de planning- en studiefase zal dit ontwerp nader worden uitgewerkt tot Integraal Inpassend Ontwerp (IIO). Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat beschouwt de landschappelijke verbinding tussen Herperduin en Keent als meekoppelkans. Over de financiering en uitvoering zijn nog geen afspraken gemaakt, dit zal in planning- en studiefase aan de orde komen.</p>
3d	<p>Indiener geeft aan: In het antwoord op onze zienswijze op de NRD geeft u aan dat het project momenteel geen uitgesproken ambitie heeft om zonnepanelen langs de weg, al dan niet verwerkt in geluidschermen, te realiseren. In de beoordelingsfase wordt gekeken naar de mogelijkheden voor het faciliteren van energieopwekking langs het traject. Wij trekken daaruit de conclusie dat u niet het initiatief gaat nemen. Wij zijn echter van mening dat de Rijksoverheid hier een verantwoordelijkheid heeft om integraal naar dit soort vraagstukken te kijken. Dus wij verwachten dat u de kansen voor de energietransitie vanaf het begin af aan meeneemt.</p>	<p>Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Meekoppelkansen in de planning- en studiefase zullen worden meegenomen als hiervoor voldoende aanvullende financieringsbronnen aanwezig zijn.</p> <p>Ten aanzien van geluidschermen wordt gerealiseerd wat wettelijk noodzakelijk is. Indien een geluidwerende maatregel in de vorm van een scherm of talud noodzakelijk is, is het nog onzeker of hierop zonnepanelen gerealiseerd kunnen gaan worden. Indien aan de orde, dan is hier sprake van een meekoppelkans, welke in de planning- en studiefase afgestemd wordt met de partijen die betrokken zijn bij de Regionale Energie Strategie.</p>
3e	<p>Indiener (Leefbaarheidsgroep Niftrik) is zeer verheugd om te horen dat aanvullende geluidreducerende maatregelen als kansrijke meekoppelkansen worden gezien! Ook de gemeente Wijchen is positief over deze meekoppelkans. Ons verzoek is om de gemeente Wijchen hier vroegtijdig actief in te betrekken. En de gesprekken te voeren waar en op welke manier de gemeente extra zou kunnen bijdragen.</p>	<p>De gemeente Wijchen is vertegenwoordigd in de klankbordgroep van dit project. De gemeente kan via de klankbordgroep klantenwensen en/of meekoppelkansen in blijven brengen.</p>

3f	<p>De indiener vraagt aandacht voor de nadelige effecten van de verbreding van de A50 op geluidgehinderden en luchtkwaliteit. De extra's in geluidswerende maatregelen (hoogte, afwerking, fijnstofwerende planten) kunnen als meekoppelkansen worden gefaciliteerd. Gezien de grote uitdaging zal er ook buiten de kaders moeten worden gekeken hoe Niftrik gezond kan blijven. Bijvoorbeeld door het afvangen van fijnstof, geluidsniveaus en andere maatregelen die de gezondheid en leefbaarheid van mensen in Niftrik positief vergroot.</p>	<p>In de planning- en studiefase wordt de Voorkeursbeslissing nader uitgewerkt in een Projectbesluit. Dit Projectbesluit kent als basis een integraal inpassend ontwerp. In de bijbehorende op te stellen projectMER worden de effecten van dit Projectbesluit beschreven. Het beleid van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is erop gericht om de negatieve gevolgen daar waar mogelijk te compenseren en te mitigeren, ook daar waar het geluid betreft. Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof, onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer en andere maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Omdat nu al wordt voldaan aan de normen, en o.a. door het schoner worden van het wegverkeer is het mogelijk een wegverbreding te realiseren zonder de normen te overschrijden.</p>
3g	<p>Indiener heeft de volgende vragen en opmerkingen in relatie tot meekoppelkansen.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Waar worden zon, wind en waterinitiatieven voorzien? • Waarom zie ik de geluidsschermen niet opgenomen staan als meekoppelkansen richting de gemeentes? • Waarom neemt Rijkswaterstaat geen verantwoording om te kijken naar de WHO-normen i.p.v. naar de wet geluidshinder? • Op basis waarvan en welke stakeholders maken het besluit welke meekoppelkansen actief meegenomen worden? • Ik mis de meekoppelkansen saneren van geluid d.m.v. geluidsschermen. Eigenaar: Gemeenten en Rijkswaterstaat! • Welk vervolg gaat dit nog krijgen en wanneer wordt dit voor de omgeving inzichtelijk? • Opvallend dat er maar twee meekoppelkansen zijn op welzijn & gezondheid, terwijl in dit rapport toch duidelijk de zorg van omwonenden terugkomt. 	<p>De meekoppelkansen zijn afkomstig van de stakeholders. Rijkswaterstaat zal het project in de volgende fase zelf uitvoeren. Voor de geluidsschermen gaat het project uit van de wettelijke normen. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p>
3h	<p>De zienswijze van indiener gaat over de afslag Oss-Oost aan de A50 vanaf Ravenstein richting Oss. Er zit een verzakking in de afslag waar na regen water overheen stroomt. Door de verzakking blijft het water staan en bij temperaturen onder nul bevriest dit. Daardoor wordt dat deel van de afslag zeer gevaarlijk en glad. Het plan van de A50 loopt nu precies tot dat punt waar de verzakking is. Participant zou graag zien dat deze verzakking in de plannen wordt meegenomen zodat dat probleem ook wordt opgelost. Een duiker onder de weg doorleggen waardoor het water wordt afgevoerd, zou ook een oplossing bieden.</p>	<p>Wij zullen dit probleem kenbaar maken bij de beheerder van het betreffende wegvak zodat dit kan worden opgelost.</p>
3i	<p>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 bredere fysieke leefomgeving (door thema's als gezondheid en duurzaamheid mee te nemen (citaat). Waaruit blijkt dat op bredere fysieke leefomgeving wordt ingegaan of duurzaamheid? Wat in de tekst staat dat de geluidswanden niet zonnepanelen kunnen zijn, dit is toch tegenstrijdig? Vooral nu de zonnepanelen goedkoper zijn. Er wordt gesproken over de toename van elektrische auto's, waarom dan geen zonnepanelen en oplaadpunten, dit is enkel in het voordeel van de leefbaarheid van Niftrik, toch is er besloten om dit niet mee te nemen in het plan, waarom niet? Wat zijn concrete voorbeelden waar de overheid dan naar gaat kijken? (2.4 MRT-verkenning A50 documentatie)</p>	<p>Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft duurzaamheid hoog in het vaandel staan. Meekoppelkansen in de planning- en studiefase zullen worden meegenomen als hiervoor voldoende aanvullende financieringsbronnen aanwezig zijn.</p> <p>Indien een geluidwerende maatregel in de vorm van een scherm of talud noodzakelijk is, is het nog onzeker of hierop zonnepanelen gerealiseerd gaan worden. Indien aan de orde, dan is hier sprake van een meekoppelkans, welke in de planning- en studiefase afgestemd wordt met de partijen die betrokken zijn bij de Regionale Energie Strategie (RES).</p>

3j	<p>In beide alternatieven is er sprake van het dempen van primair- en secundair watersloten en zaksloten. Deze worden verder aan de buitenzijde terug gegraven, al zal dit op enkele locaties gaan knellen door beperkt beschikbare ruimte. Ook zullen duikers moeten worden verlengd. De toename van het aantal verkeersbewegingen zal, vanwege het afstromend wegwater met restanten van olie en rubber, resulteren in een negatieve impact op oppervlaktewater- en grondwaterkwaliteit.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Indien bemaling nodig is, dan niet lozen op oppervlaktewater maar elders infiltreren. • Als er damwanden gebruikt gaan worden, zal het stromingsprofiel van het grondwater wijzigen (grondwater stroomt van zuid naar noord/noordoost). Dat zal bij Herperduin tot nog meer verdroging kunnen leiden. Tref maatregelen om verdere verdroging van Herperduin tegen te gaan. • Extra berging van afstromend water is noodzakelijk. Percelen tussen A50 en Herperduin zouden een goede locatie daarvoor zijn. Dit combineren met aanplant extra bomen geeft extra meerwaarde aan het gebied. • Tref maatregelen om het vuile afstromende water schoner te krijgen • Verhoging van de grondwaterpeilen met mogelijk 10 – 35 cm in Brabant is ambitie uitgesproken in BPLG (maart 2023). De te treffen maatregelen hierop waar mogelijk laten aansluiten. • Verbreding A50 heeft impact op de waterlopen Hertogswetering en de Munsche Wetering die belangrijk zijn als ecologische verbindingzone en onderdeel zijn van NNN. Door de verbreding en de projectuitvoering zijn negatieve gevolgen niet uitgesloten Tref maatregelen om de ecologische verbindingzones op deze plekken niet aan te tasten en waar mogelijk te versterken • Het huidige Paalgraven ligt te laag (de oude Rijksweg Den Bosch-Grave lag een paar meter hoger. De huidige situatie levert snel waterproblemen op, met als gevolg meer afvoer van water wat nadelig is voor Herperduin. Tref maatregelen om verdere verdroging Herperduin tegen te gaan 	<p>Ten behoeve van het Projectbesluit zal het voorkeursalternatief nader uitgewerkt worden. Op dat moment is nog duidelijker in beeld welk effect het (nieuwe) ontwerp heeft op de waterhuishouding. Eventuele negatieve effecten worden, in overleg met de desbetreffende waterbeheerders, zo goed als mogelijk gemitigeerd en gecompenseerd. Daarbij zal voldaan worden aan de compensatieplichten die vanuit de Waterschappen gelden. Zowel in het kader van “het wegen van de waterbelangen (voormalige Watertoets) als de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief zullen de genoemde aandachtspunten door de waterbeheerders behandeld worden.</p>
----	--	---

3.4 Ontwerp traject Ewijk-Paalgraven incl. Maasbrug

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
4a	<p>Indieners pleiten voor het maken van een o-meting met het oog op mogelijke schade als gevolg van het project. Een o-meting van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • de omgeving • bebouwing • staat van de huidige gebouwen ed. • de waardebeoordeling en waardevermindering van ons huis (hoe wordt dit gecompenseerd) • binnen vijf jaar nadat de planologische wijziging onherroepelijk is, moet planschade ingediend worden, krijgen wij hier ook extra hulp bij, waar staat die datum? 	<p>Tijdens de planning- en studiefase wordt duidelijk wat de grenzen zijn van het Projectbesluit en de bebouwing die daarbinnen valt. Aan het einde van de planning- en studiefase wordt het besluit pas onherroepelijk. In die periode wordt er ook ingegaan op de mogelijkheid om planschade in te dienen en eventueel hulp hierbij. De huidige fase voorziet hier nog niet in, omdat er nog geen definitief ruimtebeslag is.</p> <p>Tijdens de realisatiefase wordt binnen de grenzen van het werkterrein en van gronden en bebouwing binnen de projectgrenzen een o-opname gemaakt.</p>
4b	<p>Indiener vraagt om na te denken over geluidswerend materiaal bij aanleg nieuwe kunstwerken. In hoeverre is er rekening mee gehouden dat de invoegstrook van verzorgingsplaats de Gagel doorloopt onder het viaduct? Is er dan nog ruimte voor een derde rijbaan? Waarom niet het viaduct vervangen en direct kritisch kijken op welke wijze omwonende van geluid gesaneerd kunnen worden door het plaatsen van geluidsdempende materialen aan de onderzijde van het kunstwerk en afschermen met groene geluidswallen langs beide zijde van de weg tot aan het kunstwerk Herperduin?</p>	<p>Geluidwerende maatregelen worden getroffen indien in de volgende fase van het project uit geluidsberekeningen blijkt, dat de wettelijke geluidsnormen worden overschreden. Het viaduct in de Klapperstraat wordt vervangen omdat de verbrede A50 niet onder het huidige viaduct door past. Het nieuwe viaduct heeft een theoretisch constructieve levensduur van 100 jaar. Bij het nieuwe viaduct wordt er rekening mee gehouden dat de A50 binnen deze 100 jaar een keer verbreed zal worden naar 2 x 4 rijstroken. Het viaduct hoeft hier dan niet weer voor te worden vervangen. Er is ook rekening gehouden met de invoegstrook van de verzorgingsplaats die doorloopt onder het viaduct.</p>
4c	<p>Het was zeker prettig dat er een informatie avond was, maar daardoor ontstonden ook gelijk vele vragen. Waar wij graag een antwoord op zouden hebben. Dit ook om een betere visie te krijgen over de huidige ontwikkelingen</p> <p>Wij hebben behoefte aan een meer gedetailleerde plattegrond/ overzicht om de toekomstige situatie, rondom de uitbreiding A50, inzichtelijk te maken. Afmetingen waarop de volgende onderwerpen vermeld staan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • A50 rijstroken/ vluchtstroken (hoe ver wordt de A50 verbreedt) • De extra brug en het verloop hiervan voor: LVT (fysiek afscheiding tussen het LVT en de fietsstroken?), fiets, wandelaars (krijgen die ook een eigen gedeelte?), talud, plaats damwand/ keerwand • Onderhoudsstrook sloot • Verloop van de sloot ten opzichte van de A50 (loopt deze steeds verder weg?) • Inzicht grond kering • Erfgrens – klopt het dat deze 1 meter van de sloot af ligt? 	<p>Informatie over de afmetingen van de verbreding van de A50 is te vinden in de ontwerptekeningen. Detailuitwerking vindt plaats in de planning- en studiefase. Er komt een fysieke afscheiding tussen de weg voor langzaam verkeer en het fietspad op de brug. Wandelaars dienen gebruik te maken van het fietspad. De damwand komt op basis van de huidige inzichten direct aan de rand van de huidige watergang aan de zijde van de autosnelweg. De sloot behoudt feitelijk zijn huidige vorm en afmetingen. De vorm van de grondkering is nog niet bepaald. Dit wordt nader ingevuld door er landschappelijke eisen aan te stellen. Daarna is de keuze aan de aannemer om een constructievorm te kiezen, die aansluit bij de landschappelijke eisen. Bij nieuw te verwerven gronden ligt de erfgrans in principe 1 meter buiten de buitenkant van de sloot. Dit is een theoretische maat om verschillen als gevolg van plaatselijke afwijkingen in hoogteligging van het terrein te kunnen opvangen binnen het terrein van het rijk.</p>
4d	<p>Indieners hebben de volgende vragen over de damwand/ keerwand:</p> <p>A) Waar komt de damwand te staan? Op infoavond, stond deze op de detailtekening op de rand van de sloot. Klopt dit? De sloot loopt volgens mij langzaam van de snelweg af, waardoor steeds meer ruimte ontstaat.</p> <p>B) Wat wordt de hoogte van de keerwand?</p> <p>C) Wat wordt de kleur van de keerwand?</p> <p>D) Wat wordt het materiaal van de keerwand?</p> <p>E) Wordt de keerwand bekleed/begroeid? Is er ruimte voor kleine en of grote bomen ervoor? Op de keerwand komt een steil talud. Op de infoavond werd verteld dat we deze met bomen kunnen laten begroeien, maar die ruimte is er toch niet? Of hebben wij dat verkeerd begrepen? Zo wel, worden er gelijk bomen tegen de inrij geplaatst?</p>	<p>A) De damwand staat in huidige ontwerpen inderdaad geprojecteerd op de rand van de sloot. De sloot behoudt dan zijn huidige vorm. Het definitieve ruimtebeslag wordt in de planning- en studiefase opgesteld.</p> <p>B) De hoogte van de keerwand verloopt met de hoogteligging van het fietspad, maar zal ca 3 meter zijn.</p> <p>C) De kleur is nog niet bekend. In de volgende projectfase zal een landschapsarchitect eisen stellen aan het uiterlijk van deze keerwand.</p> <p>D) Het materiaal is nog niet bekend. In de volgende projectfase zal een landschapsarchitect eisen stellen aan het uiterlijk van deze keerwand.</p> <p>E) Ook de bekleding is nog niet bekend. In de volgende projectfase zal een landschapsarchitect eisen stellen aan het uiterlijk van deze keerwand. Eventuele begroeiing zal in de vorm van klimplanten zijn.</p>

4e	<p>Indiener stelt dat er geen onderliggende stukken/tekeningen/berekeningen zijn.</p> <p>Hierdoor hebben wij onvoldoende inzicht wat deze maatregelen voor impact hebben.</p> <p>Er is een vage schets gepresenteerd aan ons. Graag uitgewerkte stukken, tekeningen en berekeningen overleggen, die wel meer duidelijkheid geven.</p> <p>Ook de oude situatie graag als laag in de oude situatie in het ontwerp laten zien om het effect van de maatregelen te kunnen zien. Graag in een grotere uitsnede zichtbaar maken.</p>	<p>Indien gewenst kan meer gedetailleerde informatie besproken worden tijdens een van de informatiebijeenkomsten of een keukentafelgesprek, waarbij de beschikbare kaarten toegelicht kunnen worden. De gevraagde informatie is voor deze fase te gedetailleerd om alle kaarten te publiceren, daarvoor worden er nog te veel wijzigingen verwacht in de planning- en studiefase, waarin ook het definitieve ruimtebeslag bepaald zal worden. Op dit moment zijn ontwerpen enkel in beeld gebracht om te kijken of de uitgewerkte alternatieven mogelijk zijn, welke compenserende maatregelen er nodig zijn, en waar er sprake is van knelpunten voor wat betreft de inpassing.</p>
4f	<p>Overige zorgen en opmerkingen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De grootste wens vanuit het dorp is om het langzaam en fietsverkeer op de dijk uit te laten komen. Laten we ons uiterste best doen om hier een geschikte oplossing voor te vinden. Langzaamverkeer kan best met een relatief steile helling over de maas. Wij willen actief meedenken en betrokken worden bij uitwerking langzaam verkeer. Als dorp weten wij als geen ander wat de gevolgen van verschillende alternatieven zijn. Schade aan huizen door heiwerk, trilwerkzaamheden etc. • Vanaf km 140.9 schuift de snelweg richting het westen op ten opzichte van de huidige snelweg. De wens is om hier wel het oude talud in stand te houden (met de beplanting) Ook zijn er zorgen voor de route van een snelfietsverbinding. Snelfietsverkeer zorgt nu al voor gevaarlijke situaties in het dorp. Een grote wens is om het snelfietsverkeer buiten het dorp om te geleiden. 	<p>Het probleem van grote landbouwvoertuigen en overig langzaam verkeer door het dorp Niftrik is bij het projectteam bekend. Voor de routing van langzaam verkeer van en naar de Maasbrug aan de Niftrikse zijde is daarom aantal varianten bedacht. Er is nog geen besluit genomen over welke variant zal worden uitgevoerd. De keuze en uitwerking wordt als aandachtspunt meegegeven naar de volgende projectfase, de planning- en studiefase.</p>

4g	<p>Indiener geeft het volgende aan: Volgens Figuur 1, en de sectie 3.4.1 in het rapport “Ontwerp-Structuurvisie – MIRT-verkenning A50 EBP”, wordt de A50 richting Noord rondom Bankhoef een rijbaan van 5 rijstroken, die opsplijt in 3 rijstroken richting Ewijk en 2 rijstroken richting Wijchen. Het tracé van de afrit zal veranderen tegenover het huidige tracé, met een niet zo scherpe bocht en een afgevlakte rijbaan. Dit betekent voor ons dat de afrit (rijbaan en talud) een paar meter tegen onze noordwestelijke erfgrens (tegenover onze schuur) zal komen te liggen en dus tot ongeveer tussen de 20 en 30 meter van onze noordelijke erfgrens (tegenover ons huis) zal komen te liggen. Alternatieve oplossingen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Indien Rijkswaterstaat volhardt in het plan over te gaan tot verbreding, is op dwarsprofiel DP-33 (Figuur 1) te zien dat er een onderhoudsstrook van 4m is tussen het talud en de watergang C. Is het nodig om een onderhoudsstrook van 4 meter te behouden? De watergang C is prima bereikbaar vanuit de openbare weg (Groenestraat). Kan met het weghalen van de 4 meter onderhoudsstrook ook de watergang 4 meter opgeschoven worden richting A326? 2. Is het daarmee samengaan ook mogelijk om het talud steiler te maken en zo de paardenbak en een deel van het bosje te besparen? 3. Is het daarenboven mogelijk om de bocht te behouden in de huidige staat (met de huidige afvlakking), zodat minder terrein hoeft verworven te worden en een deel van de schuur, het bosje en de paardenbak gespaard blijven? Het gaat in de huidige situatie niet om een gevaarlijke bocht waar veel verkeersongevallen gebeuren (1 keer tussen 2016 en nu). Indien daar toch preventieve maatregelen moeten genomen worden, kan er met het behoud van de huidige bocht misschien een snelheidsbeperking ingevoerd worden? 4. Uit het dwarsprofiel DP-33 kunnen we niet met zekerheid besluiten hoe hoog de afrit zal komen te liggen tegenover ons perceel. Naar alle waarschijnlijkheid komt de afrit veel lager te liggen dan nu het geval is, wat een grote impact heeft op de geluidsoverlast. Kunnen we details krijgen over de hoogte van de rijbaan en de impact op het geluid? 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Indien de watergang over grotere lengte vanaf de openbare weg bereikbaar is voor onderhoud, kan de onderhoudsstrook vervallen en kan de sloot opschuiven richting de A326. Buiten profiel 33 wordt de sloot echter begrensd door private percelen. De beheerder van de watergang wil niet afhankelijk zijn van individuele grondeigenaren voor het onderhoud van zijn watergang. Daarom is een doorgaande onderhoudsstrook opgenomen in het ontwerp. 2. Het talud heeft standaard een helling van 1:3 omdat dit de steilste helling is, die nog gemaaid kan worden. Indien het een knelpunt echt oplost kan een talud steiler worden opgezet in 1:2. Dit biedt op deze locatie echter te weinig ruimte om de paardenbak in de huidige vorm te behouden. 3. Voor het ontwerp van autosnelwegen is sinds het eind van de jaren 80 van de vorige eeuw een Nederlandse ontwerprichtlijn van toepassing. Het doel van deze richtlijn is om veilige wegen te ontwerpen en te realiseren. Deze ontwerprichtlijn geeft aan, dat verbindingswegen in knooppunten een ontwerpsnelheid moeten hebben van 90 km/uur. De huidige verbindingsweg voldoet niet aan deze eis. Door een aanpassing zodat de verbindingsweg wel voldoet aan de richtlijn, verandert de ligging van de verbindingsweg en verschuift het talud. Het handhaven van de verbindingswegen in de huidige vorm is een afwijking van de richtlijn, en vormt daarmee een verkeersveiligheidsrisico. Ieder verkeersongeval is er een te veel. 4. De verbindingsweg komt enigszins lager te liggen. Indien dit leidt tot een overschrijding van de geluidsnormen (berekeningen worden gemaakt in de volgende projectfase), zullen er maatregelen worden afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid om het geluidsniveau binnen de geluidsnormen te brengen.
4h	<p>Indiener vindt het belangrijk dat de veiligheid wordt gewaarborgd. Daarom ziet de indiener graag een vangrail langs de snelweg en of een geluidswal.</p>	<p>Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft verkeersveiligheid hoog in het vaandel staan. Het streven is o verkeersslachtoffers. Het ontwerp van de weg zal aan die ambitie moeten voldoen. Indien dit deel van de A50 niet voldoende veilig kan worden ingericht volgens de richtlijnen van het wegontwerp, zullen passende maatregelen worden genomen. Bij voorkeur wordt de weg met een dermate brede berm uitgevoerd dat er geen vangrail nodig is.</p>
4i	<p>Indiener is van mening dat de verlenging van de invoegstrook bij Ravenstein bij de carpoolplaats nog te kort is. Als vrachtwagenchauffeur is indiener ervaringsdeskundige.</p>	<p>De verbindingsweg van de toerit en de invoegstrook zelf zijn verlengd. De lengten zijn bepaald met een simulatiemodel dat rekening houdt met voertuigklasse, massa voertuig, hellingen en weersomstandigheden (tegenwind en regen). Er wordt een gemiddelde snelheid bereikt bij het puntstuk (voor de invoegstrook) van 65 km/u. Na de invoegstrook is er een vluchtstrook op de brug die wat reserveruimte biedt.</p>

4j	<p>Indiener geeft aan dat de provinciale overheid indertijd in samenspraak met een aantal gemeenten in Oost Brabant ervoor gekozen heeft om motorcross incl. de (inter)nationale wedstrijden te concentreren op regionaal circuit Nieuw Zevenbergen. De ontsluiting van dit circuit loopt door de kern Berghem en natuurnetwerk Herperduin. Wij pleiten ervoor om bij het nader onderzoek naar de aanpassing van knooppunt Paalgraven ook de ontsluiting van het regionale circuit op de provinciale weg N329 op te nemen. Wij zijn in constructief overleg met uw ambtenaren en brengen in dat overleg ons voorstel voor de ontsluiting van het regionale circuit in.</p>	<p>De ontsluiting van het motorcrosscircuit valt buiten de grenzen van de verkenning. Het betreft aansluiting op een provinciale weg (N329).</p>
4k	<p>Indiener wenst dat de afrit niet verlegd hoeft te worden en daarmee dat het talud verder van hun huis zal lopen.</p>	<p>Het ontwerp dat bij een MIRT-Verkenning is een globaal ontwerp van het voorkeursalternatief, dat in de planning- en studiefase nader wordt uitgewerkt in een integraal inpassend ontwerp. Hierbij kunnen plaatselijke aanpassingen nog worden doorgevoerd zolang ze geen afbreuk doen aan de verkeersveiligheid. Dit integraal inpassend ontwerp vormt de basis voor het Projectbesluit en de Project MER.</p>
4l	<p>Indiener stelt dat er geen noodzaak is voor verbreding van de afrit A50-A326. Er is in de Ontwerp-Structuurvisie geen enkele onderbouwing van deze 'overige maatregel'. Er worden 10 mogelijke scenario's teruggebracht naar twee opties: 10 en 3. Het verschil tussen deze opties zit in de verbreding van het traject Paalgraven – Bankhoef. Pas in het vergelijk tussen opties 3 en 10 wordt bij optie 3 als 'aanvullende maatregel' de verbreding van de afrit A50-A326 genoemd zonder enige onderbouwing. Bij optie 10 wordt deze maatregel niet genoemd en in het vergelijk wordt dan ook gezegd: "Het onderscheidend element in dit alternatief [10] is dat tussen knooppunt Bankhoef en aansluiting Ravenstein de verbreding uit twee extra rijstroken in beide rijrichtingen bestaat."² Optie 10 scoort op onderdelen beter dan optie 3 en er lijkt dan ook alleen uit kostenoverwegingen gekozen te zijn voor optie 3 en zeker niet op basis van een verbreding van de afrit A50-A326. De doorstroming vanaf de afrit van de A50 richting de A326 bij knooppunt Bankhoef is op dit moment in orde. Volgens uw onderzoek blijft dit ook in de toekomstige situatie het geval, ook bij het hoge groeiscenario. Aangezien wij direct dagelijks zicht hebben op deze afrit kunnen wij de resultaten van dit onderzoek bevestigen. Er zijn, ook tijdens spitsuren, geen vertragingen te zien op deze afrit. Hieruit concluderen wij dat zonder aanpassingen aan de A50 de A326 nu en in de toekomst voldoende restcapaciteit heeft met goede verkeersafwisseling. Het is duidelijk dat er geen voordeel, laat staan een noodzaak, is om de afrit A50-A326 te verbreden. Het weglaten van deze 'aanvullende maatregel' zou zelfs een fikse kostenbesparing opleveren in zowel werk uitvoering als vergoedingen voor herstel van de schade die deze 'aanvullende maatregel' oplevert voor de bewoners van [adres]. Dit past ook prima in het hoofdstuk 'potentiële versoberingskansen' die erop gericht zijn om kosten te besparen.</p>	<p>In zowel alternatief 3 als in alternatief 10 is sprake van een verdubbeling van het aantal rijstroken in de verbinding tussen de A50 en de A326 in beide richtingen. Hoewel er in de huidige situatie geen doorstromingsknelpunt is, blijkt uit de verkeersstudie, dat de extra rijstrook nodig is om ook in de toekomst (prognose 2040) het verkeer op deze verbindingsweg te kunnen verwerken.</p>

4m	<p>Indiener stelt dat er op dit moment, of in de (nabije) toekomst geen enkele noodzaak lijkt te zijn voor de verbreding van de afslag A50 – A326. Mochten er toch argumenten zijn om de capaciteit van de afslag te verhogen dan ontbreekt onzes inziens een degelijke verkenning naar mogelijke alternatieven voor deze aanpassing. Wij zijn daarom benieuwd of er varianten van deze ingreep zijn uitgewerkt waarbij het huidige grondwerk als uitgangspunt is genomen? Daarbij zouden onze kadastrale grenzen en onze bebouwing en faciliteiten intact blijven. Er wordt alleen gesproken over een verdubbeling van de rijbaan, uitgevoerd met een ‘brede berm’. Verder is er in de uitvoering gekozen voor een ruimere bocht in de afrit. Dit heeft direct invloed op de overschrijding van de perceelgrenzen van [adres]. Het is niet duidelijk of hiervoor een goede reden is, anders dan een aanpassing van de ROA-richtlijnen. Er is geen enkele indicatie dat de huidige aanrijhoek tot onveiligheid zou leiden. Verder staat in de ‘Toelichting ontwerp Voorkeursalternatief Verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven’ op pagina 1 onder ‘uitgangspunten’: “Voor de buitenbermen is in principe het uitgangspunt van obstakelvrije bermen gehanteerd. Dit houdt in dat de bermen breed zijn en er geen geleiderail wordt toegepast. Daar waar dit uitgangspunt een knelpunt oplevert met bestaande bebouwde percelen is geleiderail toegepast en is het profiel van de buitenberm versmald.”</p>	<p>De boogstraal en ontwerpsnelheid van de verbindingsweg zijn ontleend aan de Richtlijn ontwerp autosnelwegen, de ROA2019 (Bouwrichtlijnen onderhoud autosnelwegen (rijkswaterstaat.nl)). Zie ook beantwoording onder nummer 4n. Ter plaatse van de betreffende percelen is in de buitenberm van de verbindingsweg A50 > A326 geleiderail toegepast in de berm om de ruimtelijke impact te beperken.</p>
----	--	--

<p>4n</p>	<p>Indiener zou graag zien dat in de definitieve planontwikkeling tenminste één, dan wel meerdere, van onderstaande mogelijkheden wordt meegenomen om te voorkomen dat onze perceelgrenzen overschreden worden.:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Behoud de huidige ‘kromming’ van de afslag. Een flauwere bocht lijkt niet bij te dragen tot een verkeersoplossing dan wel veiligheid. Wanneer het nodig wordt geacht de veiligheid te verhogen kan dit ook bewerkstelligd worden door het beperken van de maximumsnelheid; dat is een maatregel die voor de huidige aanrijstrook naar de A50 richting Paalgraven al jarenlang wordt toegepast. Gelet op de kromming van de afslag vanuit richting Ewijk naar de A326 lijkt het geen bijzonder belangrijk (veiligheids-)criterium te zijn. • Een smallere rijbaan met een vluchtstrook die als spitstrook kan worden opengesteld • Een aanpassing van de uitvoering/ bermbreedte ter hoogte van de percelen [adres] zoals voorzien in de uitgangspunten. <p>Negatieve effecten van verbreden van de afslag A50-A326 voor [adres].</p> <p>Op door indiener meegestuurde tekening is aangegeven dat het ontwerp over de kostbare paardenstallen (1), paddock (2) en paardrijbak (3) heen gaat. De paddock is van een drainagesysteem voorzien. Dit systeem is voorzien van een kunststof bescherming die voorkomt dat de paarden het systeem kunnen beschadigen. De paardrijbak is voorzien van een eb-vloed systeem dat de waterhuishouding en de onderliggende bodemstructuur regelt. Verlies van deze faciliteiten zouden ons ernstig schaden.</p> <p>Indiener verzoekt om af te zien van verbreding van de afrit A50 – A326 aangezien dit niet bijdraagt aan het probleemoplossend vermogen en het ernstige gevolgen heeft voor de bestaande bebouwing en bewoning (verlies van faciliteiten, hogere geluidsbelasting, blootstelling aan fijnstof, NO₂).</p> <p>Mocht Rijkswaterstaat volharden in deze plannen dan verzoeken wij u om de plannen ter hoogte van de [adres] zodanig aan te passen dat de huidige bebouwing en perceelgrenzen in stand blijven. In deze optie wordt ook in de rapportage voorzien. Daarnaast verwachten we dat er meer wordt gedaan om geluids- en andere overlast te minimaliseren door tenminste het gebruik van geluidsarm asfalt en het plaatsen van geluidswerende middelen, herbepanting en dergelijke.</p> <p>Mocht Rijkswaterstaat van mening zijn dat een aangepaste inrichting niet mogelijk is, dan willen we graag weten hoe Rijkswaterstaat gaat faciliteren in het herplaatsen van de stallen, paddock en rijbak.</p>	<p>De verruiming van de boogstraal is ontleend aan de huidige verkeerstechnische richtlijn voor het ontwerp van autosnelwegen. De ontwerpparameters in deze richtlijn staan voor een veilig ontwerp en inrichting van de weg. Bij afwijking van de richtlijn ontstaat een verkeersveiligheidsrisico en dat willen we voorkomen.</p> <p>Bij het ontwerp van een autosnelweg worden in principe geen afwijkende maximumsnelheden toegepast. Bij het ontwerp van een autosnelweg worden in principe geen afwijkende maximumsnelheden toegepast. Bij het ontwerp van een autosnelweg worden in principe geen afwijkende maximumsnelheden toegepast. Bij het ontwerp van een autosnelweg worden in principe geen afwijkende maximumsnelheden toegepast. Bij het ontwerp van een autosnelweg worden in principe geen afwijkende maximumsnelheden toegepast.</p> <p>De verbreding wordt noodzakelijk geacht vanuit het economisch belang om de regio zuidoost Nederland bereikbaar te houden. Niet verbreden betekent, dat het verkeer in de toekomst volledig vast zal lopen.</p> <p>Voor het ontwerp van autosnelwegen is sinds het eind van de jaren '80 van de vorige eeuw een Nederlandse ontwerprichtlijn van toepassing. Het doel van deze richtlijn is om veilige wegen te ontwerpen en te realiseren. Deze ontwerpgerichtlijn geeft aan, dat verbindingswegen in knooppunten een ontwerpsnelheid moeten hebben van 90 km/uur. De huidige verbindingsweg voldoet niet aan deze eis. Door een aanpassing zodat de verbindingsweg wel voldoet aan de richtlijn, verandert de ligging van de verbindingsweg en verschuift het talud in de richting van beide percelen. De percelen worden niet geraakt door de aanpassing van de ligging van de autosnelweg.</p> <p>Qua geluid wordt in de planning- en studiefase van het project onderzocht in hoeverre er door de aanpassing een overschrijding van de wettelijke geluidsnormen ontstaat. Indien dat het geval is, worden geluidreducerende op de financieel-akoestische doelmatigheid afgewogen.</p> <p>De mogelijkheden voor het herplaatsen van stallen, paddock en rijbak worden meegenomen in het overleg met u over de verwerving van de gronden.</p>
-----------	---	--

40	<p>De indiener brengt in dat het perceel gelegen aan de [adres, te] Hernen onnodig wordt geraakt zoals op het moment van schrijven in de projecttekening is aangegeven. De indiener is zeer verbaasd over de gemeten verbreding (op de projecttekening) van 19 meter van de A50. De middenberm wordt volgens de tekening 10 meter breed, wat de indiener als onnodig acht. Een verbreding van twee rijbanen zou volgens de indiener een extra $2 \times 3,50$ meter = 7 meter moeten betekenen. Op 4 december 2023 heeft de indiener samen met de heer de Klein (woonachtig aan andere kant van de A50) een onderhoud gehad met de omgevingsmanagers namens Rijkswaterstaat. Zij waren totaal verrast dat onze percelen geraakt worden. Ook zij snappen/begrijpen niet waarom dit zo ingetekend is immers er zijn voldoende mogelijkheden om het project op eigen grond van RWS te realiseren. Ik wil graag in een persoonlijk onderhoud, bij mij ter plaatse, met een terzake deskundige met enig mandaat de gewenste en realistische mogelijkheden bespreken. In bijlage 1 stuurt de indiener een op schaal gemaakte dwarsdoorsnede tekening mee. De tekening is ook in het bezit van de omgevingsmanagers. In de tekening ben ik uitgegaan van de maten die ik bij nameten aantrof in de nieuwe situatietekening van de te verbreden A50. De tekening die de indiener heeft gemaakt, geeft aan dat het gehele project zonder toetreding van mijn perceel en dat van [het belendende] gerealiseerd kan worden. Het plaats van een damwand of L-elementen zou ook nog ter overweging meegenomen kunnen worden.</p>	<p>De verbreding is geen 19, maar ca 9 meter (verplaatsing van het geluidsscherm). Uit de ontwerptekening blijkt niet, dat het desbetreffende perceel daardoor wordt geraakt. Het ontwerp dat voor de toekomstige situatie is ingetekend, is conform de ontwerprichtlijnen (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen, ROA2019) van een autosnelweg met 2x3 rijstroken. In het bestaande dwarsprofiel ontbreken een aantal zaken die met verkeersveiligheid te maken hebben, zoals voldoende brede vluchtstroken en vluchtruimten. Voor de middenberm is uitgegaan van de mogelijkheid portalen en verlichting te plaatsen.</p>
----	--	---

<p>4p</p>	<p>Indiener brengt (namens cliënt) een zienswijze in tegen de verbreding voor wat betreft de A50 ter hoogte van [adres] te Schaijk.</p> <p>Cliënt heeft op deze locatie een bedrijf; [...] een tuinplantencentrum met kassen, omliggende kweekgronden en een bedrijfswoning. Nabij deze locatie van mijn cliënt zijn twee extra rijstroken gepland, waarvan één rijstrook zorgt dat de A50 dichterbij de bedrijfswoning en het bedrijf [...] komen. [...]</p> <p>De extra rijstrook kan ter plaatse gewoonweg niet gerealiseerd worden, gezien de huidige nabijheid van de A50 van het perceel van mijn cliënt. Het ontbreekt aan de noodzakelijke gronden om rijstroken te realiseren. Uit de plannen blijkt dat de weg naast het bedrijf, aan de zijde van de A50, van mijn cliënt dichterbij het bedrijf komt te liggen en smaller zal worden. Dit is in de praktijk niet haalbaar.</p> <p>Op meegeleverde afbeelding is zichtbaar hoe smal de bestaande weg reeds is en hoe dichtbij de A50 (rechts door de groenvoorzieningen) nu reeds is gelegen. Op deze foto is ook de entree van het bedrijf zichtbaar. Op dit moment is al de gehele weg nodig om de bocht te kunnen maken naar het bedrijf van mijn cliënt. Op meegeleverde uitsnede van de google maps is heel duidelijk zichtbaar dat deze bocht enorm eng is. Een vrachtwagen heeft in de huidige situatie de volledige weg met berm nodig om de bocht te halen. De expeditie poorten van het onderhavige bedrijf zijn in het huidige plan niet meer toegankelijk voor leveranciers en de eigen vrachtwagens, zie meegeleverde figuur 3. Op dit moment is al de gehele weg nodig om de bocht te kunnen maken. Dit kan niet smaller.</p> <p>Tevens is bij het verlaten van het parkeerterrein van dit bedrijf ruimte nodig om zicht te krijgen op de weg, zonder deze ruimte is het onveilig de weg op te rijden, zie hiervoor weer meegeleverde figuur 3. In de door u voorgestelde plannen wordt de situatie, door versmalling van de weg, per definitie onveilig. Verder moet thans reeds bij het passeren van twee voertuigen beide voertuigen de volledige berm gebruiken om te kunnen passeren wat nu al zorgt voor gevaarlijke situaties. Deze situatie verslechterd wanneer deze weg nog smaller wordt.</p>	<p>De verbreding van de A50 ter hoogte van de genoemde percelen kan worden uitgevoerd door toepassing van een geleiderail in de berm van de A50. Hierdoor wordt de berm versmald. De parallelweg Vogelenzang krijgt in de nieuwe situatie een gelijke breedte als de huidige weg en blijft buiten de kadastrale erfgronden van het betreffende bedrijf. De berm van de parallelweg aan de zijde van het bedrijf moet hiervoor wel worden versmald. Indien het in- en uitrijden in de nieuwe situatie tot problemen leidt, kan in afstemming met het bedrijf eventueel de inrit worden aangepast.</p>
<p>4q</p>	<p>Indiener geeft aan dat in de gemeente Oss een verkenning wordt uitgevoerd naar de uitbreiding van bedrijventerreinen. Eén van de mogelijkheden die wij gaan verkennen is de uitbreiding van Bedrijventerrein De Bulk in Herpen. Het verschuiven van de toe- en afrit bij Ravenstein zou hier mogelijk invloed op kunnen hebben. Wij zien graag dat in de verdere uitwerking van de Ontwerp-Structuurvisie A50 hier rekening mee wordt gehouden. Ook voor de Daalderstraat in Ravenstein heeft het verschuiven van de toe- en afrit bij Ravenstein gevolgen. Het is nog onduidelijk wat precies de gevolgen zijn. Wij vragen u om in de verdere uitwerking rekening te houden met de bereikbaarheid van de aanliggende percelen van de Daalderstraat. Daarnaast maakt veel fietsverkeer gebruik van de Daalderstraat. Wij gaan er van uit dat u hier in de verdere uitwerking rekening mee houdt en een verkeersveilige oplossing/alternatief aanlegt voor het fietsverkeer.</p> <p>Verder hebben we op de informatiebijeenkomst van 16 november 2023 het signaal opgevangen dat de opgangen (trappen) voor voetgangers bij de Maasbrug intensief gebruikt worden. Wij gaan er van uit dat de nieuwe Maasbrug vanaf de Maasdijk ook bereikbaar wordt gemaakt voor voetgangers.</p>	<p>Bij de verdere uitwerking van het plan voor de verbreding van de A50 in de planning- en studiefase zal afstemming plaatsvinden met de plannen voor het bedrijventerrein.</p> <p>Het Daalderstraatje wordt als gevolg van de verschuiving van de toe- en afrit in de aansluiting Ravenstein een doodlopende straat. Een aansluiting van een woonstraat direct op de toe- en afrit van een autosnelweg is ongewenst omdat het een risico op spookrijden met zich meebrengt. Wel wordt aan het eind het Daalderstraatje doorgetrokken als fietspad, zodat fietsers een doorgaande verbinding naar de N277 hebben.</p> <p>De trappen bij de Maasbrug zijn in deze fase nog niet opgenomen in het ontwerp. Dit kan in de planning- en studiefase alsnog worden toegevoegd.</p> <p>Voor wandelaars kan evenals in de huidige situatie een trap worden aangebracht in het talud van de autosnelweg, zodat wandelaars van de brug naar de dijk kunnen lopen en via de dijk naar Ravenstein. Dit zal in de vervolgfase van het project (planning- en studiefase) verder worden uitgewerkt. Aan de noordzijde van de brug zal dit als aandachtspunt worden meegenomen in de verdere uitwerking van de fietsroute.</p>

4r	<p>Indiener geeft aan: Op de informatiebijeenkomst van 16 november 2023 hebben we kennis genomen van het schetsontwerp van de verbreding van de A50 ter hoogte van de geluidswal bij de kern Herpen. Uit dat ontwerp blijkt dat u uitgaat van het verhogen van deze geluidswal als maatregel tegen de toename van het geluid voor de ten oosten van deze wal gelegen woonwijk.</p> <p>Wij wijzen u er op dat wij, ingevolge het vigerende bestemmingsplan, nog uitvoering gaan geven aan het op deze wal plaatsen van een geluidswerende voorziening.</p> <p>Ook informeren wij u dat de gemeenteraad heeft besloten dat op de geluidswal een zonneveld aangelegd kan worden. Daarvoor is de gemeente een overeenkomst met Enexis aangegaan om de terug levering van elektra mogelijk te maken. Enexis bereidt op dit moment de aanpassing van het netwerk voor, zodat vanaf mei 2024 de aansluiting van een zonneveld mogelijk is.</p> <p>Uw voornemen de geluidswal te verhogen heeft tot gevolg dat de voet van de geluidswal moet worden verbreed. Uit voormeld schetsontwerp blijkt dat er aan de kant van de A50 geen ruimte voor het verbreden van de voet van de grondwal is. We trekken daaruit de conclusie dat u er van uitgaat dat de geluidswal aan de oostzijde wordt verbreed.</p> <p>Wij kunnen de gevolgen van het ophogen van de grondwal en verbreden van de voet nu niet overzien, omdat er geen uitgewerkt schetsplan ligt. We gaan er vanuit dat u rekening houdt met bovengenoemde belangen. We behouden ons het recht voor zodra er een uitgewerkt schetsontwerp ligt en de genoemde belangen worden aangetast daar alsnog op te reageren.</p>	<p>Gezien de plannen voor een zonneveld op deze geluidswal is het zaak om het ontwerp van het zonneveld en het ontwerp van de verbreding van de A50 op elkaar af te stemmen. In de verdere uitwerking van het ontwerp van de verbreding willen wij hier graag aan meewerken. Op dit moment kunnen ook wij de impact niet overzien, omdat wij niet beschikken over een nauwkeurige inmeting van de grondwal.</p>
----	--	---

<p>45</p>	<p>Indiener geeft aan; de beoogde nieuwe oprit komt bijna 35-50m (rode pijl) dichter bij ons huis [...] te staan. Dit was voorheen 70-100m. (blauwe pijl) Hierdoor zal de overlast significant toenemen. Voor onze burens [...] zal de impact groot zijn en vraag ik me af of zij hier veilig en gezond kunnen wonen. Vrachtwagens passeren dan op enkele meters hun voordeur en wanneer hier ongelukken gebeuren dan is het leed niet te overzien. Ik maak me hier dan ook oprecht zorgen over.</p> <p>Onder het mom van veiligheid wordt gesteld dat de beoogde nieuwe situatie veiliger zou zijn. Ik heb dit aan de deskundigen op de voorlichtingsavond voorgelegd en hier krijg ik geen bevredigend antwoord op. Als ik de huidige ontwerpschetsen bekijk dan is de bestaande radius (paars R1) ongeveer gelijk aan de nieuwe radius (paars R2) waarom dan toch zover opschuiven richting Daalderstraatje? Dit lijkt mij toch met een beter ontwerp, een veiligere oplossing te bieden met minder impact op leefbaarheid omgeving en bewoners Daalderstraatje.</p> <p>Dat men de afrit verder van de brug wil hebben pleit voor alternatief 1, namelijk de afrit verder richting Oss opschuiven (zie alternatief 1 blauw gestippeld) Hier ligt enkel landbouwgrond en is dus relatief eenvoudig te onteigenen, levert een veilige oplossing en heeft beduidend minder impact op leefbaarheid omgeving en bewoners Daalderstraatje.</p> <p>Deze optie is eerder aangedragen aan de omgevingsmanager maar lijkt niet of nauwelijks onderzocht te zijn. Of de onderbouwing waarom dit niet zou kunnen ontbreekt in ieder geval.</p> <p>Is er verder nog naar andere alternatieven gekeken? Aan de "zijde van de gasunie" is veel meer ruimte beschikbaar (zie blauw alternatief 2) Waarom wordt er niet onderzocht om deze ruimte beter te benutten? Impact op Daalderstraatje is vele male groter terwijl aan de andere zijde er volop ruimte is. Uiteraard dient een snelweg zo min mogelijk bochten te bevatten ivm veiligheid maar de snelweg tussen Ravenstein en Eindhoven is immers ook niet kaarsrecht.</p> <p>Tenslotte, Ik rijd dagelijks naar Eindhoven op en neer en daarbij valt me om dat op het gehele traject aan weerszijde, er een brede (2m) groenstrook tussen vangrail en linkerbaandeel beschikbaar is. Waarom wordt deze strook niet benut? In dit geval telt elke meter lijkt me.</p> <p>Ik licht mijn zienswijze graag in een persoonlijk gesprek nader toe.</p>	<p>De verkeersonveiligheid van de afrit in de aansluiting Ravenstein zit niet zozeer in de boogstraal, maar veel meer in de ligging van de boogstraal direct na het punt waar de afrit de doorgaande weg verlaat. Na dit punt dient voldoende lengte aanwezig te zijn om van 120 km/u af te remmen naar 50 km/u aan het begin van de boog. Hiervoor ontbreekt in de huidige situatie voldoende lengte, waardoor automobilisten al voor het begin van de afrit snelheid gaan minderen. Dit heeft invloed op het doorgaande verkeer. Ook in deze stroom zal een aantal automobilisten de snelheid daardoor verlagen, wat een risico op files of kop-staartbotsingen met zich meebrengt. Dat is de belangrijkste reden voor de aanpassing van de afrit in de aansluiting Ravenstein.</p> <p>Een verplaatsing van de afrit verder naar het zuiden zou de percelen aan het Daalderstraatje weliswaar kunnen ontzien, maar dan wordt een ander perceel geraakt. Vooralsnog is in deze fase van het project gekozen voor de ligging in het voorliggende ontwerp.</p> <p>De mogelijkheden voor het omleggen van het tracé van de A50 zijn beperkt als gevolg van de aansluiting op de Maasbrug. Bogen in het tracé moeten als gevolg van de ontwerpsnelheid van 120 km/u ruim worden gedimensioneerd.</p> <p>De brede groenstrook aan de middenbermzijde van de snelweg is de zogenaamde "bergingszone". Deze is vanuit de ontwerprijlijn standaard onderdeel van een autosnelweg en is bedoeld voor auto's, die op de linker rijstrook met pech te maken krijgen.</p>
-----------	---	--

4t	<p>Indiener vraagt of de lus richting oprit Den Bosch ter plaatse niet verlengd kan worden? Antwoord hierop was vanuit de projectgroep dat dit moeilijk zal worden! Graag ook hier onderbouwen wat die moeilijkheid dan inhoudt!</p> <p>In de huidige situatie loopt de afwatering van de snelweg in de sloten van het Daalderstraatje, waarmee de sloten maximaal belast worden. In het nieuwe ontwerp moet dus nagedacht worden over een oplossing voor de afwatering van de A50, zodat goede waterbalans gewaarborgd blijft.</p>	<p>De verkeersonveiligheid van de afrit in de aansluiting Ravenstein zit niet zozeer in de boogstraal, maar veel meer in de ligging van de boogstraal direct na het punt waar de afrit de doorgaande weg verlaat. Na dit punt dient voldoende lengte aanwezig te zijn om van 120 km/u af te remmen naar 50 km/u aan het begin van de boog. Hiervoor ontbreekt in de huidige situatie voldoende lengte, waardoor automobilisten al voor het begin van de afrit snelheid gaan minderen. Dit heeft invloed op het doorgaande verkeer. Ook in deze stroom zal een aantal automobilisten de snelheid daardoor verlagen, wat een risico op files of kop-staartbotsingen met zich meebrengt. Dat is de belangrijkste reden voor de aanpassing van de afrit in de aansluiting Ravenstein.</p> <p>Een verplaatsing van de afrit verder naar het zuiden zou de percelen aan het Daalderstraatje weliswaar kunnen ontzien, maar dan wordt een ander perceel geraakt. Vooralsnog is in deze fase van het project gekozen voor de ligging in het voorliggende ontwerp.</p> <p>De mogelijkheden voor het omleggen van het tracé van de A50 zijn beperkt als gevolg van de aansluiting op de Maasbrug. Bogen in het tracé moeten als gevolg van de ontwerpsnelheid van 120 km/u ruim worden gedimensioneerd.</p> <p>De brede groenstrook aan de middenbermzijde van de snelweg is de zogenaamde “bergingszone”. Deze is vanuit de ontwerprichtlijn standaard onderdeel van een autosnelweg en is bedoeld voor auto’s, die op de linker rijstrook met pech te maken krijgen.</p> <p>Bij de verdere uitwerking in de planning- en studiefase wordt nog gekeken naar de exact benodigde dimensies van de watergangen.</p>
4u	Indiener stelt voor de aansluiting Ravenstein te verschuiven naar het zuiden waardoor de oprit geen NNN gebied doorkruist.	Verschuiven van aansluiting Ravenstein kan slechts in beperkte mate, gezien de noodzakelijke verbinding met het overige wegennet (N277).
4v	Indiener vraagt waar de ligging van de weg wijzigt.	De ligging van de weg wijzigt tussen knooppunt Bankhoef en de brug over de Maas. Zie figuur 5 uit de notitie voorkeursalternatief.
4w	Indiener vraagt waar de aanpassing van de rijlijnen zichtbaar is. T.a.v. het inpassend ontwerp mis ik de exacte tekeningen en wat het gevolg gaat zijn van de verbreding van de snelweg voor mij als omwonende. Graag de dwarsdoorsnedes van de weg ook transparant communiceren, zodat we ook daar een gerichte zienswijze op in kunnen dienen.	<p>Het ontwerp bij een MIRT Verkenning is een globaal ontwerp van het voorkeursalternatief, dat in de planning- en studiefase nader wordt uitgewerkt in een integraal inpassend ontwerp. Dit integraal inpassend ontwerp vormt de basis voor het Projectbesluit en de projectMER.</p> <p>Indien gewenst kan meer gedetailleerde informatie besproken worden tijdens een van de informatiebijeenkomsten of een keukentafelgesprek, waarbij de beschikbare kaarten toegelicht kunnen worden. De gevraagde informatie is voor deze fase te gedetailleerd om alle kaarten te publiceren, daarvoor worden er nog te veel wijzigingen verwacht in de planning- en studiefase, waarin ook het definitieve ruimtebeslag bepaald zal worden. Op dit moment zijn ontwerpen enkel in beeld gebracht om te kijken of de uitgewerkte alternatieven mogelijk zijn, welke compenserende maatregelen er nodig zijn, en waar er sprake is van knelpunten voor wat betreft de inpassing.</p>

4x	<p>Indieners hebben zienswijzen met betrekking tot verzorgingsplaatsen Gagel en Ganzeven. In de ontwerpstructuurvisie wordt gemeld dat de rustplaats zal worden vergroot. Er wordt niets gezegd over de potentiële positieve en/of negatieve effecten hiervan. Op de informatiebijeenkomst van 16 november 2023 in Ravenstein hebben de indieners het signaal opgevangen dat er overlast is vanuit de verzorgingsplaatsen. Bij een herinrichting zijn de hekwerken rond de verzorgingsplaatsen vervangen door lagere hekwerken. Het gevolg is dat het nu mogelijk is om over de hekwerken te klimmen met als gevolg dat hierdoor ongewenste looproutes zijn ontstaan op de percelen grenzend aan de verzorgingsplaatsen. Dit veroorzaakt overlast en een keuze voor uitbreiding van deze parkeerplaatsen kan zorgen voor een toename van deze overlast. De indieners verzoeken om bij de herinrichting de huidige overlast op te lossen en de verzorgingsplaatsen goed af te sluiten. Deze wens is eerder meegegeven, maar destijds zou de parkeerplaats niet aangepast worden. Eén van de indieners geeft aan dat een voetgangerspad van de rustplaats naar de brug over de Klapperstraat mogelijk een oplossing is zodat mensen hun boodschappen in het dorp kunnen doen.</p> <p>Verder geeft de indiener aan dat maaisel van de sloot om het jaar tegen het huidige hek wordt gegooid en het daardoor erg gemakkelijk wordt voor dieren (dassen/huisdieren) om er overheen te gaan. De indiener wenst dat het hek verhoogd wordt (geeft aan dat het hek eerder 2 meter hoog was) en dat de uitbreiding niet richting het zuiden gaat, zodat er een zo groot mogelijke buffer is tussen hekwerk en parkeervakken. Verder is er de opmerking dat optrekkende vrachtwagens uit stilstand voor veel geluid zorgt, hoorbaar voor de omwonenden. De indieners vragen hier aandacht voor, waarbij een natuurlijke afscheiding de voorkeur heeft: zoals nu, inclusief zandwal/geluidswal, maar dan verbreed tot over de volle breedte. Dit past beter ook bij de naam: het Ganzeven is immers een prachtig stukje natuur in natuurgebied de Herperduin.</p>	<p>Verzorgingsplaatsen langs autosnelwegen dienen van de omgeving te zijn afgeschermd. In planning- en studiefase zal de inrichting van de verzorgingsplaats nader worden uitgewerkt, waarbij uw zorgen over gebruik en hinder aandacht zullen krijgen. Bij de inrichting van de verzorgingsplaats wordt het kader gebruikt dat voor dit doel is opgesteld. Daarin is o.a. opgenomen dat de verzorgingsplaats bij de autosnelweg hoort en er derhalve geen publiekelijk toegankelijke verbinding mag zijn met het onderliggend wegennet. Deugdelijke hekwerken horen daarbij.</p> <p>De kwaliteit van de hekwerken rond een verzorgingsplaats moet zodanig zijn, dat de verzorgingsplaats effectief is afgesloten van het omliggend gebied. Dit betekent dat de hekwerken rond verzorgingsplaatsen moeten voorkomen dat gebruikers van de verzorgingsplaats de omliggende terreinen betreden. Indien de bestaande hekwerken niet geschikt zijn voor dat doel, zullen de hekwerken moeten worden aangepast. Er is melding gemaakt Bij de wegbeheerder, het district van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland, ten behoeve van nadere inspectie en zo nodig actie.</p> <p>Verder nemen we de tip over het onderhoud door de aannemer met betrekking tot het maaisel ter harte.</p>
4y	<p>Indiener heeft een zienswijzen met betrekking tot verzorgingsplaats Gagel.</p> <p>Traject zuid → noord: Paalgraven – Bankhoef – Ewijk. Bij km 132,0 gaat er na 800m een rijstrook af voor de afrit naar de verzorgingsplaats De Gagel, waar ook een tankstation is gevestigd. Op de verzorgingsplaats worden extra parkeervoorzieningen gerealiseerd. Indiener vraagt zich af waar de extra parkeerplaatsen worden gerealiseerd en of er wijzigingen te verwachten zijn voor de invoegstrook. Waar gaan de extra parkeervoorzieningen aangesloten worden op de weg en als ze verlegd dienen te worden, naar welke alternatieve locaties wordt dan momenteel gekeken? De indiener wenst een inhoudelijke onderbouwing over hoe deze “pluskansen” eruitziet en wat de gevolgen zijn voor de omwonenden.</p>	<p>De nadere uitwerking van de verzorgingsplaatsen zal in planning- en studiefase ter hand worden genomen. Op dit moment is er nog onvoldoende gedetailleerde informatie beschikbaar.</p>
4z	<p>Na een eerdere melding bij Rijkswaterstaat geeft indiener opnieuw aan als forens extreem veel oponthoud vanaf Eindhoven richting Nijmegen op de A50 ten hoogte van knooppunt Paalgraven te ervaren. Indiener geeft aan dat wellicht het gebruik van file stoplichten een mogelijk makkelijke, goedkope en snelle oplossing is voor de vele problematiek met invoegend verkeer.</p>	<p>De eerdere melding is reeds beantwoord, in aanvulling daarop het volgende. De “filestoplichten”, of Toeritdoseerinstallaties (TDI) zoals wij ze noemen, kunnen een bijdrage leveren aan een gelijkmatiger en daarmee soepeler invoegproces bij een aansluiting. In uw geval ligt de filekiem bij toerit Ravenstein. Er komt daar in de spits zo veel verkeer bij elkaar, dat een TDI onvoldoende soelaas biedt. We moeten echt drastischer maatregelen nemen (extra rijstrook per richting) om al het verkeer filevrij af te laten stromen.</p>

3.5 Knooppunt Paalgraven

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
5a	<p>Indiener heeft een zienswijze ingebracht die betrekking heeft op knooppunt Paalgraven. De verkeerscapaciteit op Knooppunt Paalgraven is binnen deze corridor een knelpunt. Voor de bereikbaarheid van Noordoost-Brabant is een goede doorstroming op dit knooppunt van belang voor het economisch functioneren van de regio. Tevens is het een belangrijk knooppunt als het gaat om de relatie met omliggende gemeenten.</p> <p>Wat betreft knooppunt Paalgraven heeft de MIRT-verkenning echter alleen aandacht voor de verbindingswegen en de aansluitingen en niet voor het onderliggende wegennet dat in het knooppunt de snelwegen A50 en A59 verbindt (en het knooppunt compleet maakt). Maar indien wel capaciteit wordt toegevoegd aan de A50, maar niet binnen het knooppunt, mag worden verwacht dat het verkeersaanbod op de onderliggende verbinding dusdanig toeneemt dat de capaciteit van het knooppunt nog verder onder druk komt te staan. Kans is dan aanwezig dat door onvoldoende afwikkelingscapaciteit van het onderliggende net bij Knooppunt Paalgraven de effecten merkbaar zullen zijn op de A50 zelf.</p> <p>We zijn blij met het onderzoek dat gestart is naar de mogelijke aanpassingen op knooppunt Paalgraven en dat er inmiddels ook (extra) middelen zijn vrijgemaakt voor de uitvoering van deze maatregelen. We willen met nadruk vragen om in dit onderzoek niet alleen te kijken naar de effecten van maatregelen op het hoofdwegennet A50 en A59, maar ook naar de effecten op het onderliggend wegennet, de multimodale bereikbaarheid van onze Osse en Heesche bedrijven en de bereikbaarheid van de kern Heesch. Zowel de doorstroming als de verkeersveiligheid (Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030) laten op het onderliggend wegennet van dit knooppunt knelpunten zien. Het is voor de gemeente Oss en Bernheze, hun inwoners en het gevestigde bedrijfsleven van belang dat deze knelpunten worden opgelost. We pleiten hier voor een gezamenlijk aanpak met de regio en maatregelen die zoveel mogelijk aan de belangen van de regio tegemoetkomen.”</p> <p>Wij brengen ook de verkeersveiligheid voor fietsers op Knooppunt Paalgraven opnieuw onder uw aandacht. We zijn blij met uw reactie op onze eerdere zienswijze dat u expliciet gaat kijken naar de verkeersveilige afwikkeling van het fietsverkeer. We benadrukken nogmaals dat het gelijkvloers kruisen van fietsers (en landbouwverkeer) bij de verkeerslichten op de zuidelijke aansluiting bij Oss-oost wat ons betreft uit verkeersveiligheids oogpunt niet acceptabel is, zeker gelet op de hoge intensiteiten op dit wegvak. Naast het belang voor het stimuleren van de fiets voor forenzen, maakt dit kruispunt ook onderdeel uit van het fietsknooppuntennetwerk en diverse themaroutes. Dus ook in het kader van recreatie een belangrijke schakel.</p> <p>De verkeerssituatie op dit kruispunt is een risicolocatie en kent veel conflictsituaties. In de regionale risico-analyse en uit de landelijke ongevallencijfers blijkt dat fietsers een risicogroep zijn. De ambitie van de staatssecretaris is meer mensen op de fiets, de ambitie van de minister Nul verkeersdoden. Die ambities streven regio en gemeenten ook na met onze actieprogramma's NUL verkeersdoden en Nationaal Toekomstbeeld Fiets. Daarom vragen we om een aanvullende risico-analyse en goede maatregelen, want wij investeren zelf ook volop in deze ambities en verwachten dat ook van het ministerie. We vertalen deze knelpunten graag met u mee in passende doelen en oplossingen die aansluiten op het Toekomstbeeld Fiets.”</p>	<p>In de MIRT-verkenning worden alle verkeersstromen in het studiegebied in beeld gebracht, dus ook die op knooppunt Paalgraven. Er is voor de inrichting van knooppunt Paalgraven een aantal alternatieven bekeken voor het afwikkelen van de toekomstige verkeersstromen. Uitwerking van de inrichting voor het langzaam verkeer op knooppunt Paalgraven zal in de volgende (plan)fase (planning- en studiefase) plaatsvinden.</p> <p>Bij het opstellen van het Integraal Inpassend Ontwerp tijdens de planning- en studiefase hanteert IenW het uitgangspunt dat het ontwerp integraal veilig voor alle weggebruikers moet zijn.</p> <p>Voor aanpassingen in en rondom het knooppunt Paalgraven is een aanvullend budget van € 10 miljoen (prijspeil 2023) gereserveerd. De uitwerking hiervan zal worden afgestemd met de direct betrokken organisaties, bedrijven en omwonenden.</p>

5b	<p>Indiener behartigt de belangen van alle bedrijven op het gelijknamig bedrijventerrein, dat gelegen is aan het Knooppunt Paalgraven. Op het bedrijvenpark zijn 35 bedrijven gevestigd, met circa 2.500 werknemers. Naast productie, food en technische dienstverlening is ook een groot aantal grote logistieke bedrijven er gevestigd. Mede om die reden is de Coöperatie belanghebbend en erg betrokken bij alle verkeersontwikkelingen op de A50/A59/N329, oftewel knooppunt Paalgraven.</p> <p>In opdracht van de Gemeente Oss en de Provincie Noord-Brabant heeft Bureau Goudappel Coffeng in 2020/2021 een tweetal studies gedaan naar de verkeersontwikkeling op de N329, mede in relatie tot de ontsluiting van ons bedrijventerrein. Omdat wij ons niet voldoende konden herkennen in de resultaten van die onderzoeken, hebben wij Bureau BVA Verkeersadvies, in de vorm van een second opinion, opdracht gegeven een zelfstandig onderzoek te doen naar de bereikbaarheid van Bedrijventerrein Vorstengrafdonk. Wij hebben daarbij gebruik gemaakt van alle (actuele) transportgegevens van onze bedrijven waardoor een ander en exacter beeld ontstaat van het aantal verkeersbewegingen op de enige toegangsweg naar Vorstengrafdonk: de kruising afrit/oprit A50/N329. In grotere lijnen is de conclusie, dat het aantal van 10.000 voertuigen per dag van/naar Bedrijventerrein Vorstengrafdonk een zodanige congestie op het kruispunt veroorzaakt, dat alleen door het aanleggen van extra rijstroken de bereikbaarheid van ons bedrijvenpark nu en in de toekomst geborgd kan worden. Het onderzoek van BVA Verkeersadvies d.d. 6-2-2023 voegen wij toe aan deze zienswijze. Dit rapport hebbe wij aangeboden aan de Gemeente Oss en op ambtelijk (experts) en bestuurlijk niveau besproken. Ook is het rapport op 6-9-2023 behandeld in een overleg tussen de Gemeente Oss, Rijkswaterstaat, Provincie en Coöperatie.</p>	<p>Waarvan akte. Er vindt in planning- en studiefase onderzoek plaats naar de verkeersafwikkeling op knooppunt Paalgraven en aansluitende wegen. We gaan daarover met u in gesprek.</p>
----	--	---

3.6 Langzaam verkeer- en fietsverbinding

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
6a	<p>Verschillende zienswijzen van indieners hebben betrekking op de zorgen van mensen over de toename (verdubbeling) van het landbouwverkeer door de Dorpstraat in Niftrik. Opgemerkt wordt dat het landbouwverkeer in de huidige situatie al onveilige situaties oplevert en dat bij een toename de verkeersonveiligheid toeneemt. Ook wordt het als aantasting van de leefbaarheid (geluid, uitlaatgassen, modder) in de straat gezien. De route van landbouwverkeer door de Dorpstraat wordt als niet wenselijk gezien. Door een aantal insprekers wordt gepleit voor een alternatieve route (om het dorp heen).</p> <p>Tevens zijn er zorgen over de toename van het fietsverkeer (waaronder speedbikes) door het dorp in relatie tot de veiligheid.</p> <p>Met betrekking tot een alternatieve route voor het landbouw- en fietsverkeer worden diverse opmerkingen, voor- en nadelen van routes en concrete voorstellen ingebracht.</p> <p>Over de inrichting (o.a. rijbaanscheiding) en breedte van de langzaam verkeersstrook zijn ook vragen en voorstellen ingediend.</p> <p>Er wordt een alternatief aangedragen om een aparte langzaam verkeersbrug te maken, waarbij de rijstroken voor landbouwverkeer en fietsverkeer anders worden gesitueerd.</p> <p>Voorgesteld wordt om de fietsers- en landbouwverkeersbrug in te richten voor lokaal autoverkeer, zodat verkeer van Ravenstein naar Niftrik of Batenburg niet hoeft om te rijden en dit de snelweg ontlast.</p> <p>De vraag wordt gesteld of er wel een strook voor landbouwverkeer nodig is met het oog op toekomstige inkrimping van agrarische bedrijven en er een goede brug bij Grave is.</p>	<p>De langzaamverkeersbrug en de aansluitingen op het traject van de doorfietsroute zullen conform de dan geldende wet- en regelgeving worden aangelegd. Hierbij hanteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat het uitgangspunt dat de verkeersveiligheid van de gebruikers over de langzaamverkeersbrug gelijk blijft of verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie over de bestaande verkeersbrug. Daarmee blijft er een strook voor landbouwverkeer nodig.</p> <p>Het op te stellen Integraal Inpassend Ontwerp geeft in detail weer hoe de langzaamverkeersbrug eruit zal zien en wat bijbehorende maatregelen zijn om hinder voor gebruikers en omwonenden zoveel te mogelijk te beperken. Ook zal in dat ontwerp nader worden ingegaan op de inpassing van de brug(gen) in relatie tot de omgeving (waaronder op- en afdgangen, trappen).</p> <p>Het probleem van grote landbouwvoertuigen door het dorp Niftrik is bekend. Voor de routering van langzaam verkeer van en naar de Maasbrug aan de Niftrikse zijde is daarom een aantal varianten bedacht.</p> <p>Er is nog geen besluit genomen over welke variant zal worden uitgevoerd. De keuze en uitwerking wordt als aandachtspunt meegegeven naar de volgende projectfase, de planning- en studiefase. Hiervoor is een aanvullend budget van € 3 miljoen (prijspeil 2023) beschikbaar</p> <p>In deze Verkenning sluiten we aan op de plannen voor een doorfietsroute van de provincies en gemeenten. De doorfietsroute zal gebruik maken van de langzaamverkeersbrug. Een van de belangrijkste ontwerpvoorwaarden voor een doorfietsroute is de verkeersveiligheid. Bij het bepalen van de route wordt met de veiligheid van fietsers en omwonenden zeker rekening gehouden. In het (huidige) voorlopig ontwerp komt de doorfietsroute niet door de Dorpstraat te Niftrik.</p> <p>In samenwerking met de gemeente en belangenbehartigers van omwonenden en agrariërs zal dit onderdeel van het voorkeursalternatief in de planning- en studiefase verder uitgewerkt worden.</p> <p>De tellingen zijn niet gebeurd om te bepalen hoeveel gewicht de langzaamverkeersverbinding zou moeten kunnen dragen, maar enkel om een inschatting te geven van de hoeveelheid voertuigen die dagelijks in een drukke periode de brug passeert. Ook als dit in de oogstperiode een factor twee of drie hoger zou zijn is de oplossing met verkeerslicht toereikend voor het geprognosticeerde verkeer.</p>

<p>6b</p>	<p>Indiener geeft aan: dat voor het (land)bouwwerkeer de Maasbrug A50 een zeer belangrijke verbindingroute vormt. Het grote belang van de brug komt vanzelfsprekend doordat het hier een oeververbinding betreft en in de nabijheid geen andere oversteken zijn. Instandhouding van deze verbindingroute over de Maasbrug A50 voor (land)bouwvoertuigen na realisatie van de oplossingsrichting is essentieel. Wij gaan er vanuit dat in alle van de voorgestelde oplossingsrichtingen het (land)bouwwerkeer, na realisatie van de verbreding van de A50, de Maas ter hoogte van de huidige brug in twee richtingen kan blijven passeren.</p> <p>Indiener vraagt of onder langzaam verkeer ook het (land)bouwwerkeer valt.</p> <p>Indiener stelt dat bij de realisatie van een nieuw kunstwerk voor het langzaam verkeer deze ook geschikt dient te zijn voor (land)bouwvoertuigen.</p> <p>Indiener stelt dat nieuwe kunstwerken ook geschikt dienen te zijn om tegelijkertijd landbouwverkeer te kunnen afwikkelen in twee richtingen. Bij het ontwerp van een nieuw kunstwerk dient er rekening te worden gehouden met de volgende afmetingen, massa's en aslasten. Landbouwvoertuigen mogen wettelijk maximaal 3,00 m breed zijn, zonder dat een ontheffing nodig is. De meeste landbouwtrekkers in deze regio zijn ook daadwerkelijk 3,00 m breed. Daarnaast zijn er nog bredere landbouwvoertuigen tot 3,50 m breedte, bijv. hakselaars en andere zelfrijdende oogstmachines. Deze brede landbouwvoertuigen moeten dan een breedteontheffing hebben van de wegbeheerder. De breedte van een landbouwvoertuig wordt bepaald door de breedte over de banden. Ook deze brede landbouwvoertuigen maken regelmatig gebruik van de route over de huidige Maasbrug A50. Bij een route met tweerichtingen landbouwverkeer is een praktisch voorkomende situatie dat een landbouwtrekker van 3,00 m breed en zelfrijdende oogstmachines van 3,50 m breed elkaar op de nieuwe brug tegenkomen en elkaar moeten passeren. Uitgaande van een passeerruimte van 0,50 m tussen de landbouwvoertuigen; is het ruimtebeslag op de wegbreedte $3,00 + 0,50 + 3,50 = 7,00$ m. Daarbij komt nog een veiligheidsmarge van 0,75 m die CROW hanteert aan weerszijden van de parallelweg op een nieuwe brug. Het totale profiel van de vrije ruimte op een nieuwe brug dient dan 8,50 m te zijn. De totale rijbaanbreedte van de nieuwe brug hangt verder af of fietsers en bromfietzers op de dezelfde rijbaan rijden als het landbouwverkeer of over een afgescheiden rijstrook worden afgewikkeld.</p> <p>Combinaties van landbouwvoertuigen mogen maximaal 50 ton wegen. Zelfrijdende machines ingericht voor het uitvoeren van werkzaamheden mogen maximaal 60 ton wegen. De maximale aslasten zijn 10 ton voor niet-aangedreven assen, 11,5 ton voor aangedreven assen en 12 ton voor zelfrijdende werktuigen.</p> <p>Een voldoende brede en draagkrachtige inrichting van een nieuw kunstwerk is goed voor bereikbaarheid voor (land)bouwvoertuigen en de verkeersveiligheid op de nieuwe brug voor langzaam verkeer.</p>	<p>Uitgangspunt is dat de huidige functionaliteit van de Maasbrug behouden blijft. Dat betekent dat de mogelijkheid voor langzaam verkeer (fiets- en landbouwverkeer) om de Maas over te steken blijft bestaan. De wijze waarop, is onderdeel van de verdere uitwerking in de planning- en studiefase.</p> <p>De breedte van het landbouwverkeergedeelte op de brug is 4,50 m. Hier kan een hakselaar of een andere zelfrijdende oogstmachine langs. Er zal een opstelplaats gerealiseerd worden waar deze voertuigen ook elkaar kunnen passeren.</p> <p>Het is niet per definitie zo dat landbouwverkeer elkaar moet kunnen tegemoetkomen op de nieuwe oeververbinding. Een systeem met breedtedetectie en verkeerslicht dat dit juist voorkomt, zorgt voor een smaller kunstwerk en is kosten-effectiever omdat het niet vaak voorkomt dat twee voertuigen elkaar tegenkomen.</p> <p>Het is aan de wegbeheerder of een ontheffing wordt verleend voor afwijkende breedtes op de brug.</p> <p>Een brug wordt conform vigerende wet- en regelgeving gebouwd (Besluit Bouwwerken Leefomgeving en Richtlijn Ontwerp Kunstwerken).</p>
<p>6c</p>	<p>Indiener vraagt zich af over de fietsroute:</p> <p>a) wordt het een doorfietsroute of een snelfietsroute? Wat is het verschil? Verlichting? Voetpad,? Afmetingen?</p> <p>b) Wordt er bij de keuze van elk alternatief van een doorfietsroute ook naar geluidshinder en luchtkwaliteit gekeken voor de fietsers.? Ter verduidelijking van onze vraag; Wat is gezonder fietsen langs een 6 baansautoweg waarbij de geluidschermen lopen tot,en daarbij nog de LVT weg met rangeerstroken of fietsen onder aan de dijk?</p> <p>c) Wij kregen daar ook te horen dat men het langzame verkeer en het fietspad nog niet uitgewerkt is, en dat hier over nog veel onduidelijk over bestaat. Wat is wel duidelijk en zeker?</p>	<p>Een doorfietsroute of snelfietsroute is hetzelfde. Er is in het kader van de Mobiliteitsaanpak corridor A50 Nijmegen-Eindhoven onderzoek gedaan naar tracés voor de doorfietsroute Oss-Nijmegen. Op basis van dat onderzoek is besloten dat een tracé via de maasbrug van de A50 de beste optie is. Wat nog nader uitgewerkt moet worden is waar de doorfietsroute precies komt te liggen en welke aansluitingen er mogelijk zijn.</p>

6d	<p>Indiener geeft aan: In de ontwerpstructuurvisie wordt aangegeven dat er voor langzaam verkeer een nieuwe brug wordt voorzien aan de Niftrikse zijde van de A50, met een aparte rijstrook voor landbouwverkeer en een aparte rijstrook voor fietsers. Graag brengen wij bij u de volgende consequenties van deze keuze onder de aandacht: 1. De huidige route van het Streekpad Nijmegen loopt over het fietspad aan de westkant van de Maasbrug (dus juist niet aan de oostzijde bij Niftrik). Aan de zuidkant van de Maas bij Ravenstein kan dan namelijk een mooi rondje door Ravenstein worden gemaakt voordat men de route vervolgt onder de A2 door en over de Maasdijk richting Neerloon. Als wandelaars gebruik moeten gaan maken van de nieuwe brug aan de oostzijde, moet er ook goed nagedacht worden over de op- en afgang van die brug door wandelaars. Op dit moment wordt hierover in de ontwerpstructuurvisie niets gezegd, terwijl er in paragraaf 5.3. wel wordt gesproken over ‘aanvullende maatregelen’ voor fiets- en landbouwverkeer. Echter, als wandelaars net zoals de fietsers helemaal naar het begin van de oprit moeten lopen betekent dit een forse wijziging op de route die al snel kan leiden tot enkele kilometers omlopen op een onaantrekkelijke/onveilige weg. Dit geldt dan voor beide zijdes van de rivier. A. Wij vragen u om bij het ontwerp van de aanloop- en aflooproutes van nieuwe brug voor langzaam verkeer ook rekening te houden met voetgangers en daar aanvullende maatregelen voor te ontwerpen. Dit kan onder andere door op het nieuwe talud van de brug trappen aan te brengen waarmee wandelaars vanaf de dijken direct de brug op kunnen. Wandelnet beschikt over meerdere voorbeelden van oplossingen die we graag inbrengen. B. Wij vragen u tevens om aan de kant van Ravenstein de aan- en aflooproutes zo te ontwerpen dat het ‘Rondje Ravenstein’ nog steeds mogelijk is en het liefst zelfs aantrekkelijker/makkelijker wordt gemaakt.</p>	<p>Voor wandelaars kan evenals in de huidige situatie een trap worden aangebracht in het talud van de autosnelweg, zodat wandelaars van de brug naar de dijk kunnen lopen en via de dijk naar Ravenstein. Dit zal in de vervolgfase van het project (planning- en studiefase) verder worden uitgewerkt. Aan de noordzijde van de brug zal dit als aandachtspunt worden meegenomen in de verdere uitwerking van de doorfietsroute.</p>
6e	<p>Indiener vraagt waarom het agrarisch vervoer niet over de snelweg kan, er zijn dan toch voldoende stroken?</p>	<p>Het landbouwverkeer kent andere snelheden dan de rest van het verkeer. Het is daarom gevaarlijk als zij gebruik maken van dezelfde rijstroken. Om deze reden, en om ander langzaam verkeer te faciliteren, is er een aparte langzaamverkeersverbinding gepland.</p>
6f	<p>Indiener vraagt aandacht voor een alternatieve oplossingsrichting, waarin gebruik wordt gemaakt van de bestaande infrastructuur. Namelijk de spoorbrug over de Maas bij Ravenstein. Die brug is gebouwd op pijlers die breed genoeg zijn om een tweede brug parallel aan de bestaande te dragen. Dit biedt ruimte voor een fietsbrug naast het spoor. Een fietsbrug op deze locatie zou een aantal voordelen hebben voor de bereikbaarheid, de duurzaamheid, de gezondheid van gebruikers en de toeristische aantrekkelijkheid van het gebied.</p> <p>Indiener refereert aan een wens om de Ijssellijn, de spoorlijn tussen Zwolle en Roosendaal, te verbeteren waaronder de spoorbrug bij Ravenstein, waarbij ook ProRail en Rijkswaterstaat belang zouden hebben, nl. om de spoorbrug te verbreden c.q. de doorvaart te verhogen en de doorgang te verbreden t.b.v. trein- en scheepvaartverkeer. Verzoek is om deze alternatieven/varianten serieus te overwegen bij het vaststellen van de definitieve structuurvisie.</p>	<p>De langzaamverkeersverbinding wordt ook gebruikt om de doorfietsroute te faciliteren. De doorfietsroute is een project van de beide provincies. Deze is geprojecteerd om langs de A50 de Maas te passeren. Tevens is de brug op deze locatie nodig om het landbouwverkeer te faciliteren, dat op deze plek de Maas kruist.</p> <p>Het vervangen van de spoorbrug brengt extra mogelijkheden met zich mee als het gaat om het faciliteren van langzaam verkeer (in ieder geval fiets- en landbouwverkeer). Op dit moment is deze vervanging nog niet gepland. Het project A50 moet zelf zorgen voor het terugbrengen van de bestaande langzaam verkeer functionaliteiten over de Maas. Daarbij wordt in eerste instantie gekeken naar locaties op of dichtbij de huidige Maasbruggen.</p>

6g	<p>Indiener geeft aan: Een belangrijk aspect is de planning en afstemming van de werkzaamheden. Voor Cumela is het zeer belangrijk dat er door de uitvoering van de werkzaamheden tijdelijk geen oeververbinding over de Maas ter hoogte van Ravenstein beschikbaar is voor het landbouwverkeer. Realisatie van nieuwe kunstwerken dan wel verwijderen van bestaande kunstwerken, waarvan het landbouwverkeer gebruik maakt, moeten goed op elkaar afgestemd worden. Zeker als bijvoorbeeld ProRail een nieuwe spoorbrug gecombineerd met een route voor landbouwverkeer is dat belangrijk, omdat het twee projecten zijn met verschillende opdrachtgevers.</p>	<p>Wij erkennen het belang van de langzaamverkeersverbinding tijdens de bouwwerkzaamheden. Op welke manier deze verbinding in stand gehouden kan worden is onderdeel van de opgave in de planstudie (planning- en studiefase). Bij een groot infrastructureel project als de A50 is het onvermijdelijk dat er bouw hinder gaat optreden. Een veilige doorstroming van verkeer tijdens de realisatiefase van het project is daarom randvoorwaarde bij de uitwerking van het ontwerp. Uitgangspunt bij grote infrastructurele projecten is uiteraard dat de bereikbaarheid van de omgeving zo goed mogelijk geborgd is, in dit geval dus ook voor het langzaam verkeer dat nu gebruik maakt van de oeververbinding over de Maas.</p> <p>In de verkenningsfase vragen de kansrijke alternatieven om keuzes voor de Maasbruggen en de langzaamverkeersverbinding, waaronder behoud of (gedeeltelijke) vervanging. Deze keuze zal bepalend zijn voor de omvang van de hinder en de (on) mogelijkheden in de routing van het langzaam verkeer tijdens de realisatiefase en zijn daarmee mogelijk onderscheidend in de keuze tussen de kansrijke alternatieven.</p> <p>Het uiteindelijke voorkeursalternatief zal in de planning- en studiefase nog in detail ontworpen worden, waarbij de randvoorwaarden voor een veilige doorstroming van het verkeer tijdens de realisatiefase verder uitgewerkt worden (faseringsplan). Eventuele relatie met andere bouw- en infrastructurele projecten houden we gedurende het gehele project in de gaten.</p>
----	---	--

3.7 Verkeer en verkeersveiligheid

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
7a	<p>Indiener geeft aan: Royal HaskoningDHV heeft de verkeersgegevens voor dit project samengesteld terwijl zij ook uitvoerder zijn van deze rapportage. Op welke wijze wordt gewaarborgd dat deze gegevens correct en volledig zijn? Wordt er een controle uitgevoerd door een externe partij op deze opgestelde verkeersgegevens?</p>	<p>De gebruikte modelcijfers zijn openbaar. Ze zijn verkregen uit landelijk getoetste telcijfers en vertaald naar modelcijfers in het Nederlands Regionaal Model (NRM), dat op zijn beurt jaarlijks en per studie wordt gecontroleerd door RWS.</p>
7b	<p>Indiener vraagt zich af waarom er van de uitgangspunten in de bijlage wordt uitgegaan. Specifiek: staat een vrachtwagenheffing al vast? Zo niet, dan zou het ook niet als uitgangspunt gehanteerd moeten worden. De indiener stelt dat de A50 een veel hoger percentage vrachtverkeer kent. Hier zou in de berekeningen rekening mee gehouden moeten te worden.</p> <p>Verder vraagt de indiener zich af waarom er gekozen is voor richtjaar 2040. Toekomstbestendig gezien is dat minder dan 10 jaar na realisatie. De indiener wenst dat er verder dan 2040 gekeken wordt.</p> <p>Verder stelt de indiener dat het gebruikte model niet specifiek is voor de A50 en vraagt zich af op welke wijze er rekening is gehouden met de typische kenmerken van de A50, zoals groei van bedrijvigheid en aantallen vrachtverkeer?</p>	<p>De uitgangspunten voor de verkeersmodelberekeningen worden landelijk bepaald, onder andere aan de hand van door de politiek vastgesteld beleid. De vrachtwagenheffing is bij wet vastgesteld. Het huidige zichtjaar is 2040. Daarvan zijn alle sociaaleconomische gegevens en infrastructuurplannen meegenomen, voor zover die zijn vastgesteld. Voor de ontwikkelingen na 2040 maken we een doorkijk naar 2050.</p>
7c	<p>Indiener zou graag onderzoek willen zien met aantallen mensen die tijdswinst zouden ervaren inclusief de hoeveelheid tijdswinst mocht de A50 verbreed worden. Volgens het boek het doel van Goldratt heeft het weinig zin om capaciteit toe te voegen op een niet-knelpunt aangezien extra capaciteit leidt tot meer autoverkeer en op den duur het ontstaan van nieuwe knelpunten en een nieuwe druk vanuit de samenleving om de weg te verbreden. De indiener vraagt zich af of dit een slimme besteding van geld is.</p> <p>Verder vraagt de indiener zich af of het bekend is waar automobilisten vandaan komen en waar ze naartoe gaan en of er alternatieve vervoerswijze of tijdstippen zijn voor die trajecten. Als de capaciteit van de A50 over de dag heen beter benut wordt. Het is jammer dat men zo moeilijk doet over rekening rijden of een spitsheffing.</p>	<p>Het al dan niet faciliteren van verkeer in een gebied is in de eerste instantie een politieke keuze. Op basis van de MKBA in deze Verkenning is te lezen om hoe veel voertuigverliesuren en reizigerskilometers het hier gaat.</p> <p>Een MKBA staat voor Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse. Het is een methode die wordt gebruikt om de maatschappelijke kosten en baten van een project te evalueren. Voor infrastructurele projecten houdt een MKBA rekening met verschillende aspecten, zoals de directe kosten van de aanleg van de infrastructuur, de verwachte opbrengsten en besparingen in de toekomst, en de bredere maatschappelijke effecten zoals milieu-impact, verkeersveiligheid, sociale effecten en economische groei.</p> <p>Het doel van een MKBA is om een objectieve analyse te bieden van de voor- en nadelen van een eventuele capaciteitsuitbreiding van de A50, zodat de Stuurgroep een weloverwogen beslissing kan nemen. Mede op basis van de uitkomsten van de MKBA wordt bepaald of het project haalbaar en wenselijk is in termen van maatschappelijke kosten en baten.</p> <p>De MKBA voor dit project is positief, zowel in een laag economisch groeiscenario als in een hoog economisch groeiscenario (zie deelrapport MKBA).</p> <p>In het verkeersmodel wordt voor groepen automobilisten inderdaad met herkomstlocaties en bestemmingslocaties gerekend. Dit is nodig om de verkeersmodellering uit te voeren.</p>
7d	<p>Indiener wenst dat de veiligheid van bewoners en weggebruikers in en om Niftrik gewaarborgd is.</p>	<p>Met betrekking tot de veiligheid in relatie tot het verkeer op de A50 wordt in de berm van de A50 vóór het geluidsscherm een extra stevige geleiderail gepland, waardoor een voertuig, dat van de weg af raakt niet van het talud af kan rijden naar de woningen. Met betrekking tot de veiligheid van bewoners in het dorp in relatie tot landbouwverkeer zie het antwoord bij 6a.</p>

7e	<p>Indiener geeft aan: In de “Memo toelichting IO KA MIRT-verkenning A50 EBP” (16 oktober 2023) is het volgende geschreven: “Voor de buitenbermen is in principe het uitgangspunt van obstakelvrije bermen gehanteerd. Dit houdt in dat de bermen breed zijn en er geen geleiderail wordt toegepast. Daar waar dit uitgangspunt een knelpunt oplevert met bestaande bebouwde percelen is geleiderail toegepast en is het profiel van de buitenberm versmald.”</p> <p>Indiener kan in de plannen niet achterhalen of er wel of geen geleiderail geplaatst wordt in ons gebied en willen hier graag verduidelijking over. Indiener stelt dat het wat hen betreft een noodzaak is om geleiderail in de bocht te plaatsen t.b.v. hun veiligheid. Indiener stelt dat de schuur en het huis dicht bij de bocht staat en dat er geen bos meer is om verkeer tegen te houden.</p>	<p>Er is langs de verbindingsboog van de A50 HRR naar de A326 HRR een geleiderail voorzien, omdat deze weg in ophoging ligt en dan worden er normaliter vanuit kostenoverwegingen geen obstakelvrije bermen toegepast.</p>
7f	<p>Indiener zegt dat in de analyse van de verkeersdruk op het onderliggende wegennet geen rekening is gehouden met sluipverkeer van Cuijk via Grave naar de A50 (via Wijchen N845) zodra er oponthoud is op de A73 bij Nijmegen (in beide richtingen). Indiener vraagt of hiermee rekening is gehouden en wat dit betekent.</p>	<p>Dit is aangepast in het oplegmemorandum bij het NRD en is kort beschreven in probleemanalyse. In de verkeersberekeningen zijn de A73 en de route Cuijk via Grave naar de A50 (via Wijchen N845) meegenomen. Dat betekent dat rekening is gehouden met sluipverkeer via deze route, indien er vertraging is op de A73 bij Nijmegen.</p> <p>In het deelrapport verkeer is in tabel 11 aangegeven dat de verbreding van de A50 tussen Ewijk en Paalgraven op etmaalbasis leidt tot een kleine afname van verkeer op de A73. Uit tabel 16 blijkt bovendien dat tijdens de spitsperiode de bestaande knelpunten op de A73 ook na verbreding van de A50 blijven bestaan. Gevolg is dan ook dat de hoeveelheid (sluip)verkeer op de route Cuijk via Grave naar de A50 (via Wijchen N845) vrijwel niet verandert na verbreding van de A50: dit sluipverkeer ontstaat namelijk vooral als gevolg van knelpunten op de A73, en niet zozeer als gevolg van de verkeerssituatie op de A50 tussen Ewijk en Paalgraven.</p>
7g	<p>Indiener snapt dat de doorstroom op de A50 verbeterd moet worden: er staan bijna elke dag files en er gebeuren vele ongelukken op dit traject. Zoals het plan thans voorligt, gaat de autosnelweg verbreed worden naar 2 x 3 rijbanen. Voor ons betekent dit dat het verkeer nog dichterbij ons huis toe komt; wat gaat zorgen voor meer en gevaarlijkere situaties. Er zit nu immers maar 6 meter tussen de sloot en ons woonhuis. Regelmatig gebeuren er ongelukken waarbij auto's achter ons huis in de sloot belanden. Diverse keren zijn hier ook gewonden bij gevallen. Wij moeten er niet aan denken dat deze voertuigen nog verder doorschieten en de woning binnenrijden, personen overreden worden of erger. Het boerenbedrijf ligt achter onze woning, waardoor er dagelijks gebruik wordt gemaakt van de ontsluitingsweg naast de sloot. Door de harde wind waaien spullen en zwerfafval (afkomstig van weggebruikers) in de sloot. Het is voorgekomen dat een auto in de sloot lag enkele minuten nadat wij spullen uit de sloot hadden gehaald. Dit alles zorgt meer regelmaat voor zeer gevaarlijke situaties.</p> <p>Wij stellen dat de volgende punten onvoldoende geborgd zijn in het plan:</p> <ul style="list-style-type: none"> • De snelweg zou overal (of op z'n minst ter hoogte van de Lochtenburgstraat) uitgerust dienen te worden met een geleiderail, waarmee voorkomen moet worden dat verkeer onze woning zal bereiken. • Duidelijk dient te zijn dat naast het snelwegtracé een (brede) sloot aanwezig dient te blijven, ten einde een extra buffer te bieden tegen voertuigen die van de weg raken en op onze woning afstevenen. 	<p>In het huidige ontwerp is ter plaatse van het perceel een geleiderail opgenomen in de berm van de A50. Tevens is tussen de geleiderail en de bebouwing een watergang opgenomen en ook een onderhoudsberm voor de watergang. In het ontwerp is er geen ruimte meer voor een ontsluitingsweg tussen de woning en de sloot. Eventueel zou dit kunnen worden opgelost door de onderhoudsberm aan de zijde van de woning te leggen. Dit houdt wel in, dat deze berm over grotere lengte aan de buitenzijde van de sloot komt te liggen. Het huidige ontwerp wordt in de planning- en studiefase uitgewerkt tot integraal inpassen ontwerp.</p>

7h	<ul style="list-style-type: none">• Indiener geeft aan: op dit moment ervaren we bij files op de A50, veel uitwijkgedrag van automobilisten niet alleen naar de A73, maar ook naar het onderliggende wegennet, zoals de A326 en de Maas en Waalweg (N322). Daarnaast is er veel sluipverkeer door de kernen van Bergharen en Hernen. Een ongewenste situatie gelet op de leefbaarheid, verkeersveiligheid e.d. In de verdere uitwerking van uw plannen vragen wij hiervoor aandacht en denken wij graag met u mee.	Wij delen uw zorg over de huidige druk op het onderliggend wegennet. Met het verhelpen van de files op de A50 verwachten we het sluipverkeer op het onderliggend wegennet in het algemeen en in het bijzonder via de N322, Bergharen, Hernen en de A73, te verminderen. Dat komt ten goede aan de reïssnelheid en de verkeersveiligheid op deze wegen.
----	--	--

3.8 Leefbaarheid en gezondheid

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
8a	<p>Indiener ervaart overlast van de hangplek die is ontstaan op de parkeerplaats direct onder de Maasbrug aan de dijk. Door vandalisme is er veel schade ontstaan onder de brug. Dit probleem is bekend bij RWS. Een oplossing zou zijn als de parkeerplaatsen smaller worden en de weg dicht bij het brugtalud komt te liggen. Die oplossing lost twee problemen op. Het overlast van vandalisme en, doordat er een pijler extra in de Maas wordt geplaatst met de verbreding, moet er extra doorstroming gecompenseerd worden omdat anders het water te hoog komt. Hier kan 3,5 meter doorstroom worden gewonnen (zie tekening). Op dit moment vindt er ook een dijkverhoging plaats. Indiener zou graag zien dat de betrokken partijen met elkaar over dit probleem overleggen zodat in gezamenlijkheid naar een oplossing kan worden gewerkt. De betrokken partijen zijn Waterschappen (Aa en Maas), gemeente Oss en RWS.</p>	<p>In de planning- en studiefase worden bekeken of er maatregelen, zoals u deze voorstelt, denkbaar zijn om de sociale veiligheid onder de brug te verbeteren, in overleg met betrokken partijen. Het uitgangspunt is dat er geen extra pijlers in de Maas worden gerealiseerd in verband met de doorstroming en waterveiligheid. In de planning- en studiefase wordt er met betrokken waterschappen en RWS gesproken over de vormgeving en de inrichting van de brug.</p>
8b	<p>Indiener vraagt aandacht voor de gezondheid van de aanwonende bewoners. Volgens onderzoek GGD verslechterde luchtkwaliteit en geluidsoverlast ervaren bij de maasbrug bij Niftrik (pg 17 stuurvisie). Dit is de huidige situatie. Is bij de afname/ verslechterde luchtkwaliteit (de verdubbeling) het LVT verkeer meegenomen met daarbij de te verwachten extra uitstoot en geluidshinder bij het wachten, optrekken en remmen op de rangeerstrook, voor de verkeerslichten? Wij verwachten dat onderstaande punten mee genomen worden in de keuze.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Wat de mogelijkheden zijn voor het behoud van een smalle groenstrook langs het LVT verkeer met hoge bomen • Terug plaatsingsmogelijkheden van grote bomen. • De keuze van de plaats van de rangeerstrook en de aankleding hiervan. 	<p>In de berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidshinder is er geen rekening gehouden met de (gewijzigde) situatie van het langzaam verkeer en landbouwverkeer. Onderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit, volgen de wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschriften. Rijkswaterstaat hanteert deze rekenvoorschriften bij alle projecten om een eenduidige en objectieve methode voor het akoestisch onderzoek en luchtkwaliteit te hanteren. Van het wettelijk rekenvoorschrift kan niet worden afgeweken. Het voorschrift legt onder andere vast dat berekeningen plaatsvinden met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal) van een jaargemiddeld verkeersbeeld. Dit betreft alleen het gemotoriseerde autowegverkeer. Langzaamverkeer (als fietsers, scooters, brommers en scootmobiel) en landbouwverkeer zit niet in die berekening. De inpassing van bossages en groenstroken wordt in de planning- en studiefase nader beschouwd en onderzocht. In deze fase wordt een zogenaamd "Landschapsplan" opgesteld, waarbij nader in wordt gegaan op de gewenste en mogelijke (landschappelijke) inpassingsmaatregelen. Dit plan wordt normaliter in samenwerking met regionale overheden, eigenaren en pachters, onwonenden en landschaps- en natuurorganisaties ontwikkeld. Uw voorstellen wat betreft de inrichting van de rangeerstrook en het behouden van groenstroken en bossages worden meegenomen in de planning- en studiefase.</p>

8c	<p>Voor indiener is gezondheid een groot zorgpunt, waar geluidsoverlast ook onderdeel van is. In de ontwerpstructuurvisie staat het volgende opgenomen m.b.t. gezondheid:</p> <p>'Op het gebied van gezondheid wordt geconcludeerd dat het aantal slaapverstoorden (geluid) en aantal blootgestelden (luchtkwaliteit) zonder maatregelen zal toenemen. Wanneer de geluidbelastingen en de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen het studiegebied naast de WHO-advieswaarden worden gelegd, zijn er (grote) overschrijdingen te zien bij alle onderzochte situaties (huidig, autonome situatie 2040 en de twee kansrijke alternatieven). Na toepassing van de wettelijke maatregelen voor geluid wordt de toename van het geluid beperkt. Wel blijft er sprake van een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Dit komt doordat de wettelijke maatregelen alleen gericht zijn op het voorkomen/beperken van het projecteffect.'</p> <p>Er wordt op voorhand al aangegeven dat er zowel qua luchtkwaliteit als qua geluid een verslechtering t.o.v. de bestaande situatie zal ontstaan. Dit is toch onbegrijpelijk?</p> <p>Ik zou graag een doelstelling in het project willen zien die zich richt op het voorkomen van toename en indien mogelijk bevorderen van een afname van het geluid.</p> <p>Ook zou ik graag een doelstelling zien die zich richt op een niet verdere afname, liever nog een verbetering van de luchtkwaliteit. Dit zijn twee essentiële punten m.b.t. de leefbaarheid in dit gebied. Waarom is hier nu nog zo weinig over opgenomen?</p>	<p>Er zijn op nationaal niveau afspraken gemaakt over minimale eisen waaraan de leefomgeving van (in dit geval) omwonende van een autosnelweg moet voldoen. De eisen zijn vertaald naar grenswaarden voor geluidbelasting, gezondheid en verontreinigende stoffen. Ieder (nationaal) project wordt getoetst aan deze eisen.</p>
----	---	---

3.9 Geluid

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
9a	<p>Er zijn door indieners meerdere zienswijzen ingediend die betrekking hebben op de huidige geluidsoverlast, de toenemende geluidsoverlast door de verbreding van de A50 en geluidsbepalende maatregelen die getroffen zouden moeten worden. Geluidwerende maatregelen die worden genoemd zijn het plaatsen van nieuwe geluidswallen, het verhogen en/of verlengen van bestaande geluidswallen, het dichteren van openingen in geluidsschermen, het aanbrengen en de levensduur van dubbellaags ZOAB en snelheidsbeperking.</p> <p>Extra aandacht wordt gevraagd voor overlast door weerkaatsing van geluid op de geluidsschermen wanneer er enkel aan een kant van de weg geluidsschermen staan of worden geplaatst. Onder meer de geluidssituatie van de huidige geluidswal aan het Hoge Rot/Tunnelpad wordt daarbij genoemd. Gevraagd wordt van welk materiaal de geluidsschermen worden in verband met de weerkaatsing van geluid.</p> <p>Gesteld wordt dat door verlies van groen de impact voor wat betreft geluidsoverlast groter zal worden. Het terugplaatsen van beplanting (bomen en struiken) kan bijdragen aan een positief effect op de geluidshinder.</p> <p>Gevraagd is om geluidsmetingen naast berekeningen uit te voeren. Gevraagd wordt waarom wordt toegestaan dat de geluidsnormen op diverse punten volgens de berekeningen van RWS zelf worden overschreden.</p> <p>Opgemerkt wordt: met een uitbereiding van 4 rijstroken naar 6 rijstroken wordt het invloed gebied (de zone) 600m rondom vanaf de buitenste kantstreep. Dit was 400m dus dit zal meegenomen moeten worden in het verdere onderzoek.</p> <p>Opgemerkt wordt dat geluidswerende maatregelen zoals tweelaags zoab en geluidsschermen bij de Maasbrug moeilijk inpasbaar zijn vanwege de staat, sterkte en ruimtebeslag van de huidige Maasbrug. De mogelijkheden dienen in de planuitwerking in beeld gebracht te worden en uitgewerkt.</p> <p>Voorgesteld wordt om de huidige grondwal aan de oostzijde van de A50 ter hoogte van Hernen door te trekken vanaf het noorden (Tunnelpad) tot aan het viaduct van de Hernenseweg. Daarmee kan het huidige 'gat' tussen de grondwal en het viaduct worden gedicht. Dit zal voor minder geluidhinder zorgen volgens indieneer.</p> <p>Aandacht wordt gevraagd voor de voorgenomen woningbouw in Wijchen-West. Het mogelijk toekomstig aantal woningen dat extra wordt getroffen door geluid is niet in beeld gebracht. Ook wordt gevraagd of er in de dorpen Hernen en Niftrik nog wel nieuwe woningen gebouwd kunnen worden in de toekomst, in geval van een hogere geluidbelasting.</p>	<p>De MIRT Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven wordt afgesloten met een Voorkeursbeslissing met een bijbehorende planMER en achterliggende documenten. Deze Voorkeursbeslissing vormt de afweging tussen 2 alternatieven (alternatief 3 respectievelijk 10). Het planMER beschrijft de globale effecten van beide alternatieven.</p> <p>In de volgende MIRT fase (planning- en studiefase) wordt de Voorkeursbeslissing nader uitgewerkt in een Integraal Inpassend Ontwerp op basis waarvan de minister van Infrastructuur en Waterstaat een Projectbesluit zal nemen. Bij het Projectbesluit hoort ook een projectMER, die de effecten en maatregelen beschrijft die horen bij dit Projectbesluit. Hierbij hanteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de dan geldende wet- en regelgeving ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, archeologie etc. In de planning- en studiefase worden gedetailleerde geluidsberekeningen gemaakt, die, tezamen met compenserende maatregelen, een definitief beeld schetsen van de geluidssituatie.</p> <p>Ten behoeve van de planning- en studiefase van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, is de minister verplicht om akoestisch onderzoek uit te voeren. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de standaardwaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Op het moment dat de GPP's worden overschreden, zal op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau bepaald worden of, en welke maatregelen financieel-akoestisch doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de toetswaarde. Bij geluidsschermen kan weerkaatsing een mogelijk negatief effect zijn. Om het optreden van dit effect te voorkomen wordt een te plaatsen geluidsscherm daar waar mogelijk absorberend uitgevoerd.</p> <p>Onder de Omgevingswet wordt het onderzoeksgebied voor het gedetailleerde onderzoek in principe afgebakend door het geluidaanbachtgebied. Dit geluidaanbachtgebied heeft geen vaste breedte welke gerelateerd is aan het aantal rijstroken van de weg, maar wordt zodanig bepaald dat gebouwen waar het geluid hoger kan zijn dan de standaardwaarde (50 dB) binnen het geluidaanbachtgebied liggen.</p> <p>In het onderzoek op woningniveau worden naast de bestaande geluidgevoelige gebouwen tevens alle geprojecteerde geluidgevoelige gebouwen betrokken. Indien bij de start van de planning- en studiefase voor de voorgenomen woningbouw in Wijchen-West een vastgesteld besluit is genomen, zullen deze geprojecteerde woningen dan ook worden meegenomen.</p> <p>Op het moment dat het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven wordt uitgevoerd en daardoor het verkeer en de geluidbelasting toeneemt, is de minister verplicht om akoestisch onderzoek uit te voeren. Indien er sprake is van een toename van de geluidbelasting die boven de vergunde geluidbelasting komt (de zogenaamde geluidproductieplafonds), dan wordt onderzocht of het treffen van maatregelen (zoals "stiller asfalt" en "geluidsschermen") doelmatig is. <i>(vervolg antwoord op volgende pagina)</i></p>

Voor álle autosnelwegen in Nederland wordt ieder jaar beschouwd of de daadwerkelijke verkeersintensiteiten overeenkomen met de gehanteerde intensiteiten voor het bepalen van de geluid productie plafond (GPP's), ook voor het traject A50 Ewijk-Paalgraven. U kunt deze informatie vinden via de rijksoverheid door te zoeken op "nalevingsonderzoek", .rijkswaterstaat.nl/zoeken/@268981/nalevingsverslag-geluidproductieplafonds. Het nalevingsverslag is het voornaamste instrument van Rijkswaterstaat om (1) te monitoren of de GPP's niet worden overschreden en (2) de minister van Infrastructuur en Waterstaat en het publiek te informeren over de wijze waarop Rijkswaterstaat zorgdraagt voor de naleving van de GPP's.

In een akoestisch onderzoek voor een Verkenning, en later een Projectbesluit, wordt de geluidbelasting niet gemeten, maar berekend. Op basis van het wettelijk kader zijn de belangrijkste redenen daarvoor:

1) Voor de toetsing aan de grenswaarden (voor lokale wegen) en de zogenaamde GPP's (voor autosnelwegen en provinciale wegen) moet de geluidbelasting ná de voorgenomen aanpassing van de weg en met de toekomstige verkeersintensiteiten bepaald worden. Dat is in dit project de situatie ten minste 10 jaar na afronding van de werkzaamheden. Deze situatie bestaat nog niet, zodat de geluidbelasting in dat jaar alleen modelmatig met berekeningen te bepalen is. Meten in de toekomst is niet mogelijk.

2) De te beoordelen geluidbelastingen moeten betrekking hebben op een jaargemiddeld verkeersbeeld. Het bepalen van een (jaar) gemiddelde geluidbelasting is alleen mogelijk met behulp van berekeningen. In werkelijkheid is het geluidniveau in de tijd nooit constant in verband met de wisselende omstandigheden. Een geluidmeting is altijd een momentopname, afhankelijk van het aantal en het soort voertuigen op de weg, van de windrichting en de staat van het wegdek (nat of droog, onderhoud).

3) De te beoordelen geluidbelastingen moeten gemiddeld zijn over het hele etmaal, waarbij voor de avond en de nacht een straftoeslag wordt meegenomen. Hierdoor weegt de geluidbelasting in de avond en vooral de nacht zwaarder dan de geluidbelasting overdag.

4) De te beoordelen geluidbelastingen moeten per geluidbron (weg of spoorweg) bepaald worden. Met "meten" is het onderscheiden van verschillende bronnen niet mogelijk.

Er zijn op nationaal niveau afspraken gemaakt over minimale eisen waaraan de leefomgeving van (in dit geval) omwonende van een hoofdautoweg moet voldoen. De eisen zijn vertaald naar grenswaarden voor geluidbelasting en verontreinigende stoffen. Ieder (nationaal) project wordt getoetst aan deze eisen. Indien voor het onderwerp geluidhinder de grenswaarden (dreigen te) worden overschreden, is de initiatiefnemer van het project verplicht om naar geluidreducerende maatregelen te kijken, zoals stiller asfalt of geluidschermen. De methodiek die hiervoor gebruikt wordt, is bij ieder project gelijk; zo maakt het niet uit of je in Noord-Brabant of Friesland woont, de situaties worden op dezelfde wijze beoordeeld.

(vervolg antwoord op volgende pagina)

		<p>Het budget dat beschikbaar is voor het treffen van maatregelen is niet oneindig. Daarom moeten er (soms moeilijke) keuzes gemaakt worden, waarbij die keuzes voor iedere situatie herleidbaar moeten zijn en in overeenstemming moeten zijn met de reken- en meetvoorschriften die daarvoor zijn opgesteld. Het doelmatigheidscriterium is een methode/instrument waarmee objectief en transparant, vanuit het gelijkwaardigheidsprincipe, bepaald wordt of deze geluidreducerende maatregelen er wel of niet komen.</p> <p>Aanvullend daarop staat het medeoverheden vrij om, in overleg met het project aanvullende, bovenwettelijke maatregelen te nemen. Deze meekoppelkansen zijn voor kosten van deze medeoverheden.</p> <p>Gemiddeld is de levensduur van Duurzaam (Tweelaags) ZOAB op de rechterrijstrook 11 jaar en op de linkerrijstrook 17 jaar. Dit verschil komt doordat de rechterrijstrook een zwaardere belasting te verduren heeft. Op deze rijstrook rijdt meer verkeer, waaronder meer vrachtwagens, zie ook Zeer open asfaltbeton (ZOAB) (rijkswaterstaat.nl). Afhankelijk van de mate van slijtage worden de rijstroken rondom de genoemde perioden vervangen.</p> <p>Op toe- en afritten wordt over het algemeen Dicht Asfaltbeton (DAB) aangelegd. Vanwege wringend verkeer (door optrekken en afremmen) zijn er technische beperkingen voor de toepassing van (tweelaags) ZOAB. Datzelfde geldt ook voor krappe verbindingen.</p> <p>Voor houtopstanden die gekapt worden buiten de bebouwde kom geldt een herplantplicht. Bij een eventuele herplant is het niet altijd mogelijk om de groenvoorziening van dezelfde grootte terug te plaatsen. In de planning- en studiefase zal de inpassingsvisie uit de Verkenning nader worden uitgewerkt in een landschapsplan, in afstemming met omwonenden. Ook zal dan in overleg met de perceeleigenaren gekeken worden naar hoe in het ontwerp kan worden omgegaan met beplanting. Deze beplanting heeft geen bewezen effect op de geluidsimpact, mogelijk wel op de beleving van geluidsoverlast. Aan het einde van de planning- en studiefase zal een integraal inpassend ontwerp worden gepresenteerd. Op dat moment wordt duidelijk hoe de landschappelijke inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven er in detail uit komt te zien.</p>
gb	<p>Indiener stelt dat als er niets gedaan wordt aan onze kant [adres] de geluidshinder (50%), fijnstof (meer dan 50%) en het zichtbare verkeer (100%) veel meer wordt. Dit zou opgelost moeten worden door:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aan onze kant een geluidsscherm (begroeid) dan zijn alle drie de punten opgelost. 2. Tip van de twee heren die bij de afspraak waren op 31 oktober om een grondwal dus 100% natuurlijk en begroeid een geluidswal te laten realiseren zoals deze ook aan de Ravensteinse kant reeds is gerealiseerd tot aan het begin van het huidige hekwerk op de brug. Verzoek het open hekwerk over de hele brug dicht te maken zodat er geen zicht is op het drukke verkeer met alle bijbehorende geluidshinder en fijnstof uitstoot. 	<p>In de planning- en studiefase wordt uitgezocht wat er op de brug wordt aangepast, welke financieel-akoestisch doelmatige maatregelen hier op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek eventueel nodig zijn en wat ervoor nodig is om deze zo goed mogelijk in te passen. Dit wordt vastgelegd in een landschapsplan dat hoort bij het projectbesluit.</p>

<p>9c</p>	<p>Waarom wordt er maar gekeken tot 2040. Dit is geen toekomstbestendig beeld, bij verbreding van de snelweg zal op lange termijn het verkeer nog meer toe gaan nemen en daar wordt geen rekening mee gehouden.</p> <p>Wat maakt dat hier aangegeven wordt dat tweelaags zoab waarschijnlijk doelmatig is en dat de GPP's hiermee niet overschreden worden? Welke berekeningen liggen hieraan ten grondslag?</p> <p>Staat het vast dat de geluidsbeperkende maatregelen, zoals opgenomen in het MJGP, daadwerkelijk doorgang vinden bij aanleg van de nieuwe weg?</p> <p>Zo ja, graag de bevestiging wanneer deze werkzaamheden dan uitgevoerd gaan worden.</p> <p>Graag ontvangt de indiener hierover de uitgebreide toelichting incl. de wijze waarop clusters gevormd worden. Bij het MJGP is de Klapperstraat niet in het Cluster Lichtenburgstraat betrokken. Graag dit keer wel werken met reële clustervorming. Op de geluidsmaatregelenkaart van het MJGP is duidelijk zichtbaar dat de woningen die overschrijden wel degelijk in clusters liggen. Een van deze clusters bevindt zich in Schaijk. Dus niet enkel verspreid over het projectgebied. Waarom wordt Schaijk hier niet expliciet vermeld en wordt het breed gehouden dat de woningen verspreid liggen?</p> <p>De geluidsmaatregelenkaart welke gepresenteerd is tijdens de inloopmomenten laten een ander beeld zien. Waarom wordt hier het "beste" scenario van ongeveer 1db weergegeven terwijl de kaart ook op diverse onderdelen een toename laat zien van 2db of meer.</p> <p>Met name in de omgeving Lichtenburgstraat/Willibrordusweg Schaijk. Op welke drie locaties is conform het MJGP al 3 laags zoab aangelegd en dient nader onderzoek uitgevoerd te worden naar maatregelen?</p> <p>In welk gebied liggen de nieuwe overschrijdingen?</p>	<p>Het toekomstjaar 2040 is op dit moment het zichtjaar waarover nog betrouwbare uitspraken gedaan kunnen worden wat betreft de ontwikkeling van het verkeer als de ontwikkeling van de geluidbelasting. Daarbij is Rijkswaterstaat vanuit de Omgevingswet verplicht om het geluid langs rijkswegen te beheersen. Jaarlijks wordt gemonitord of de daadwerkelijke geluidproductie binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's) blijft, ook voor het traject A50 Ewijk – Paalgraven. U kunt deze informatie vinden via de rijksoverheid door te zoeken op "nalevingsonderzoek", Nalevingsverslag geluidproductieplafonds rijkswegen 2022 - Rijkswaterstaat Publicatie Platform. Het nalevingsverslag is het voornaamste instrument van Rijkswaterstaat om (1) te monitoren of de geluidproductieplafonds (GPP's) niet worden overschreden en (2) de minister van Infrastructuur en Waterstaat en het publiek te informeren over de wijze waarop Rijkswaterstaat zorgdraagt voor de naleving van de GPP's.</p> <p>Wat betreft de uitspraak over de werking van zLZOAB blijkt uit evaluaties van soortgelijke (gerealiseerde) infrastructurele projecten, dat het toepassen van zLZOAB een reductie oplevert van circa 1,5-2 dB. Dit komt overeen met de berekende toename van de geluidbelasting als gevolg van het project ten opzichte van de vigerende GPP's.</p> <p>In het kader van de ontwerp-structuurvisie is globaal akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij is de toename van de geluidproductie van de A50 op grond van de gehanteerde verkeersprognose afgezet tegen het effect van tweelaags ZOAB op beide rijbanen van de A50. Wanneer beide rijbanen van de A50 worden voorzien van tweelaags ZOAB, ligt de geluidproductie circa 2 dB lager ten opzichte van de situatie met enkellaags ZOAB. Dit effect is naar verwachting voldoende om het extra geluid dat wordt veroorzaakt door de hogere verkeersprognose weg te nemen. Op grond van het aantal woningen rondom de A50 is ingeschat dat de maatregel van tweelaags ZOAB financieel-akoestisch doelmatig is. In de planning- en studiefase zal er gedetailleerd akoestisch onderzoek plaatsvinden op woningniveau en zullen de definitieve geluidsbeperkende maatregelen worden bepaald. Pas dan is ook de definitieve clustering van woningen bekend, deze clustering komt tot stand op basis van de regelgeving die daarvoor van toepassing is. In het geval er ter hoogte van de Klapperstraat sprake is van overschrijdingen van de toetswaarde, zal de Klapperstraat worden meegenomen in de clustering.</p> <p>In het kader van de ontwerp-structuurvisie is voor geluid vanwege Rijkswegen hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (H11 Wm) van toepassing. H11 Wm kenmerkt zich door een systeem van geluidproductieplafonds (GPP's) waarin de maximale geluidproductie van een rijksweg is vastgelegd. In de planning- en studiefase zal een gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd onder de dan geldende wet- en regelgeving. Dit betekent dat dan de Omgevingswet van toepassing zal zijn. Het systeem van GPP's is beleidsneutraal overgenomen in de Omgevingswet.</p> <p><i>(vervolg antwoord op volgende pagina)</i></p>
-----------	---	--

		<p>De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de standaardwaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. De toets aan de GPP's en de toetswaarde is gedaan op basis van de te verwachten situatie in 2040. De geluidwetgeving heeft tot doel om – met de toepassing van financieel-akoestisch doelmatige geluidmaatregelen – de GPP's niet te laten overschrijden. Daarmee is ook gewaarborgd dat de A50 ná 2040 voldoet aan de geluidseisen.</p> <p>Voor de sanering van dit deel van de A50 is het saneringsplan Noord-Brabant oost, fase 1 opgesteld. De minister heeft het saneringsplan op 24 november 2021 vastgesteld. In artikel 2 van het besluit tot vaststelling is bepaald dat de geluidschermen uiterlijk 5 jaar na het onherroepelijk worden van het saneringsplan moeten zijn gerealiseerd. Het saneringsplan is op dit moment nog niet onherroepelijk. Afhankelijk van de voortgang van het project zal de komende jaren worden bepaald of de geluidschermen voorafgaand aan het wegverbredingsproject worden gerealiseerd of dat deze geluidschermen samen met het wegverbredingsproject worden gerealiseerd. De planning voor de realisatie van de geluidschermen in het kader van het MJPG langs de A50 tussen knooppunt Paalgraven en de Maas is momenteel nog niet bekend.</p> <p>In het kader van het MJPG is op twee locaties een doelmatige maatregel in de vorm van tweelaags ZOAB op beide rijbanen van de A50 bepaald: van kilometer 133,00 tot kilometer 133,80 en van kilometer 135,90 tot kilometer 136,50.</p> <p>Gevraagd adres is niet opgenomen in het Landelijk Onderzoek en ook niet in het gedetailleerd akoestisch onderzoek. De reden daarvoor is onduidelijk. Vermoedelijk is de omzetting in 2017 van het gebouw tot een zorgwoning niet opgemerkt. Omdat genoemd adres een pand is uit 2004 kan er op zijn hoogst sprake zijn van een categorie b-saneringsobject. De afstand tot de A50 is voor genoemd adres ongeveer gelijk aan die voor naastgelegen object en dus zullen ook de geluidbelastingen in orde van grootte gelijk zijn. Naastgelegen object heeft op de begane grond aan de noordzijde een geluidbelasting van 61 dB (pag. 18 van 47 van bijlage F: https://www.bureausaneringverkeerslawaai.nl/download/16719/).</p> <p>De geluidbelasting die gevraagd adres op de begane grond ondervindt zal dus ook rond de 61 dB liggen en daarmee is het geen saneringsobject. Hoe vervelend deze omissie ook is, deze leidt niet tot een nadelige situatie.</p>
gd	Welke woningen betreft het hier [bijlage]?	<p>In de planning- en studiefase worden gedetailleerde geluidsberekeningen gemaakt, die, tezamen met compenserende maatregelen, een definitief beeld schetsen van de geluidsoverleg. Op dit moment is het nog niet mogelijk adressen te delen waar geluidsoverlast bepaalde normen dreigt te overschrijden, omdat hier nog te veel factoren voor wijzigen, waaronder dus de compenserende maatregelen. In de planning- en studiefase zal dit wel mogelijk zijn.</p>

<p>ge</p>	<p>Met name op de onderdelen geluid en lucht voorziet de indiener problemen. Helaas volgen de detailrapporten pas in de projectbesluit-fase, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) geen nog weinig informatie. Deze zienswijze ziet daarom alleen toe op de ontwerp structuurvisie met aanverwante stukken.</p> <p>Op dit moment zorgt de A50 al voor veel geluidsoverlast. Aangegeven wordt dat het ontbreken van het benodigde aantal woningen met een bepaalde geluidbelasting in een cluster vanuit het project geen aandacht zullen krijgen. Geluidreducerende maatregelen zouden dan niet nodig zijn ondanks het feit dat de indiener momenteel al wel hinder ondervindt en dat alleen maar zal toenemen. Veel van de woningen in de buurt van de weg zitten nu al tegen de wettelijke saneringsnorm van max. 65db (bron Rijkswaterstaat en Wet milieubeheer) of gaan daar zelfs al overheen. Met de toename van het verkeer zal dit dus alleen maar erger worden. Veel explicieter zal aangegeven moeten worden welke geluidreducerende maatregelen genomen gaan worden (afwegingskader: bronmaatregelen, daarna voorzieningen langs de weg (als een geluidscherm of als laatste redmiddel saneringsmaatregelen aan de woningen)).</p> <p>Voor wat betreft het jaartal waar mee gerekend is (2033) verwijst de indiener graag naar het gestelde onder stikstof/luchtkwaliteit.</p>	<p>In het kader van de ontwerp-structuurvisie is voor geluid vanwege Rijkswegen hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (H11 Wm) van toepassing. H11 Wm kenmerkt zich door een systeem van geluidproductieplafonds (GPP's) waarin de maximale geluidproductie van een rijksweg is vastgelegd. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de voorkeurswaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde.</p> <p>De geluidsanering (locaties waar sprake is van een hoge geluidbelasting) van de A50 ter hoogte van [aanvullen] is ondertussen opgelost in het saneringsplan "Noord-Brabant Oost Fase 1" (vastgesteld: 24-11-2021). In dit saneringsplan worden ter hoogte van de betreffende woningen de volgende maatregelen genomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tweelaags ZOAB op beide hoofdrijbanen tussen km. 133,0 en km 133,8 • Een absorberend geluidscherm aan de noordwestzijde van de A50 van 2 meter hoog en 395 meter lang tussen km. 133,40 en km. 133,80. <p>Deze twee maatregelen worden uiterlijk respectievelijk in 2034 en 2029 aangelegd.</p> <p>De geluidwetgeving heeft tot doel om – met de toepassing van financieel-akoestisch doelmatige geluidmaatregelen - de GPP's niet te laten overschrijden. Dat geldt ook voor GPP's die zijn verlaagd vanwege de geluidsanering.</p> <p>In de planning- en studiefase zal er gedetailleerd akoestisch onderzoek plaatsvinden op woningniveau en zullen de definitieve geluidsbepalende maatregelen worden bepaald. In die situaties waarin maatregelen stuiten op een overwegend bezwaar van financieel-akoestische aard, zal er voor woningen die te maken krijgen met een overschrijding van de toetswaarde onderzoek worden uitgevoerd naar de noodzaak van aanvullende geluidwerende maatregelen aan de gevel. Opgemerkt wordt dat het financieel-akoestische afwegingskader bij een wegverbredingsproject veelal meer mogelijkheden biedt voor maatregelen dan het financieel-akoestische afwegingskader bij een geluidsanering. Bij een geluidsanering worden maatregelen alleen bepaald op grond van het aantal aanwezige saneringssituaties. In het geval er geen sprake is van een geluidsanering worden maatregelen bepaald op grond van alle aanwezige woningen.</p>
-----------	---	--

<p>9f</p>	<p>De Saneringsplicht geldt boven het geluidsniveau van 58dB(A) (buiten stedelijk gebied) Dat is het huidige niveau in een gedeelte van het Dorp al op dit moment. Bij een zeer geringe toename zouden er toch al aanvullende maatregelen genomen moeten worden. Wat als het geluidsplafond al vóór realisatie van het project overschreden wordt? Zijn er dan nog “tijdelijke” maatregelen om de tijd te overbruggen tot aan realisatie van het project? In artikel 1 van de Wgh zijn de definities opgenomen van binnenstedelijk en buiten stedelijk gebied. Deze definities luiden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • binnenstedelijk gebied: het gebied binnen de bebouwde kom met uitzondering van het gebied binnen de zone van een • autoweg of autosnelweg; • buiten stedelijk gebied: het gebied buiten de bebouwde kom, alsmede het gebied binnen de bebouwde kom voor zover gelegen binnen de zone van een autoweg of autosnelweg. <p>Volgens wet geluidshinder is hoogst toelaatbare waarde voor een reeds aanwezig of in aanbouw zijnde woning binnen stedelijk gebied 63db en buiten stedelijk gebied 58db. De voorkeurswaarde voor geluid is 50dB(A) Wordt het beschikbare budget voor Niftrik (3 mln.) gebruikt om voor de gehele invloed zone van de snelweg op of rond de voorkeurswaarde uit te komen?</p>	<p>In het kader van de ontwerp-structuurvisie is voor geluid vanwege Rijkswegen niet de Wet geluidhinder maar hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer (H11 Wm) van toepassing. H11 Wm kenmerkt zich door een systeem van geluidproductieplafonds (GPP's) waarin de maximale geluidproductie van een rijksweg is vastgelegd. In de planning- en studiefase zal een gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd onder de dan geldende wet- en regelgeving. Dit betekent dat de Omgevingswet van toepassing zal zijn. Het systeem van GPP's is beleidsneutraal overgenomen in de Omgevingswet. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de voorkeurswaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde.</p> <p>Toepassing van H11 Wm kan op twee manieren leiden tot (aanvullende) geluidbeperkende maatregelen zoals stille wegdekken of geluidwallen en –schermen:</p> <p>1) Eenmalige sanering: Indien een woning in de situatie dat het GPP volledig is benut een geluidbelasting ondervindt van meer dan 65 dB, betreft het een saneringssituatie. In het geval dat de woning in het verleden is gemeld als saneringssituatie bij het toenmalige ministerie van VROM én de sanering is in het verleden nog niet afgehandeld, dan is er al sprake van een saneringssituatie wanneer de woning in de situatie dat het GPP volledig is benut een geluidbelasting ondervindt van meer dan 60 dB. De sanering van de A50 ter hoogte van Niftrik is ondertussen opgelost in het saneringsplan Oost-Nederland 1 dat 10 juni 2021 is vastgesteld. In het saneringsplan zijn ter hoogte van Niftrik geen aanvullende geluidmaatregelen opgenomen. Uit het geluidonderzoek, dat voor het saneringsplan is uitgevoerd, is gebleken dat het niet mogelijk is doelmatige aanvullende geluidmaatregelen te treffen.</p> <p>2) Naleving GPP's: Indien GPP's dreigen te worden overschreden worden maatregelen afgewogen op hun financieel-akoestische doelmatigheid. Rijkswaterstaat is op grond van H11 Wm verplicht om jaarlijks te monitoren of de geluidproductieplafonds niet worden overschreden. De resultaten van deze monitoring worden in het publiek toegankelijke nalevingsverslag opgenomen. Overschrijdingen van GPP's mogen niet optreden. Desondanks biedt H11 Wm de ruimte om overschrijdingen die optreden binnen 5 jaar voorafgaand aan de geplande vaststelling van het projectbesluit H11 te laten bestaan tot de vaststelling van het projectbesluit. Hiervoor vraagt Rijkswaterstaat dan gemotiveerd, bijvoorbeeld om kapitaalvernietiging door de aanstaande aanpassing aan de weg te voorkomen, een zogenaamde tijdelijke ontheffing aan op grond van artikel 11.24 van de Wet milieubeheer. In de periode tussen de vaststelling van het projectbesluit en de openstelling van de nieuwe situatie zijn de GPP's vrijgesteld van naleving. Er is dan geen sprake van een jaarlijkse monitoring.</p> <p>Een verlaging van de GPP's, en inzet van maatregelen, tot een zodanige waarde dat de geluidbelasting op woningen lager wordt dan de toetswaarde, of zelfs tot op of rond de voorkeurswaarde is niet in de geest van H11 Wm (en de Omgevingswet). Indien uit de afweging van maatregelen (aanvullende) geluidschermen of – wallen volgen, kunnen er desondanks situaties voorkomen dat de toetswaarde wordt onderschreden.</p>
-----------	---	--

9g	<p>Indiener vraagt aandacht voor de toename geluidsoverlast: In de huidige situatie ervaren wij al behoorlijk wat geluidsoverlast door het verkeer van de A50 en het knooppunt Bankhoef. In het verleden hebben wij contact gehad met Rijkswaterstaat over het Meerjarenprogramma Geluidsanering (MJPg). Wij kwamen toen niet in aanmerking voor de aanpak geluidsoverlast woningen omdat volgens het model de geluidsbelasting niet boven de saneringsdrempel uit kwam. Het Geluidsaneringsplan is onherroepelijk sinds 6 april 2022, hierbij is voor ons adres het volgende vastgesteld:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Saneringsdrempel geluidniveau buitenzijde woning: 65 decibel • Berekend geluidniveau buitenzijde woning vóór realisatie geluidmaatregelen: 65 decibel <p>In meegestuurdte bijlage vindt u de kaart voor geluidsoverlast op deze locatie. Uit deze gegevens blijkt dat er in 2021 al een geluidsbelasting van >65 decibel op de gevel berekend is. Dit zou met de huidige plannen alleen nog maar toenemen.</p> <p>De wet ziet niet toe op geluidsoverlast buiten. We willen toch graag meegeven dat ook al in de huidige situatie het een groot deel van de dag niet mogelijk is om in onze tuin te zitten vanwege het lawaai van voorbijrazend verkeer.</p> <p>Verder is er in de afrit ter hoogte van onze percelen een voegovergang/lasnaad aangebracht. Deze veroorzaakt extra geluidsoverlast, met name van wagens met aanhangers/vrachtverkeer. Deze lasnaad is op ons verzoek al een keer gerepareerd, helaas zonder duidelijke verbetering.</p> <p>Uit de conclusie van het Milieueffectonderzoek Geluid blijkt dat met het project de geluidsbelastingen toe nemen. Op plaatsen waar de ligging van de weg wijzigt kunnen de geluidsbelastingen nog extra toenemen. De geplande aanpassingen scoren op alle geluidscriteria als (zeer) negatief. Er wordt geconcludeerd dat "Op het gebied van gezondheid ... het aantal slaapverstoorden (geluid) ... zonder maatregelen zal toenemen". Het Deelrapport Gezondheid meent dat er in de referentiesituatie 'o' slaapverstoorden zijn. Het is niet duidelijk hoe dat geconcludeerd wordt. In ons geval klopt dat niet. Door de hoogte van de afrit rijdt het verkeer op de hoogte van de bovenverdieping. Er is wel degelijk sprake van slaapverstoring in de huidige situatie. De conclusie dat dit gaat verergeren (de MER oordeelt dit punt als 'zeer negatief') baart ons zorgen, ook omdat het er op lijkt dat Rijkswaterstaat niet van zins is om hiervoor de juiste geluidswerende maatregelen te treffen.</p>	<p>Er zullen maatregelen worden genomen om te voldoen aan het wettelijk kader, dit wordt verder uitgewerkt in de planning- en studiefase. Zie ook beantwoording onder 9a.</p> <p>In de referentiesituatie wordt met o niet bedoeld dat er o slaapverstoorden zijn, maar dat er geen groot verschil is. Dit wordt in de beoordelingsschaal toegelicht.</p>
9h	<p>Indiener zou graag een geluidsscherm zien aan de kant van Neerloon. Bij voorkeur een geluidswand met zonnepanelen. Er gaat een strook bos weg, waardoor de geluidsoverlast verergerd.</p>	<p>Ten aanzien van geluidschermen wordt gerealiseerd wat wettelijk noodzakelijk is. Voor bosschages geldt een compensatieplicht. Onzeker is of compensatie op dezelfde locatie wordt gerealiseerd. Indien een geluidwerende maatregel in de vorm van een scherm of talud noodzakelijk is, is het nog onzeker of hierop zonnepanelen gerealiseerd gaan worden. Indien aan de orde, dan is hier sprake van een meekoppelkans, welke in de planning- en studiefase afgestemd wordt met de partijen die betrokken zijn bij de Regionale Energie Strategie (RES).</p>

gi	<p>Indieners verwachten dat het landbouwverkeer zal toenemen en daardoor ook de geluidshinder. Volgens indieners moet worden gekeken naar een passende oplossing, zoals dubbellaags, dubbelzijdig absorberende geluidswanden.</p>	<p>De MIRT Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven wordt afgesloten met een Voorkeursbeslissing met een bijbehorende planMER en achterliggende documenten. Deze Voorkeursbeslissing vormt de afweging tussen 2 alternatieven (alternatief 3 respectievelijk 10). Het planMER beschrijft de globale effecten van beide alternatieven. In de volgende MIRT-fase (planning- en studiefase) wordt de Voorkeursbeslissing nader uitgewerkt in een Integraal Inpassend Ontwerp op basis waarvan de minister van Infrastructuur en Waterstaat een Projectbesluit zal nemen. Hierbij hoort ook een projectMER, die de effecten en maatregelen beschrijft die horen dit Projectbesluit. Hierbij hanteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de dan geldende wet- en regelgeving ten aanzien van geluid, lucht, water, bodem, natuur, archeologie etc. Het Integraal Inpassend Ontwerp geeft ook in detail weer hoe de langzaamverkeersbrug er in detail uit zal zien en wat bijbehorende maatregelen zijn om hinder voor gebruikers en omwonenden zoveel te mogelijk te beperken. Het integraal inpassend ontwerp zal ook ingaan op de natuurlijke inpassing van de bruggen in relatie tot de omgeving.</p> <p>Op de langzaamverkeersbrug zullen de aantallen motorvoertuigen beperkt zijn (nu gemiddeld in de orde van maximaal 11 per uur in beide richtingen samen). De precieze inrichting van de verbinding met de passeervakken zal worden uitgewerkt in de planfase van dit project. Hetzelfde geldt voor de plaats, vorm en uitvoering van eventuele geluidschermen.</p>
gj	<p>Indiener brengt in dat het viaduct gelegen aan de Broekstraat te Hernen qua geluid al jaren een bron van ergernis is. Het viaduct functioneert als klankkast en mede door de harde materialen wordt het geluid extra versterkt. Indiener brengt een mogelijke oplossing in: breng op één zijde (bv. Plafond) geluidsabsorberend materiaal aan, zoals kokosvezelplaten. Verder is er de wens om de open voegovergangen te vervangen door de stille/ dichte variant.</p>	<p>Indien de voegovergangen versleten zijn en voor overlast zorgen, zullen deze worden vervangen. Dit zal nader beschouwd worden in de planning- en studiefase. Daarnaast stelt Rijkswaterstaat in algemene zin geluideisen aan voegovergangen. Deze eisen zijn vastgelegd in Rijkswaterstaat Technische Documenten (RTD). Voor voegovergangen zijn deze eisen vastgelegd in de RTD1007. Deze eisen zijn opgesteld zodat voegovergangen indien technisch mogelijk niet hinderlijk meer geluid mogen maken dan het aanliggende wegdek en daarmee de investering in bijvoorbeeld extra stil wegdek teniet doen.</p>

<p>gk</p>	<p>Indiener heeft de volgende opmerkingen:</p> <p>Ten zuidoosten van het knooppunt Paalgraven ligt het stiltegebied Maashorst. Ten gevolge van het project neemt het oppervlak met een geluidbelasting die hoger is dan 40 dB toe van 200 ha in de referentiesituatie naar 239 ha in de zowel de situatie volgens alternatief 3 als alternatief 10.</p> <p>De geluidscontour van 42 – 47 dB leidt tot verstoring van vogels van gesloten landschappen zoals bossen. De geluidscontour van 47 – 50 dB leidt tot verstoring van weidevogels.</p> <p>Uit diverse onderzoeken blijkt dat er een relatie is tussen de geluidbelasting van een gebied en de dichtheid van (broed)vogels. Reijnen et al hebben geconcludeerd dat het geluid de belangrijkste versturende eigenschap is van de wegen en dat de lagere dichtheden van de broedvogels nabij de wegen in belangrijke mate toegeschreven moeten worden aan het versturende effect van het geluid.</p> <p>Het voornemen leidt tot een kleine toename van geluid in ganzenrustgebieden. Echter is deze toename minimaal, maar een negatief effect kan niet uitgesloten worden.</p> <p>De rekenmethode wordt onder de Omgevingswet aangepast, waardoor andere geluidbelastingen zullen worden berekend. Dat zou kunnen betekenen dat er andere of omvangrijkere maatregelen nodig zijn dan nu beschreven.</p> <p>Herperduin heeft nu al veel last van geluidsoverlast van de A50. Meer dan 42 dB leidt tot verstoring van vogels van gesloten landschappen. Een toename is niet aanvaardbaar. Beter nog is om de fout uit het verleden te herstellen en hier geluidsschermen (in combinatie met zonnepanelen) toe te passen.</p> <p>Een groot deel van de Maashorst is stiltegebied. Het oppervlak met een geluidbelasting die hoger is dan 40 dB neemt toe van 200 ha. Naar 239 ha. De Maashorst is een erkend broedgebied voor onder andere de zeldzame nachtzwaluw die zeer gevoelig is voor geluid. Met het treffen van geluidreducerende maatregelen, zoals stiller asfalt en geluidwerende voorzieningen als schermen, kan deze toename beperkt en/of voorkomen worden.</p> <p>Onderzoek de mogelijkheid om geluidsschermen te combineren met zonnepanelen. Hier vooral de zuidkant voor kiezen.</p> <p>Geluidscherm/wal aan de andere kant van de snelweg op natuurlijke wijze inrichten.</p> <p>Mogelijke verstoring door geluid op vogels in weidevogelgebieden in een nabij het plangebied beneden de Maas (o.a. Keent) is niet meegenomen in de MER. Er kan niet aangegeven worden dat de beperkte geluidtoename verwaarloosbaar is; deze is op zijn minst negatief en moet nader beoordeeld worden.</p> <p>De dorpen/bewoners direct langs de A50 hebben al jaren een behoorlijke belasting qua geluid en lucht, zeker ten opzichte van de oorspronkelijke aanleg. Deze zal met de uitbreiding, zeker nog gedurende vele jaren, toenemen. Vooral voor de meest kwetsbaren – ouderen, opgroeiende kinderen, mensen met hart- en vaatziekten en longaandoeningen – kan dit voor vele jaren behoorlijke consequenties inhouden. Dit verlangt een royale benadering van maatregelen en geen al te strikte benadering van het doelmatigheidsregime. Een verkenning van mogelijke grotere groepen van kwetsbare personen, zoals scholen en ouderenhuisvesting e.d. zou hierin nog meer helderheid kan verschaffen.</p>	<p>De MIRT Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven wordt afgesloten met een Voorkeursbeslissing met een bijbehorende planMER en achterliggende documenten. Deze Voorkeursbeslissing vormt de afweging tussen 2 alternatieven (alternatief 3 respectievelijk 10). Het planMER beschrijft de globale effecten van beide alternatieven. In de volgende MIRT fase (planning- en studiefase) wordt de Voorkeursbeslissing nader uitgewerkt in een Integraal Inpassend Ontwerp op basis waarvan de minister van Infrastructuur en Waterstaat een Projectbesluit zal nemen. Bij het Projectbesluit hoort ook een projectMER, die de effecten en maatregelen beschrijft die horen dit Projectbesluit. Hierbij hanteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de dan geldende wet- en regelgeving ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, archeologie etc. In de planning- en studiefase zullen ook de effecten van het alternatief 3 op de natuur nader onderzocht worden (bv. Op basis van veldonderzoek). Dit onderzoek zal met indiener en andere direct betrokkenen worden afgestemd.</p>
-----------	---	--

<p>9l</p>	<p>Indiener heeft de volgende opmerkingen: Hoewel er begrip is voor de voorgenomen verbreding van de A50, traject Ewijk – Paalgraven, zijn met name voor de bewoners van Neerloon (behorende tot het Dorpsraadgebied Herpen) op het gebied van geluid en fijnstof de navolgende punten van belang: Het huidige geluidsniveau van het verkeer wordt door de bewoners van Neerloon in het bijzonder reeds als zeer hinderlijk ervaren. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het ontbreken van geluidsschermen op de brug over de Maas en de op rit naar de A50 (richting Bankhoef). Het kappen van bomen t.b.v. de verlenging van de oprit / toe rit naar nog aan te leggen fietsbrug zal de geluidsbelasting zeer zeker niet ten goede komen. In de ontwerpvisie wordt het dorp Neerloon nergens vermeld als een kern, die geraakt gaat worden bij de voorgenomen verbreding. Gevreesd wordt dat zonder extra maatregelen bij een te verwachten toename van het aantal verkeersbewegingen als gevolg van het uitbreiding naar 3x3 rijbanen, de leefbaarheid sterk achteruit zal gaan. Hierbij verzoek ik u om de woonkern Neerloon aan te merken als een woonkern, die geraakt gaat worden door de verbreding van de A50 en dat er passende maatregelen getroffen gaan worden op het gebied van geluids- en stikstof belasting.</p>	<p>De minister betreurt het dat er in de huidige situatie (geluid)hinder wordt ondervonden als gevolg van de autosnelweg A50. Het terugdringen van de huidige geluidbelasting is echter geen onderdeel van de opgaven binnen het project A50 Ewijk-Bankhoef - Paalgraven. Het eventueel terugdringen van de extra geluidbelasting als gevolg van het project A50 is wel onderdeel van de opgave. Mocht, als gevolg van de toename van het verkeer vanwege de capaciteitsuitbreiding, de geluidbelasting hoger worden dan de vergunde waarde die is vastgelegd middels de vastgestelde geluidproductieplafonds (GPP's), dan is de minister verplicht een nader akoestisch onderzoek uit te voeren en wordt onderzocht of het treffen van maatregelen (zoals "stiller asfalt" en "geluidschermen") financieel-akoestisch doelmatig is. Opgemerkt wordt dat het voor de aanleiding van het onderzoek niet uitmaakt of woningen onderdeel zijn van een "woonkern" of niet. Wel is het zo dat, in de systematiek van het afwegen van maatregelen, gunstiger is om gelegen te zijn in een clustering van woningen ten opzichte van "alleenstaande woningen".</p> <p>Maatregelen hoeven niet tot elke prijs te worden getroffen. Dat zou de uitvoering van het geluidbeleid onbetaalbaar maken. In de wetgeving is hiervoor een doelmatigheids criterium opgenomen, wat kortgezegd inhoudt dat er een afweging wordt gemaakt of de kosten van een maatregel in redelijke verhouding staan tot het aantal personen dat daar profijt van heeft. Als een maatregel om aan de toetswaarde te kunnen voldoen niet doelmatig is, wordt deze in beginsel ook niet getroffen en wordt dus een hogere geluidsbelasting op geluidsgevoelige objecten geaccepteerd. Als een minder omvangrijke maatregel wel doelmatig is, moet die wel worden getroffen. De toetswaarde wordt dan nog steeds overschreden, maar minder sterk dan zonder maatregel het geval zou zijn geweest. Voor woningen waar, ook na inzet van financieel-akoestische doelmatige maatregelen, een overschrijding van de toetswaarde resteert dient nog wel beschouwd te worden of de geluidbelasting in de woning voldoet aan de binnenwaarde. Indien nodig zullen geluidwerende maatregelen aan de woningen worden aangebracht om aan de binnenwaarde te voldoen.</p> <p>Nota bene: Rijkswaterstaat is vanuit de Omgevingswet verplicht om het geluid langs rijkswegen te beheersen. Jaarlijks wordt gemonitord of de daadwerkelijke geluidproductie binnen de vastgestelde GPP's blijft, ook voor het traject A50 Ewijk-Paalgraven. U kunt deze informatie vinden via de rijksoverheid door te zoeken op "nalevingsonderzoek".</p>
-----------	--	---

<p>gm</p>	<p>Indiener heeft de volgende opmerkingen: GGD-onderzoek; hier heb ik in een eerdere zienswijze ook al een reactie op geplaatst. Dit GGD onderzoek is niet uitgevoerd in de provincie Noord-Brabant. Waarom wordt geen gebruik gemaakt van de interactieve kaart die jullie zelf hebben opengesteld? Daarin is duidelijk zichtbaar dat Schaijk een hotspot is!! Refereer naar documentatie die op het gehele gebied van toepassing is en niet enkel op de gebieden waar, naar het lijkt, gewenst de focus op komt te liggen. Hier wordt wederom een verwijzing naar een plaats gemaakt. Bij de vorige zienswijze al aangegeven dat er werd verwezen naar een GGD onderzoek, wat niet bleek op Schaijk te zien maar op de provincie Gelderland en nu weer een verwijzing naar de plaats Ravenstein. Waarom wordt Schaijk steeds niet vermeld? Locatie Lochtenburgstraat, Lagebaan, Klapperstraat en Willibrodesweg zijn zelfs knelpunten! Ik vraag wederom aandacht voor de participatie op de geluidsmaatregelen kaart en de geluidshinder die de omwonende van de snelweg in Schaijk dagelijks ondervinden. Stiller asfalt in combinatie met geluidsschermen worden aangedragen als oplossing. Daarnaast betreft stiller asfalt een tijdelijke maatregel omdat de werking door slijtage weer terug loopt, op welke wijze wordt hier rekening mee gehouden in de berekeningen die gemaakt worden? Graag onderbouwen. Wanneer zijn deze modelresultaten voor het laatst getoetst a.d.h.v. actuele filebeelden en meetgegevens? Wanneer is voor het laatst gemeten op het traject Paalgraven-Bankhoef? Graag ontvang ik een uitleg op welke manier er in de gemodelleerde verkeersintensiviteit in het NRM rekening is gehouden met de afwijkende hoeveelheid (aanzienlijk meer dan op andere snelwegen) vrachtverkeer wat een andere geluidsbelasting met zich mee brengt. In de eerdere zienswijze is aangegeven dat hier rekening mee gehouden is, maar de toelichting op welke wijze en waar dit uit blijkt ontbreekt. Met de groei van de logistieke functie van Nijmegen is het de verwachting dat het vrachtverkeer nog verder toe neemt, is hier wel rekening mee gehouden in de modelberekeningen en zo ja, dan graag een toelichting op welke wijze hier rekenkundig rekening mee gehouden is.</p>	<p>Voor het totale onderzoeksgebied wordt in planning- en studiefase een akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarbij alle gebieden op een gelijkwaardige wijze worden beoordeeld. Het noemen van “hotspots” is vooral gedaan om aan te geven (en te erkennen) dat er ook al in de huidige situatie sprake is van locaties met een hoge geluidbelasting, zoals bijvoorbeeld Ravenstein en, vanwege de grotere afstand tot de autosnelweg A50, Schaijk.</p> <p>Ten behoeve van de planning- en studiefase van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, is de minister verplicht om akoestisch onderzoek uit te voeren. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de standaardwaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Op het moment dat de GPP's worden overschreden, zal op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau bepaald worden of en welke maatregelen financieel-akoestisch doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de toetswaarde.</p> <p>Stiller asfalt is geen tijdelijke maatregel. Wel klopt het dat de effectiviteit van deze maatregel in de loop der jaren iets terug loopt. Direct na aanleg is het geluidsreducerende effect het grootst. Aan het eind van de levensduur is het effect het kleinst. In de berekeningen wordt daarom uitgegaan van de gemiddelde reductie over de levensduur van het asfalt wordt dankzij het (2 jaarlijks) reinigen van het asfalt en het groot onderhoud aan rijkswegen (opnieuw asfalteren) blijft dit type asfalt tot een geluidreductie leiden ten opzichte van “normaal” asfalt.</p> <p>Rijkswaterstaat is vanuit de Omgevingswet verplicht om het geluid langs rijkswegen te beheersen. Jaarlijks wordt gemonitord of de daadwerkelijke geluidproductie binnen de vastgestelde GPP's blijft, ook voor het traject A50 Ewijk-Paalgraven. U kunt deze informatie vinden via de rijksoverheid door te zoeken op “nalevingsonderzoek”, https://open.rijkswaterstaat.nl/zoeken/?zoeken_term=nalevingsverslag.</p> <p>Betreffende de hoeveelheid vrachtverkeer klopt uw constatering dat er op het traject gemiddeld meer vrachtverkeer rijdt op de A50 dan op overige snelwegen. In het deelrapport verkeer én in de aanleiding en probleemanalyse van het MER is dit ook aangegeven, van het totale verkeer op de A50 is circa 20% vrachtverkeer. Dit is ongeveer 2 keer zoveel als het landelijke gemiddelde op een autosnelweg. Deze verhoudingen zijn meegenomen in de (indicatieve) berekeningen voor geluid en verklaren (deels) de geluidbelasting rond de A50. Bij de jaarlijkse beschouwing van de geluidproductie zoals hierboven is benoemd, wordt rekening gehouden met het daadwerkelijk hoeveelheid vrachtverkeer die op een weg aanwezig is. In het verkeerskundig model is de autonome groei van het verkeer, waaronder het logistieke park in Nijmegen, opgenomen. Dit geldt voor alle plannen en besluiten waarover (juridisch-planologisch) al een besluit over is genomen.</p>
-----------	--	--

<p>9n</p>	<p>Indiener vraagt: de maatregelen zijn nog niet bekend en niet uitgewerkt, waarom dan hier de aanname dat het geluid wordt beperkt? Dit is een niet onderbouwde veronderstelling. Er wordt van alles aangegeven over geluid, maar uiteindelijk is er geen specifieke wetgeving. Zijn de gegevens dan representatief om te hanteren?</p> <p>Pas in een vervolgfase wordt het aan de hand van de wettelijke regels in beeld gebracht, maar dan is het plan er wel al door, welke mogelijkheden staan er dan nog open voor omwonende?</p>	<p>In het kader van de ontwerp-structuurvisie is globaal akoestisch onderzoek uitgevoerd. Daarbij is de toename van de geluidproductie van de A50 op grond van de gehanteerde verkeersprognose afgezet tegen het effect van tweelaags ZOAB op beide rijbanen van de A50. Wanneer beide rijbanen van de A50 worden voorzien van tweelaags ZOAB, ligt de geluidproductie circa 2 dB lager ten opzichte van de situatie met enkellaags ZOAB. Dit effect is naar verwachting voldoende om het extra geluid dat wordt veroorzaakt door de hogere verkeersprognose weg te nemen. Op grond van het aantal woningen rondom de A50 is ingeschat dat de maatregel van tweelaags ZOAB financieel-akoestisch doelmatig is.</p> <p>In de planning- en studiefase zal een gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd onder de dan geldende wet- en regelgeving. Dit betekent dat de Omgevingswet van toepassing zal zijn. De Omgevingswet kenmerkt zich door het systeem van GPP's waarin de maximale geluidproductie van een rijksweg is vastgelegd. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de standaardwaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Op het moment dat de GPP's worden overschreden, zal op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau bepaald worden of en welke maatregelen financieel-akoestisch doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de toetswaarde. De planning- en studiefase resulteert in een zogenaamd Projectbesluit dat door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt vastgesteld en waarop ook inspraak mogelijk is. Pas na het afronden van de inspraak op het Projectbesluit staat het definitieve plan vast.</p>
-----------	---	--

<p>90</p>	<p>Indiener geeft aan: RWS heeft in de ontwerp-structuurvisie A50 Ewijk- Bankhoef –Paalgraven aangeven wat de plannen zijn voor aanpassing A50 gedeelte Ewijk-Paalgraven. In de ontwerp structuurvisie is aangegeven dat de A50 verbreed gaat worden naar 2x 3 rijstroken en dat er tevens een extra brug gerealiseerd zal worden over de Maas t.h.v. Niftrik- Ravenstein. Dat er werkzaamheden aan de A50 , gedeelte Paalgraven – Ewijk noodzakelijk zijn, is wel duidelijk. Het verkeer zal fors toenemen en dus ook het aandeel vrachtverkeer. Hiermee zal ook de overlast toenemen, zoals extra geluidhinder en een slechtere luchtkwaliteit. De reconstructie van de A50 heeft natuurlijk niet alleen direct gevolgen voor aanwonenden, maar ook voor de bewoners in de directe omgeving, zeker voor de bewoners welke binnen het gebied tot 400 m af A50 wonen, bijvoorbeeld het gedeelte Paalgraven hm 131.5 hm- kunstwerk over Runstraat (Schaijk) hm 134.7. Vanuit WHO (World Health Organization) wordt een sterke aanbeveling gedaan om het geluidniveau van (onder andere) het wegverkeer zoveel mogelijk te reduceren tot onder de advieswaarden. Voor wegverkeerslawaaï betekent dit dan: - jaargemiddelde blootstelling van 53 dB Lden, - nachtelijke blootstelling van 45 dB L night. Om geluidhinder zoveel mogelijk te beperken is bestrijding aan de bron natuurlijk het beste:</p> <ul style="list-style-type: none"> • toepassen van geluidreducerende deklaag • aanbrengen van geluidschermen en grondwallen met specifieke begroeiing. <p>RWS zal met bovengenoemde zaken rekening moeten houden en voor wat betreft geluidreducerende deklagen kan er gekozen worden uit 1 laags ZOAB (standaard), 2 laags ZOAB grof en zelfs 2- laags ZOAB-fijn. In de nu gepresenteerde plannen is toepassing van 2- laags ZOAB alleen van toepassing op het gedeelte Paalgraven tot ca. hm 133.8. Vanuit hinderbeperking is het verstandiger om voor het gehele tracé te kiezen voor 2- laags ZOAB en dan bij voorkeur 2- laags ZOAB fijn. Keuze type geluidreducerende deklaag heeft een grote invloed op te verwachten geluidreductie: Vrachtverkeer heeft de grootste impact op beleving geluidhinder (d.i logaritmische schaalverdeling) en door te kiezen voor 2 l ZOAB-fijn wordt er dan wel voor gekozen om het maximale aan bronbestrijding te kunnen doen, natuurlijk in combinatie met het aanbrengen van geluidschermen en/of grondwallen met specifieke begroeiing. Graag bovenstaande meenemen in het verder uitwerken van de ontwerp-structuurvisie.</p>	<p>Door indiener ingebrachte constateringën zijn correct. In het deelonderzoek “gezondheid” is ook de vergelijking gemaakt met de waarden zoals voorgeschreven door de WHO (advieswaarden 2018).</p> <p>Ten behoeve van de planning- en studiefase van het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, is de minister verplicht om akoestisch onderzoek uit te voeren. Dit onderzoek wordt uitgevoerd conform de geldende wet- en regelgeving (Omgevingswet) en de normen die daarin zijn opgenomen. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP’s volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de standaardwaarde). Zolang de GPP’s niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Op het moment dat de GPP’s worden overschreden, zal op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau bepaald worden of, en welke maatregelen financieel-akoestisch doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de toetswaarde. Hierbij maakt de minister een afweging tussen de kosten van het aanbrengen van de maatregelen ten opzichte van de geluidreductie die dat oplevert, op basis van het zogenaamde “doelmatigheids criterium”. Dit criterium is wettelijk vastgelegd en wordt bij alle infrastructurele projecten op dezelfde wijze toegepast. Hierbij wordt in beginsel in eerste instantie gekeken naar maatregelen aan de bron, wanneer deze niet mogelijk of onvoldoende doeltreffend zijn zal ook naar maatregelen in de overdrachtssfeer (geluidschermen of geluidwallen) worden gekeken.</p>
-----------	--	--

9p	<p>Indiener geeft aan: In hoofdstuk 2 van de structuurvisie wordt de opgave voor de A50 geschetst. Wij missen in de beschrijving van de opgaves het aspect van geluid(hinder). Het wordt kort benoemd, maar niet besproken: “Evenals voor geluid, blijkt uit monitoring dat de luchtkwaliteit als gevolg van het wegverkeer direct langs de hoofdweg A50 matig is, maar wel voldoet aan de wetgeving.” In de huidige situatie is er al sprake van veel geluidshinder van de A50. Omwonenden brengen zorgen over geluid vaak ter sprake. In de huidige situatie al, en zeker ook bij een toename van verkeersintensiteit en de uitbreiding naar twee keer drie rijstroken, waardoor de A50 dichterbij de bebouwing komt te liggen (Wijchen-west en kleinere kernen in de gemeente Wijchen).</p> <p>Uit de beoordeling van de verschillende alternatieven blijkt dat beide alternatieven een flink negatief effect hebben op de al slechte geluidskwaliteit. Bovendien valt er te lezen dat er niet voor alle negatieve effecten (denk ook aan fijnstof) maatregelen worden opgenomen, omdat deze buiten de plangrenzen vallen. Dat is zorgelijk. Wij voorzien dan ook dat er vanuit onze inwoners (bijvoorbeeld gemeente Wijchen) weerstand zal zijn tegen deze structuurvisie en het uiteindelijke project.</p>	<p>De MIRT Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven wordt afgesloten met een Voorkeursbeslissing met een bijbehorende planMER en achterliggende documenten. Deze Voorkeursbeslissing vormt de afweging tussen 2 alternatieven (alternatief 3 respectievelijk 10). Het planMER beschrijft de globale effecten van beide alternatieven. In de volgende MIRT-fase (planning- en studiefase) wordt de Voorkeursbeslissing nader uitgewerkt in Integraal Inpassend Ontwerp op basis waarvan de minister van Infrastructuur en Waterstaat een Projectbesluit zal nemen. Bij het Projectbesluit hoort ook een projectMER, die de effecten en maatregelen beschrijft die horen dit Projectbesluit. Hierbij hanteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat de dan geldende wet- en regelgeving ten aanzien van geluid, luchtkwaliteit, water, bodem, natuur, archeologie etc.</p>
----	---	--

9q	<p>Middels deze brief willen wij, ondergetekenden, onze zienswijze indienen op de OntwerpStructuurvisie, MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Samen met onze drie kinderen zijn wij woonachtig op de [adres] te Schaijk. De snelweg (A50) loopt vlak langs onze woning en de geluidsdrempel wordt in de huidige situatie al overschreden. Het berekende geluidsniveau voor de buitenzijde van onze woning bedraagt, rekening houdend met de pas aangebrachte ZOAB, 65 dB.</p> <p>De plannen om de snelweg te verbreden hebben een grote impact op onze leefomgeving. Het is niet alleen de geluidsbelasting die hierin een grote rol speelt. Onze zienswijze betreft dan ook meerdere punten: In het rapport ASO Ewijk-Paalgraven, “Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport”, opgesteld door de Commissie voor milieueffectenrapportage staat het volgende: “Werk per alternatief de invloed van bronmaatregelen uit (zoals verlaging rijsnelheid, geluidarm asfalt en de invloed van EU-breed bronbeleid op lange en middellange termijn). Tevens dient hierbij toepassing van overdrachtsbeperkende maatregelen (zoals geluidschermen aan de zijden en/ of in de middenberm) te worden beschouwd evenals eventueel benodigde verhoogde geluidwering van gevels van woningen.”(https://www.commissiemer.nl/docs/mer/p36/p3668/a3668rd.pdf) Het planMER stelt in het begin van het hoofdstuk Geluid het volgende: “Voor het geluidonderzoek ten behoeve van het planMER bestaat geen specifieke wetgeving” (https://open.overheid.nl/documenten/dpc-8d9d4fc1730e7492081d5efdb/lcacf8138489c3/pdf). In het planMER kunnen wij geen uitwerkingen van overdrachtsbeperkende maatregelen vinden behalve dan het aanbrengen van ZOAB. Men stelt dat deze maatregel voldoende moet zijn op grond van berekeningen met het rekenmodel uit 2012 welke niet openbaar zijn en dus voor ons niet inzichtelijk en controleerbaar. Een Milieu Effect Rapportage beoogt het systematisch, transparant en objectief in beeld brengen van de milieugevolgen van een initiatief of activiteit. Bovengenoemde commissie voor milieueffectrapportage sluit zich hierbij aan in haar advies. De uitwerking van het onderwerp Geluid in het plan MER schiet hierin, naar onze mening, ernstig tekort. De Ontwerp-Structuurvisie is onder andere gebaseerd op het planMER. Als het planMER tekort schiet, dan geldt dat dus ook voor de Ontwerp-Structuurvisie.</p>	<p>De minister begrijpt uw zorgen over de verbreding van de A50, zeker als u dicht bij de autosnelweg woont.</p> <p>De besluitvorming over de realisatie van een eventuele verbreding van de A50 verloopt op hoofdlijn in twee stappen. De eerste stap is de uitgevoerde MIRT-verkenning, waarbij verschillende alternatieven met elkaar vergeleken worden. In deze Verkenningfase richt het milieuonderzoek, waaronder het akoestisch onderzoek, zich op het leveren van beslisinformatie ten behoeve van het maken van een keuze tussen de twee kansrijke alternatieven. Om die reden is er nog geen gedetailleerd onderzoek op woningniveau uitgevoerd, maar is vanuit het onderwerp “geluidhinder” inzichtelijk gemaakt hoeveel gehinderden en ernstig gehinderden per alternatief te verwachten zijn en in welke mate er sprake is van een verandering van het akoestisch ruimtebeslag boven de 50 decibel. Mede op basis van deze informatie heeft de minister haar voorkeur uitgesproken voor alternatief 3. Hierbij realiseert de minister zich dat er, indien er geen aanvullende maatregelen worden getroffen om de toename van het geluid te beperken, sprake is van een substantiële toename van de geluidbelasting. Om die reden is er in de Verkenningfase een eerste inventarisatie gemaakt van mogelijke geluidreducerende maatregelen die getroffen zouden kunnen worden, zoals het toepassen van tweelaags zeer open asfaltbeton. Dit type asfalt is voor een groot deel nog niet aanwezig op de A50 en zou, indien het wordt toegepast, kunnen leiden tot een reductie van circa 2 decibel, orde grootte even groot als de toename van de verwachte geluidsbelasting als gevolg van het project.</p> <p>Locatiespecifiek zijn mogelijk aanvullende maatregelen nodig, zoals het aanbrengen van geluidwerende voorzieningen als een geluidscherm of een geluidwal. Of, als laatste stap, het aanbrengen van gevelisolatie bij woningen. Onderzoek naar deze maatregelen zijn nu nog niet uitgevoerd. Dat vindt plaats in de tweede hoofdstap, de zogenaamde planning- en studiefase. In de planning- en studiefase zal een gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd onder de dan geldende wet- en regelgeving. Dit betekent dat de Omgevingswet van toepassing zal zijn. De Omgevingswet kenmerkt zich door het systeem van GPP's waarin de maximale geluidproductie van een rijksweg is vastgelegd. De toegestane geluidproductie die een woning mag ondervinden, is de geluidproductie in de situatie dat de GPP's volledig zijn benut. Dit wordt de toetswaarde genoemd, de ondergrens bedraagt hierbij 50 dB (de standaardwaarde). Zolang de GPP's niet zijn overschreden, is er geen sprake van een overschrijding van de toetswaarde. Op het moment dat de GPP's worden overschreden zal op basis van gedetailleerd akoestisch onderzoek op woningniveau bepaald worden of en welke maatregelen financieel-akoestisch doelmatig zijn om de geluidbelasting terug te brengen tot de toetswaarde.</p> <p>In die fase wordt, volgens de de nieuwe wettelijke voorgeschreven “Meet en Rekenmethode geluid wegen van Bijlage IV e van de Omgevingsregeling van 1 januari 2024, op woningniveau de geluidbelasting als gevolg van het project inzichtelijk gemaakt. De resultaten van dat onderzoek ze (en overigens ook de resultaten vanuit de Verkenningfase) zijn (te zijner tijd) door iedereen opvraagbaar en te controleren.</p>
----	---	---

9r	<p>Ook wij, die binnen het trajectgebied wonen, hebben geen draagvlak vanwege negatieve geluideffecten waarbij tussen de regels door al aangegeven wordt dat er weinig ondernomen gaat worden. Ik hoop dat de nieuwe omgevingswet inderdaad strengere geluidnormen met zich mee gaat brengen zodat er daadwerkelijk zorgvuldig omgegaan wordt met omwonende. Kunt u mij aangeven of er sprake is van gewijzigd beleid t.a.v. geluid in de nieuwe omgevingswet?</p>	<p>Er is, als gevolg van de Omgevingswet, geen sprake van gewijzigd beleid of grenswaarden wat betreft de geluidbelasting als gevolg van Rijkswegen. Het systeem van GPP's dat gebruikt werd onder hoofdstuk 11 van de Wet milieubeheer is beleidsneutraal overgenomen in de Omgevingswet.</p>
9s	<p>Indieners hebben zorgen over de ontwikkeling project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven: Dit project richt zich op het onderzoeken van oplossingen om de doorstroming en verkeersveiligheid op dit traject te verbeteren. Voor indieners betreft dit het deel van de A50 binnen de gemeente Maashorst. Kort gezegd geeft de ontwikkeling van de rijksweg A50 ons als burger, en gezien de korte afstand tot de weg, als direct betrokkenen alleen maar minder woon- en leefklimaat situatie c.q. genot. Uit de PlanMER blijkt dat de verbreding van de weg alleen maar negatieve gevolgen zal geven voor de omwonenden. Het aanpassen van de weg zal uiteindelijk zorgen voor een verkeersaantrekkende werking, daarmee zal op termijn de weg weer gewoon vastlopen en staat er nog meer verkeer achter ons huis stil. Argumenten dat er op termijn meer elektrische auto's komen is te kort door de bocht. Dat is een aanname, de verkoop van elektrische auto's stukt momenteel en de vraag is of en wanneer er een duidelijk omslagpunt gaat ontstaan (van brandstofauto naar elektrische auto). Daarnaast geeft dit feit geen soelaas voor wat betreft geluid, bandengeruis is boven een snelheid van 50 km/u de bepalende factor boven motorgeluid. En dat is evengoed bij elektrische voertuigen een probleem. Zelfs nog een groter probleem vanwege het feit dat de elektrische voertuigen veel zwaarder zijn dan hun evenknie met verbrandingsmotoren. Met name op de onderdelen geluid en lucht voorzien indieners problemen. Helaas volgen de detailrapporten pas in de projectbesluit-fase, de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) biedt nog geen/weinig informatie. Deze zienswijze ziet daarom alleen toe op de ontwerp structuurvisie met aanverwante stukken. Daarmee zal op termijn de weg weer gewoon vastlopen en staat er nog meer verkeer nabij ons huis stil waaronder bovengemiddeld veel vrachtverkeer. Argumenten dat de overlast beperkt zal worden door de komst van meer elektrische auto's wordt betwijfeld. Wellicht dat dit enige invloed zal hebben op de luchtkwaliteit, maar voor de geluidsoverlast biedt dit geen soelaas omdat boven een snelheid van 50 km/u het bandengeruis de bepalende factor is, boven het motorgeluid.</p>	<p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat begrijpt uw zorgen, zeker als u op een korte afstand tot de snelweg woont. De MIRT-verkenning A50 Ewijk- Bankhoef – Paalgraven heeft de effecten op leefbaarheid op hoofdlijnen bepaald, om een keuze tussen de alternatieven mogelijk te maken. In het uitgevoerde onderzoek ligt de focus op de vraag of de onderzochte alternatieven onderscheidende effecten hebben (meer of minder geluid/emissies/et cetera ten opzichte van elkaar en ten opzichte van de referentiesituatie in het jaar 2040). Voor deze vergelijking en de keuze voor een voorkeursalternatief volstaan de gemiddelde effecten. Hierbij is een eerste inschatting gemaakt of mitigatie en compensatie van effecten nodig en haalbaar is. Het project onderzoekt de effecten in planning- en studiefase in meer detail. In die fase zal ook een gedetailleerd akoestisch onderzoek worden uitgevoerd. Geluidsbelastingen boven de wettelijke norm (toetswaarde) zijn niet zonder meer toegestaan. Waar financieel-akoestisch doelmatig, worden maatregelen getroffen om negatieve effecten te mitigeren.</p> <p>U interpreteert de resultaten van het planMER correct; zonder het treffen van aanvullende maatregelen neemt de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie in 2040 toe. De verwachting is echter dat met het aanbrengen van tweelaags zeer open asfaltbeton en, indien nodig, het aanbrengen van nieuwe (of uitbreiden van bestaande) geluidwerende maatregelen, de geluidbelasting ten opzichte van de referentiesituatie niet (of maar zeer beperkt) zal toenemen.</p> <p>Wat betreft de elektrificering van het wagenpark, heeft dit wel effect op de kwaliteit van de leefomgeving. Er is minder uitstoot van verontreinigende stoffen en ook de geluidbelasting van dergelijke auto's is lager dan bij benzine of dieselveertuigen. De effecten van deze elektrificering van het wagenpark is meegenomen in de desbetreffende (geluid- en luchtkwaliteits) berekeningen. Dit geldt zowel voor de berekening van de referentiesituatie 2040 als beide kansrijke alternatieven. Daarin maakt de elektrificatie van het wagenpark (dus) geen onderscheid. Dat onderscheid is er wel in de vergelijking tussen de huidige situatie (2023) en de toekomstige situatie (2040); doordat het aandeel "elektrische auto's" toeneemt ten opzichte van het aandeel benzine/dieselveertuigen, is net name de luchtkwaliteit de afgelopen jaren verbeterd. Deze trend zal ook de aankomende jaren doorzetten, blijkt ook uit de analyses van het CBS, de Bovag en het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).</p> <p>Uw opmerking dat de detailrapporten (en gedetailleerdere berekeningen) pas in de planning- en studiefase (ten behoeve van het Projectbesluit) volgen, klopt. Zodra de minister het Voorkeursalternatief definitief heeft vastgesteld en voornemens is om dat alternatief verder te gaan uitwerken, vindt er ook gedetailleerder onderzoek plaats op het gebied van luchtkwaliteit en geluidhinder.</p>

3.10 Lichthinder

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
10a	<p>Er zijn meerdere indieners wiens zienswijze gaat over lichthinder en maatregelen om lichthinder te beperken. Hierbij gaat het om de plaatsing voor de matrixborden, type verlichting (bijv. grondspots op het fietspad) en verlichting bij raakvlakken met NNN gebied.</p>	<p>Plaatsing van portalen met matrixsignaalgevers en verlichting wordt in detail uitgewerkt in de planning- en studiefase. Hetzelfde geldt voor de vorm en uitvoering van geluidschermen. De hoogte van matrixsignaalgevers ligt vast. Ze geven vrijwel geen strooilight naast de rijbaan door de gebruikte verlichtingstechniek.</p>
10b	<p>Er zijn meerdere indieners wiens zienswijze gaat over de toename van lichthinder door de verbreding van de A50. Lichthinder als gevolg van meer verlichting op de snelweg zelf, door lantaarnpalen en (matrix-)borden en door verlichting op de fietspaden en de langzaam verkeersstrook. De zorg is dat dit tot overlast voor aanwonenden zal leiden. Er wordt ook gevraagd of geluidschermen lichtdoorlatend zijn en/of er rekening gehouden wordt met de lichtreflectie van de schermen.</p> <p>Eén zienswijze heeft betrekking op de mogelijke gevolgen van licht voor uilen en nachtdieren.</p>	<p>Een verbreding van de A50 EBP heeft altijd mogelijke consequenties voor aanpalende percelen. In de volgende projectfase (de planning- en studiefase) zal in overleg met de perceeleigenaren gekeken worden naar wat er mogelijk is om de privacy te waarborgen en de lichtvervuiling daar waar mogelijk tegen te gaan.</p> <p>Verlichting is een verkeersveiligheidsmaatregel. Indien nodig zullen passende maatregelen worden genomen ten behoeve van faunasoorten.</p>
10c	<p>Indiener geeft aan dat de versoberingskansen signalering en verlichting vanuit de omgeving als zeer positief wordt gezien. Een extra argument voor deze versoberingskansen is dan ook dat dit voor de dorpskernen bijdraagt aan de leefbaarheid en daarmee het draagvlak.</p>	<p>Bedankt voor uw reactie.</p>
10d	<p>Indieners geven aan hinder te verwachten van de verbreding van de A50 door afname van privacy, toename van lichthinder en afname van licht in de tuin.</p> <p>De privacy vermindert doordat een fietspad langs het betreffende perceel wordt aangelegd. Daarnaast worden groenstroken weggehaald waardoor de bescherming tegen inkijk vervalt. Door de verbreding van de A50 komen huizen en achtertuinen dichterbij de snelweg. De inkijk wordt groter.</p> <p>Er komt meer licht door de verlichting op de A50, de (matrix-)borden, verlichting op fietspaden/langzaam verkeersstrook, weerkaatsing van reflecterende (geluids-) schermen, verkeerslichten wachten LVT verkeer, rangeerstroken en de toename van verkeer in het geheel.</p> <p>Ander punt is dat de lichtinval vermindert als de brug dichterbij de achtertuinen komt te staan. Hierdoor is er meer schaduw in de tuin.</p>	<p>Een verbreding van de A50 EBP heeft altijd mogelijke consequenties voor aanpalende percelen. In de volgende projectfase (planning- en studiefase) zal in overleg met de perceeleigenaren gekeken worden naar wat er mogelijk is om de privacy te waarborgen en de lichtvervuiling daar waar mogelijk tegen te gaan.</p>
10e	<p>Indieners geeft aan in de huidige situatie in de winter weinig en in de zomer geen enkele inkijk te hebben aan de achterzijde van onze woning en tuin.</p> <p>Dit zal door benoemd voorstel veranderen doordat:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Het fietspad komt richting ons perceel komt te liggen, dus veel dichterbij. - Het fietspad ten aanzien van ons perceel hoger ligt - Door het weghalen van de groenstrook, met daarbij dus de hoge bomen zal deze bescherming tegen inkijk komen te vervallen. <p>Indiener verwacht een toename van lichthinder. Er is meer licht:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlichting op de A50 • verlichte (matrix-)bebording • Verlichting op de fietspaden/langzaam verkeersstrook • Maar ook de weerkaatsing of reflecterende (geluid) schermen, verplaatsen het licht van de lampen als van de zon. • Verkeerslichten wachend LVT verkeer, de rangeerstroken. • Toename van het verkeer zowel het LVT verkeer, als de fietsers. • Door het weghalen van de huidige groenstrook, zal deze toename nog meer lichthinder geven. 	<p>Tijdens de planning- en studiefase wordt een landschapsplan opgesteld waarbij aandacht zal zijn voor boscompensatie en wordt de mogelijkheid voor de wens van participant voor bosaanplant meegenomen.</p>

3.11 Luchtkwaliteit

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
11a	<p>Indieners vragen zich af of en welke mogelijkheden zijn om het fijnstof te beperken. De emissie van fijnstof en stikstof is rond de snelweg al veel hoger dan de WHO advieswaarden. Door toename van het verkeer zal de uitstoot van fijnstof, roet etc. alleen maar verder toenemen. Er wordt gesteld dat er uiteindelijk veel meer elektrische auto's het verkeersbeeld zullen gaan bepalen, waardoor de uitstoot vermindert. Dit is niet meer dan een aanname, die ook nog aanvechtbaar is. Want de luchtkwaliteit wordt ook bepaald door het aantal voertuigen. We denken dan met name aan slijtage van banden en wegdek.</p>	<p>Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}), onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer en andere maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Omdat nu al wordt voldaan aan de normen, en o.a. door het schoner worden van het wegverkeer is het mogelijk een wegverbreding te realiseren zonder de normen te overschrijden. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p>
11b	<p>3) Toename geluidsoverlast en overlast van uitstootgassen. Door deze plannen zal er een verdubbeling van het landbouwverkeer aan de Niftrikse zijde over de A50 van Brabant naar Gelderland en vice versa plaatsvinden. Ons is verteld dat er stoplichten en/of slagbomen zullen komen aan de Niftrikse en Ravensteinse zijde, aangezien het landbouwverkeer maar vanuit een richting tegelijk over de brug kan rijden, en elkaar dus niet kan passeren. Het afremmen en wegrijden voor een stoplicht/slagboom zal extra geluidshinder met zich meebrengen ten opzicht het gewoon zachtjes kan doorrijden. Piepende remmen en optrekkend landbouwverkeer geeft echt extra geluid en uitstoot met zich mee. Ongeacht of het landbouwverkeer wel of niet door de Dorpsstraat geleid zal gaan worden is dit al een extra geluidshinder en uitstoot. De afgelopen jaren zijn de landbouwvoertuigen in grootte en omvang en dus ook in geluid toegenomen, en dit betekend dat het nog eens zal gaan verdubbelen. Dus zowel het toenemende landbouwverkeer als het weghalen van de groenstrook zal hoe dan ook extra geluidshinder met zich meebrengen.</p>	<p>Het probleem van grote landbouwvoertuigen door het dorp Niftrik en de daarbij behorende (negatieve) effecten zijn bij het projectteam bekend. Voor de routing van langzaam verkeer van en naar de Maasbrug aan de Niftrikse zijde is daarom aantal varianten bedacht. Er is nog geen besluit genomen over welke variant zal worden uitgevoerd. De keuze en uitwerking wordt als aandachtspunt meegegeven naar de volgende projectfase, de planning- en studiefase.</p> <p>In de berekeningen voor luchtkwaliteit en geluidshinder is geen rekening gehouden met de (gewijzigde) situatie van het langzaam verkeer en landbouwverkeer. Onderzoeken, waaronder het akoestisch onderzoek en het onderzoek naar de luchtkwaliteit, volgen de wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschriften. Rijkswaterstaat hanteert deze rekenvoorschriften bij alle projecten om een eenduidige en objectieve methode voor bijvoorbeeld het akoestisch onderzoek te hanteren. Van het wettelijk rekenvoorschrift wordt niet afgeweken. Het voorschrift legt onder andere vast dat berekeningen plaatsvinden met zogenoemde etmaalintensiteiten (aantal motorvoertuigen per etmaal) van een jaargemiddeld verkeersbeeld. Dit betreft alleen het gemotoriseerde autowegverkeer. Langzaamverkeer (als fietsers, scooters, brommers en scootmobiel) en landbouwverkeer zit niet in die berekening.</p>

<p>11c</p>	<p>Indiener geeft aan: Bij het realiseren van extra rijstroken, wordt de vereiste 30 meter zone tussen de A50 en de bedrijfswoning en het bedrijf van mijn cliënt verder teniet gedaan. In de zienswijzen tegen het voornemen van de verbreding van deze A50 is door u aangegeven dat in ieder geval 30 meter afstand de norm is tussen een woonhuis en een snelweg. De vereiste 30 meter wordt thans reeds overschreden. De werkelijke afstand is nu 20 meter tussen de bedrijfswoning en de rand van de weg. Door de verbreding van de A50 wordt deze afstand zelfs verkleind naar 17 meter. Ongeveer op de helft van de noodzakelijke afstand tot de snelweg. Volgens het RIVM gelden de volgende voorzorgsmaatregelen: Momenteel ondervindt mijn cliënt de gevolgen van het verkeer, de luchtverontreiniging en het fijn stof zowel in de bedrijfswoning als op het bedrijf. Door het vergroten van het aantal rijstroken zal het verkeer toenemen. Dit blijkt ook het Milieueffectrapport met bijlagen. Hierdoor verslechterd de woon- en leefomgeving van mijn cliënt door een toename van fijn stof en verontreiniging van de lucht. Wanneer de A50 dichterbij het perceel van mijn cliënt komt te liggen, komt de bron van het fijn stof en de luchtverontreiniging dichterbij het perceel van mijn cliënt. Uit de structuurvisie blijkt niet exact hoe groot deze verslechtering is op de locatie van mijn cliënt. Ook dit leidt tot een motiveringsgebrek. “Naarmate de afstand tussen een (vervuilende) bron en de blootgestelde(n) kleiner is, is de impact op de gezondheid groter. Zo nemen in de nabijheid van een drukke weg de gezondheidsrisico's toe, ook op plekken waar ruimschoots aan de grenswaarden wordt voldaan. Dit vormt naar oordeel van het RIVM voldoende basis om het wonen of schoolgaan nabij snelwegen als ongezonder te karakteriseren dan situaties waarbij de afstand groter is (Fischer et al. 2007). De WHO(World Health Organization) concludeert dat nabij drukke wegen talloze componenten in verhoogde concentratie aanwezig zijn, en dat de gezondheidseffecten niet aan één of enkele componenten zijn toe te schrijven (WHO 2013a). Daardoor is ‘afstand houden tot de weg’ nog steeds de beste maatregel voor het voorkomen van gezondheidsschade, aangezien dit minder blootstelling aan het volledige mengsel tot gevolg heeft. Hoe groot deze afstand moet zijn is moeilijk te zeggen, omdat dit van veel verschillende factoren afhankelijk is, zoals of de ontvanger zich boven- of benedenwinds bevindt, de drukte van de weg, het percentage vrachtverkeer en om welke stoffen het gaat. Voor dat laatste geldt over het algemeen dat achtergrondniveaus voor roet (EC(European Commission)) binnen een afstand van 100-400 meter van een snelweg bereikt worden: voor ultrafijne deeltjes is dit 100-300 meter en voor NO₂ 200-500 meter (WHO 2013a). Op basis van een metaanalyse van literatuur tot 2008 is in een Amerikaanse HEI-rapport (Health Effects Institute) een zone geïdentificeerd tot 300 à 500 meter vanaf de snelweg die het meest beïnvloed wordt door verkeersemisies (HEI panel 2010).” Mijn cliënt wordt ruim binnen deze voorzorg afstandsgrenzen. Dit is thans reeds amper aanvaardbaar (circa 20 meter) en deze situatie wordt verslechterd door de A50 richting dit perceel te verbreden.</p>	<p>Het is inderdaad gezonder om verder van een drukke weg te wonen. En indiener woont en werkt nu ook al op korte afstand van de A50. Bij het maken van plannen voor wegbreidingen wordt echter getoetst aan de geldende wet- en regelgeving. Voor zowel fijnstof als voor geluid geldt dat de beoordeling plaatsvindt op basis van een jaargemiddelde situatie. Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de grenswaarde voor concentratie van fijnstof onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer.</p> <p>De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p>
------------	---	--

11d	<p>Indieners hebben opmerkingen ten aanzien van fijnstof en stikstofdepositie. De emissie van deze stoffen is rond de snelweg al veel hoger dan de WHO advieswaarde en door toename van het verkeer zal de uitstoot van fijnstof, roet etc. alleen maar verder toenemen. Aangegeven wordt dat vanwege het feit dat uiteindelijk veel meer elektrische auto's het verkeersbeeld zullen gaan bepalen is te kort door de bocht. Dit is maar zeer de vraag (aanname). Ook is gerekend met het jaartal 2033 op het moment dat de weg nog nieuw is. Zodra de weg slijtage gaat vertonen zal de emissie van fijnstof mogelijk weer toenemen. Daarnaast zullen de banden van de auto's ook fijnstof veroorzaken. Dit zal ook onderzocht moeten worden. Een jaartal later in de tijd is meer realistisch.</p> <p>Er ligt een zorg richting volksgezondheid maar ook de belasting op Natura 2000 gebieden. Het gestelde over een 'passende beoordeling' baart indieners zorgen. Aangegeven is dat er op dit moment nog een knelpunt zit voor het behalen van de doelstellingen. De achtergronddepositie ligt veelal hoger dan de kritische depositiewaarden (KDW) van de betreffende habitattypen en leefgebieden. Salderingsmaatregelen dienen nog gezocht te worden maar hiervoor is nog geen oplossing voorhanden.</p>	<p>De effecten van de wegverbreding worden getoetst conform de geldende wet- en regelgeving. De emissiefactoren die worden gebruikt in de berekeningen voor de luchtkwaliteitsonderzoeken worden jaarlijks aangepast naar de meest recente inzichten.</p> <p>Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof, onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer en andere maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Omdat nu al wordt voldaan aan de normen, en o.a. door het schoner worden van het wegverkeer is het mogelijk een wegverbreding te realiseren zonder de normen te overschrijden. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p> <p>De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p> <p>Vooralsnog blijkt dat verschillende infrastructurele projecten, zoals het project ViA15 en de Ring Utrecht, dankzij het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen, tot een vastgesteld Tracébesluit kunnen komen. Deze besluiten liggen nu bij de Raad van State. Uit de uitspraak van de Raad van State zal blijken of met een locatie specifieke ecologische onderbouwing en het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen, significante negatieve effecten op de instandhoudingsdoelen kunnen worden uitgesloten en een project daarmee kan voldoen aan de Wet natuurbescherming en de Europese Vogel en Habitatrichtlijn. Vooralsnog gaat het project A50 er vanuit, dat ook voor dit project een Passende Beoordeling en aanvullende maatregelen nodig zullen zijn om te kunnen voldoen aan de Wet natuurbescherming.</p>
11e	<p>Indiener geeft aan: Er komt na de verbreding meer stikstof vrij op een korte afstand waar mensen leven. Met het huidige klimaatbeleid is dit onbegrijpelijk dat groen verdwijnt en meer stikstof wordt toegestaan. Indiener zou liever zien dat het geld voor de uitbreiding van de A50 wordt besteed aan het ontwikkelen van ouderenwoningen om de woningnood aan te pakken. Indiener zou liever zien dat die 'stikstofruimte' anders wordt ingezet.</p>	<p>Het al dan niet faciliteren van verkeer in een gebied is in de eerste instantie een politieke keuze. Ten aanzien van de stikstofruimte zijn vanuit het project nog aanvullende voorwaarden te vervullen, deze zijn opgenomen in hoofdstuk 4.2 van deze Nota.</p>
11f	<p>Indiener stelt dat de huidige uitstoot hoger is dan vermeld in de rapportages. Dit is al eerder onderzocht door een onafhankelijke derde in ons dorp. Deze was te hoog. Dit wordt enkel hoger met de verbreding. Mijn man is Astmapatiënt dit is een directe aanslag op zijn gezondheid. Door de uitstoot zal zijn leef genot en zijn gezondheid afnemen. Dit niet enkel van mijn man maar van eenieder die leeft in Niftrik. Het groen en de groenstrook dient behouden te worden. De wanden dienen te voldoen aan de eerder benoemde minimale vereisten. Alle agrarisch vervoer dient uit het dorp en uit onze "tuinen" gehouden te worden.</p>	<p>De hoogte van de concentraties van verontreinigende stoffen in de huidige situatie (2022) zijn gebaseerd op de gegevens van het RIVM. U kunt de hoogte van de concentratie per verontreinigende stof en per locatie zelf controleren, zie Kaart CIMLK. Afhankelijk van de locatie leidt het project tot een beperkte toename of afname van de luchtkwaliteit. Er treedt een verbetering op, doordat het verkeer minder stil staat (file) en er daardoor sprake is van een beter verbrandingsproces in de motoren. Ook is er sprake van een (autonome) toename van geëlektrificeerd motorverkeer. Aan de andere kant leidt het project tot extra verkeer, dit zorgt juist weer voor een toename van de uitstoot van verontreinigende stoffen. Op hoofdlijn is geconstateerd dat zowel de toe- als afname van de concentraties van verontreinigende stoffen klein zal zijn. Op 97% van de rekenpunten (op een afstand van 50 meter van de weg) is de verandering kleiner dan 0,4 microgram per kubieke meter. Er geldt maar voor enkele woningen van de meer dan 10.000 woningen dat de concentratie "in betekende mate (=> 1,4 microgram per kubieke meter)" zal toenemen.</p>

Indiener geeft aan: De Structuurvisie spreekt zich tegen over de luchtkwaliteit. “Het effect van de twee kansrijke alternatieven op de luchtkwaliteit bij woningen is gering” en “Bij beide alternatieven wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀- en PM_{2.5}).” Echter: “Op het gebied van gezondheid wordt geconcludeerd dat het aantal slaapverstoorden (geluid) en aantal blootgestelden (luchtkwaliteit) zonder maatregelen zal toenemen. Wanneer de geluidbelastingen en de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen het studiegebied naast de WHO advieswaarden worden gelegd, zijn er (grote) overschrijdingen te zien bij alle onderzochte situaties”.

Verder wordt in het Deelrapport Luchtkwaliteit van de MER 2021 als referentiejaar gebruikt. Dat is moeilijk te begrijpen, aangezien dit in de corona-periode valt en dus door de lage verkeersdruk absoluut niet representatief is. Daarnaast worden alleen de berekende toename in fijnstof en NO₂ gegeven en niet de berekende waarden per woning. Uit de onduidelijke kaartjes lijkt de toename van PM₁₀ op onze locatie het grootst te zijn. Hoewel er in dit deelrapport wordt aangegeven dat er een ‘kleine’ toename van fijnstof en NO₂ verwacht wordt zien we tot onze verbazing dat deze in het Deelrapport Gezondheid tot ‘o’ wordt gereduceerd. In bijlagen 2, 3 en 4 vindt u de kaarten van NO₂, fijnstof 2.5 pm en 10 pm uit 2018/13. De kaarten van 2020-2021 zijn niet representatief aangezien deze de corona-periode omvatten waarin er significant minder verkeersbewegingen waren. Het is duidelijk dat ook in de huidige situatie de WHO advieswaarden flink overschreden worden. We verwachten dat hier een betere evaluatie wordt uitgevoerd.

Het is niet direct duidelijk welke maatregelen de luchtkwaliteit op deze locatie zou kunnen verbeteren. Aanbrengen van voldoende beplanting zou een mogelijkheid zijn. Wanneer Rijkswaterstaat afziet van verbreding van deze afrit zouden de besparingen op het project ingezet kunnen worden om de leefbaarheid van de aanwonenden te verbeteren.

Mocht Rijkswaterstaat volharden in de plannen voor verbreding dan is er nog een mogelijkheid die aansluit bij relocatie van stallen, paddock en paardrijbak (paragraaf 4.1.2).

Aanvullend op deze oplossing zou Rijkswaterstaat de gehele strook langs de Groeneweg kunnen aankopen op voorwaarde dat deze zodanig beplant wordt dat blootstelling aan fijnstof, NO₂, en in enige mate geluid beperkt wordt. Ook zou dat het zicht op de afslag voor een groot deel wegnemen.

Er is geen sprake van tegenspreken. Tabel 4.8 presenteert de verwachtingen wat betreft de veranderingen in concentraties van stikstofdioxide en fijn stof. Uit deze tabel is te herleiden dat op het leeuwendeel van de aanwezige woningen er zowel sprake is woningen waarop de concentraties beperkt toenemen (toename van 0,0 – 0,2 microgram per kubieke meter) als beperkt afnemen (afname van 0,0 – 0,2 microgram per kubieke meter). Bij 2 van de circa 22.000 woningen is de berekende toename van verontreinigende stoffen “in betekende mate”. In alle gevallen is de maximale concentratie voor stikstofdioxide en fijn stof ruim lager dan de wettelijke grenswaarde (19,3 microgram NO₂ per kubieke meter ten opzichte van een grenswaarde van 40 microgram NO₂ per kubieke meter en 16,23 microgram PM₁₀ per kubieke meter ten opzichte van een grenswaarde van 40 microgram PM₁₀ per kubieke meter).

Zoals aangegeven in het deelrapport Luchtkwaliteit (paragraaf 4.2), zijn de WHO waarden advieswaarden en geen wettelijke toetswaarden. Daarbij hebben de gemeenten aangegeven zich te conformeren aan de WHO-advieswaarden uit 2005: “Naast de wettelijke grenswaarden voor luchtkwaliteit zijn in Tabel 4-1 de advieswaarden opgenomen die zijn opgesteld door de wereldgezondheid organisatie (WHO) in 2005. Meerdere gemeenten rondom het nieuwe tracé nemen deel aan het Schone Lucht Akkoord (SLA). Een van de afspraken uit het Schone Lucht Akkoord is dat deelnemende partijen toewerken naar de WHO-advieswaarden in 2030. De advieswaarden uit 2005 zijn daarbij uitgangspunt. Die golden toen het akkoord is gesloten en de stuurgroep van het Schone Lucht Akkoord heeft geconcludeerd dat de nieuwe WHO-advieswaarden uit 2021 nog niet haalbaar zijn in 2030. De streefwaarden uit het SLA zijn echter geen juridische norm en behoren niet tot de beoordelingscriteria van het thema luchtkwaliteit.”

In het deelrapport Luchtkwaliteit is aangegeven dat de emissiewaarden vanwege Corona een beperkt positiever beeld laten zien, zie ook paragraaf 4.4.1 waarin het volgende is opgenomen: “Door de maatregelen die zijn genomen tegen de verspreiding van het coronavirus was er in 2021 binnen en buiten Nederland minder verkeer en economische activiteit, en dus minder uitstoot. Deze maatregelen hebben hierdoor een gunstig effect gehad op de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties in Nederland. De verwachting is wel dat de luchtkwaliteit na 2021 verder verbetert. In 2019, het jaar voor de maatregelen tegen de verspreiding van het coronavirus, lagen de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties ook onder de desbetreffende grenswaarden”.

Overigens geldt voor het planMER en de vergelijking van de kansrijke alternatieven ten opzichte van het referentiealternatief het toekomstjaar 2040 en niet de huidige situatie (2021), zie ook paragraaf 4.5 van het deelrapport Luchtkwaliteit. Op basis van verkeersprognoses en emissie-kentallen zijn de jaargemiddelde concentraties voor de genoemde stoffen voor het toekomstjaar 2040 berekend en onderling vergeleken.

(vervolg antwoord op volgende pagina)

		<p>Ten behoeve van het Projectbesluit wordt er aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Indien van toepassing, wordt in die fase op woningniveau inzichtelijk of er sprake is van een toename van meer dan 1,2 microgram per kubieke meter (het zogenaamde “in betekenende mate”, zie ook paragraaf 4.2 van het deelrapport Luchtkwaliteit).</p> <p>De beoordeling is, in overeenstemming met de MIRT fase waarin het project zich nu bevindt, gemaakt op “alternatief-niveau” en niet op woningniveau. Het feit dat er sprake is van zowel een beperkte toename van concentraties verontreinigende stoffen als een beperkte afname, heeft ertoe geleid dat er, overall bezien, een score “neutraal (o)” is toegekend.</p> <p>Aangezien het de verwachting is dat de maximale concentraties van verontreinigende stoffen als gevolg van het wegverkeer in 2023 op circa de helft van de wettelijke grenswaarden zit, is het vanuit het project beschouwd niet verplicht om aanvullende maatregelen te treffen om locatie specifieke luchtkwaliteit te verbeteren. Maatregelen worden wel landelijk of gemeentelijk getroffen, zoals door de invoering van milieuzones of eisen aan de uitstoot van benzine en dieselmotoren.”</p>
--	--	--

<p>11h</p>	<p>Indiener geeft aan: In het hoofdrapport “MER-verkenning A50 EBP” staat het volgende: “... In het overige deel van het studiegebied zijn er voornamelijk toenames te zien van de jaargemiddelde NO₂-concentratie. Bij alternatief 10 is er bij zes woningen in het dorp Niftrik, sprake van een concentratieafname van meer dan 1,2 µg NO₂/m³. Bij beide alternatieven is er bij twee woningen sprake van een concentratietoename van meer dan 1,2 µg/m³ (in betekenende mate). Deze woningen liggen nabij de nieuwe aansluiting van knooppunt Bankhoef. Ter hoogte van deze woningen liggen de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties wel ruim onder de desbetreffende grenswaarden. “</p> <p>Het is niet duidelijk om welke huizen het gaat, maar volgens Figuur 7.1.2 in het hoofdrapport “MER Verkenning A50 EBP”, zijn de enige huizen die dicht tegen het traject liggen op knooppunt Bankhoef de nummers [] van de Groenestraat.</p> <p>Ook spreekt de Structuurvisie zich tegen over de luchtkwaliteit: “Het effect van de twee kansrijke alternatieven op de luchtkwaliteit bij woningen is gering” en “Bij beide alternatieven wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀- en PM_{2.5}).“ Echter: “Op het gebied van gezondheid wordt geconcludeerd dat het aantal slaapverstoorden (geluid) en aantal blootgestelden (luchtkwaliteit) zonder maatregelen zal toenemen. Wanneer de geluidbelastingen en de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen het studiegebied naast de WHO-advieswaarden worden gelegd, zijn er (grote) overschrijdingen te zien bij alle onderzochte situaties”</p> <p>Verder wordt in het Deelrapport Luchtkwaliteit van de MER 2021 als referentiejaar gebruikt. Dat is moeilijk te begrijpen, aangezien dit in de corona-periode valt en dus door de lage verkeersdruk absoluut niet representatief is. Daarnaast worden alleen de berekende toename in fijnstof en NO₂ gegeven en niet de berekende waarden per woning. Uit de onduidelijke kaartjes lijkt de toename van PM₁₀ op onze locatie het grootst te zijn. Hoewel er in dit deelrapport wordt aangegeven dat er een ‘kleine’ toename van fijnstof en NO₂ verwacht wordt zien we tot onze verbazing dat deze in het Deelrapport Gezondheid tot ‘o’ wordt gereduceerd.</p> <p>geluidbelastingen en de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen het studiegebied naast de WHO-advieswaarden worden gelegd, zijn er (grote) overschrijdingen te zien bij alle onderzochte situaties”</p> <p>Verder wordt in het Deelrapport Luchtkwaliteit van de MER 2021 als referentiejaar gebruikt. Dat is moeilijk te begrijpen, aangezien dit in de corona-periode valt en dus door de lage verkeersdruk absoluut niet representatief is. Daarnaast worden alleen de berekende toename in fijnstof en NO₂ gegeven en niet de berekende waarden per woning. Uit de onduidelijke kaartjes lijkt de toename van PM₁₀ op onze locatie het grootst te zijn. Hoewel er in dit deelrapport wordt aangegeven dat er een ‘kleine’ toename van fijnstof en NO₂ verwacht wordt zien we tot onze verbazing dat deze in het Deelrapport Gezondheid tot ‘o’ wordt gereduceerd.</p> <p>Kan Rijkswaterstaat ons bevestigen dat in bovenstaande artikel het wel degelijk om de huizen gelegen op de [adres] gaat? Aanbrengen van voldoende hoge beplanting op de huidige locatie zou een mogelijke verbetering in de concentratie van onder andere fijn stof teweegbrengen. Wat zijn de resultaten van het onderzoek naar andere vervuilende deeltjes zoals C6H6 (bij onderzoek naar de impact van snelheidsbeperking op de luchtkwaliteit in de omgeving van de A62 in Frankrijk is C6H6 onderzocht).</p>	<p>De effecten van de wegverbreding worden getoetst conform de geldende wet- en regelgeving. De emissiefactoren die worden gebruikt in de berekeningen voor de luchtkwaliteitsonderzoeken worden jaarlijks aangepast naar de meest recente inzichten.</p> <p>Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof, onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer en andere maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Omdat nu al wordt voldaan aan de normen, en o.a. door het schoner worden van het wegverkeer is het mogelijk een wegverbreding te realiseren zonder de normen te overschrijden.</p> <p>De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p> <p>In het deelrapport Luchtkwaliteit is aangegeven dat de emissiewaarden vanwege Corona een beperkt positiever beeld laten zien, zie ook paragraaf 4.4.1 waarin het volgende is opgenomen: “Door de maatregelen die zijn genomen tegen de verspreiding van het coronavirus was er in 2021 binnen en buiten Nederland minder verkeer en economische activiteit, en dus minder uitstoot. Deze maatregelen hebben hierdoor een gunstig effect gehad op de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties in Nederland. De verwachting is wel dat de luchtkwaliteit na 2021 verder verbetert. In 2019, het jaar voor de maatregelen tegen de verspreiding van het coronavirus, lagen de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties ook onder de desbetreffende grenswaarden”.</p> <p>Overigens geldt voor het planMER en de vergelijking van de kansrijke alternatieven ten opzichte van het referentiealternatief het toekomstjaar 2040 en niet de huidige situatie (2021), zie ook paragraaf 4.5 van het deelrapport Luchtkwaliteit. Op basis van verkeersprognoses en emissie kentallen zijn de jaargemiddelde concentraties voor de genoemde stoffen voor het toekomstjaar 2040 berekend en onderling vergeleken.</p> <p>De beoordeling is, in overeenstemming met de MIRT fase waarin het project zich nu bevindt, gemaakt op “alternatief-niveau” en niet op woningniveau. Het feit dat er sprake is van zowel een beperkte toename van concentraties verontreinigende stoffen als een beperkte afname, heeft ertoe geleid dat er, overall gezien, een score “neutraal (o)” is toegekend.</p>
------------	---	---

11i	<p>Indiener stelt dat de Structuurvisie zich tegenspreekt over de luchtkwaliteit.</p> <p>“Het effect van de twee kansrijke alternatieven op de luchtkwaliteit bij woningen is gering” en “Bij beide alternatieven wordt ruimschoots voldaan aan de grenswaarden voor de concentraties van stikstofdioxide (NO₂) en fijnstof (PM₁₀- en PM_{2.5}).“ Echter: “Op het gebied van gezondheid wordt geconcludeerd dat het aantal slaapverstoorden (geluid) en aantal blootgestelden (luchtkwaliteit) zonder maatregelen zal toenemen. Wanneer de geluidbelastingen en de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen het studiegebied naast de WHO-advieswaarden worden gelegd, zijn er (grote) overschrijdingen te zien bij alle onderzochte situaties”.</p> <p>Verder wordt in het Deelrapport Luchtkwaliteit van de MER 2021 als referentiejaar gebruikt. Dat is moeilijk te begrijpen, aangezien dit in de corona-periode valt en dus door de lage verkeersdruk absoluut niet representatief is. Daarnaast worden alleen de berekende toename in fijnstof en NO₂ gegeven en niet de berekende waarden per woning. De kaarten van 2020-2021 zijn niet representatief aangezien deze de corona-periode omvatte waarin er significant minder verkeersbewegingen waren. Het is duidelijk dat ook in de huidige situatie de WHO-advieswaarden flink overschreden worden. We verwachten dat hier een betere evaluatie wordt uitgevoerd.</p> <p>Het is niet direct duidelijk welke maatregelen de luchtkwaliteit op deze locatie zou kunnen verbeteren. Aanbrengen van voldoende beplanting zou een mogelijkheid zijn.</p>	Zie antwoord bij 11h.
11j	<p>Indiener maakt zich grote zorgen over de luchtkwaliteit. Er wordt hierbij gerekend met het jaartal 2033 op het moment dat de weg nog nieuw is. Zodra de weg slijtage gaat vertonen en weer dicht gaat slibben (na een paar jaar) zal de emissie van fijn stof mogelijk weer toenemen. De banden van de (vracht)auto's zijn grote veroorzakers van fijnstof. Zijn er modellen beschikbaar die aangeven hoe de fijnstofemissie zich ontwikkelt wanneer de weg er wat langer ligt?</p>	<p>De hoogte van de concentraties van verontreinigende stoffen in de huidige situatie (2022) zijn gebaseerd op de gegevens van het RIVM. U kunt de hoogte van de concentratie per verontreinigende stof en per locatie zelf opzoeken, zie Kaart CIMLK. De hoogte van de verwachte concentraties in het jaartal 2033 zijn gebaseerd op berekeningen.</p> <p>Toename van luchtverontreinigende stoffen worden brandstof (bij benzine en diesel motoren) en anderzijds door slijtage (van met name banden). Met de elektrificatie van het wagenpark neemt die verontreiniging in de toekomst verder af. Overigens worden de emissiefactoren die bij de berekeningen worden gebruikt elk jaar aangepast aan de meest recente inzichten in bijvoorbeeld de uitstoot van motorvoertuigen en andere verontreinigende stoffen die ontstaan bij wegverkeer zoals slijtage aan banden, remmen en wegdek.</p> <p>Het doorrekenen van de effecten op de luchtkwaliteit is mogelijk tot het jaar 2035. Het doorrekenen tot het jaar 2040 is om meerdere redenen (nog) niet mogelijk. De Rekentool luchtkwaliteit is het rekeninstrument van het CIMLK (Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit). Iedereen kan zelf met de Rekentool een berekening van de luchtkwaliteit maken. U kunt de Rekentool ook gebruiken om uw uitwisselbestanden met nieuwe weggegevens en rekenpunten in het CIMLK te controleren (maar dus nog niet voor het jaar 2040).</p> <p>Met het rekenmodel worden de concentraties berekend als een gemiddelde over een heel kalenderjaar. Dit komt overeen met de omgevingswaarde die ook uitgedrukt is in een waarde over een heel jaar. De concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie en de lokale bijdrage van wegen en milieubelastende activiteit. Maar doordat de achtergrondconcentratie voor 2040 nog onbekend is, kan een betrouwbare berekening voor dat toekomstjaar nog niet gemaakt worden. Daarnaast is het nog niet mogelijk om het voorgeschreven rekenmodel van het RIVM de wegbijdrage in 2040 te berekenen.</p>

11k	<p>Indiener maakt bezwaar tegen de overlast van de verhoogde uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof en dus indirect gevolgen voor diens gezondheid.</p>	<p>Het voornemen leidt, afhankelijk van de locatie en het toepassen van maatregelen, tot zowel een lichte verbetering als een lichte verslechtering van de kwaliteit van de leefomgeving en daarmee de gezondheid van omwonenden. Het oplossen van fileknelpunten en een verbeterende doorstroming heeft een positief effect op het aspect geluidhinder en luchtkwaliteit, waarbij dat effect voor een groot deel weer teniet wordt gedaan vanwege het extra verkeer. Om een minimale leefomgevingskwaliteit te garanderen, wordt het voornemen getoetst aan grenswaarde voor verontreinigende stoffen en grenswaarden voor geluidhinder. Wat betreft de luchtkwaliteit, blijven de concentraties van verontreinigende stoffen (ruim) onder de grenswaarden. Wat betreft geluidhinder, is het de verwachting dat (een deel van de) huidige zogenaamde (vergund) "geluid productie plafons" zonder aanvullende maatregelen overschreden worden. Om die reden is de minister verplicht een nader akoestisch onderzoek uit te voeren en wordt onderzocht of het treffen van geluidmaatregelen (zoals "stiller asfalt" en "geluidschermen") doelmatig is.</p>
11l	<p>Indiener geeft aan dat de effecten niet afnemen door brandstofvrij aangedreven voertuigen. Waarom is er geen doorrekening gemaakt naar 2040? In 2033 is de weg nieuw en is er nog geen sprake van slijtage van wegen. Wat zijn de gevolgen van de toename fijnstof als er doorgerekend wordt naar 2040. Ook voor dit onderdeel dient er een reële doorrekening gemaakt te worden naar 2040 en mij inziens nog verder de toekomst in. 2040 is nog binnen 10 jaar na de verwachte afronding van de verbreding van de snelweg. Wat zijn de gevolgen voor de toekomst, zeg 2050. Waarom geen rekening houden met de gevolgen voor de lange termijn? Dit is niet het geval voor de luchtkwaliteit, daar wordt gebruik gemaakt van 2033. Conform deze tekst zou dit onderdeel ook doorgerekend moeten worden naar zichtjaar 2040.</p>	<p>Toename van luchtverontreinigende stoffen worden inderdaad veroorzaakt door meerdere bronnen. Enerzijds door de verbranding van brandstof (bij benzine en dieselmotoren) en anderzijds door slijtage (van met name banden, remmen en wegdek). Hier wordt in de berekeningen dan ook rekening mee gehouden. Met de elektrificatie van het wagenpark neemt die verontreiniging in de toekomst verder af. Overigens worden de emissiefactoren die bij de berekeningen worden gebruikt elk jaar aangepast aan de meest recente inzichten in bijvoorbeeld de uitstoot van motorvoertuigen en andere verontreinigende stoffen die ontstaan bij wegverkeer zoals slijtage aan banden, remmen en wegdek.</p> <p>Het doorrekenen tot het jaar 2040 is om meerdere redenen (nog) niet mogelijk. De Rekentool luchtkwaliteit is het rekeninstrument van het CIMLK (Centraal Instrument Monitoring Luchtkwaliteit). Iedereen kan zelf met de Rekentool een berekening van de luchtkwaliteit maken. U kunt de Rekentool ook gebruiken om uw uitwisselbestanden met nieuwe weggegevens en rekenpunten in het CIMLK te controleren (maar dus nog niet voor het jaar 2040). Met het rekenmodel worden de concentraties berekend als een gemiddelde over een heel kalenderjaar. Dit komt overeen met de omgevingswaarde die ook uitgedrukt is in een waarde over een heel jaar. De concentratie bestaat uit de achtergrondconcentratie en de lokale bijdrage van wegen en milieubelastende activiteit. Maar doordat de achtergrondconcentratie voor 2040 nog onbekend is, kan een betrouwbare berekening voor dat toekomstjaar nog niet gemaakt worden. Daarnaast is het nog niet mogelijk om het voorgeschreven rekenmodel van het RIVM de wegbijdrage in 2040 te berekenen.</p>

11m	<p>Indiener geeft aan: Wanneer de geluidbelastingen en de concentraties NO₂, PM₁₀ en PM_{2.5} binnen het studiegebied naast de WHO-advieswaarden worden gelegd, zijn er (grote) overschrijdingen te zien bij alle onderzochte situaties (huidig, autonome situatie 2040 en de twee kansrijke alternatieven). Na toepassing van de wettelijke maatregelen voor geluid wordt de toename van het geluid beperkt. Wel blijft er sprake van een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Dit komt doordat de wettelijke maatregelen alleen gericht zijn op het voorkomen/ beperken van het projecteffect.</p>	<p>Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}), onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer en andere maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Omdat nu al wordt voldaan aan de normen, en o.a. door het schoner worden van het wegverkeer is het mogelijk een wegverbreding te realiseren zonder de normen te overschrijden. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p> <p>Bij het voorbereiden van een project onderzoekt de minister of de wijzigingen aan de weg passen binnen de vastgestelde geluidproductieplafonds. Zo niet, dan onderzoeken we of het mogelijk is doelmatige geluidmaatregelen te treffen, die dan in in het projectbesluit worden opgenomen. Naast het projecteffect van een wegverbreding, onderzoekt Rijkswaterstaat jaarlijks of de geluidproductieplafonds (dreigen) te worden overschreden, en of het nodig en/of mogelijk is daarvoor doelmatige geluidmaatregelen te treffen Dit wordt jaarlijks bijgehouden in de monitoring van geluid.</p>
11n	<p>Indiener geeft aan: de verbreding heeft een negatief effect op de heersende luchtkwaliteit. Op bladzijde 29 ontwerp structuurvisie, bij 4.4.1 Leefbaarheid wordt het volgende aangegeven: “Het effect van de twee kansrijke alternatieven op de luchtkwaliteit bij woningen is gering. Een verkeerstoename zorgt voor een beperkte verslechtering van de luchtkwaliteit, maar dat effect wordt bijna volledig opgeheven door een verbetering als gevolg van de betere doorstroming van het verkeer. Slechts bij twee van de circa 22.000 woningen binnen het onderzoeksgebied is er voor stikstofdioxide sprake van een concentratietoename van meer dan 1,2 µg/m³ (in betekenende mate)”.</p> <p>Deze twee woningen liggen binnen onze gemeente (zie kaartje bladzijde 81 Milieueffectrapport ten behoeve van de Ontwerp Structuurvisie). Wat betekent dit voor onze bewoners en zijn er maatregelen ter verbetering mogelijk?</p> <p>Bovendien wordt in de ontwerp structuurvisie aangegeven dat er niet voor alle negatieve effecten maatregelen worden opgenomen, omdat deze buiten de plangrenzen vallen. En dat voor de toename van het geluid binnen het de plangrenzen alleen wettelijke maatregelen worden genomen. Wel blijft bij het toepassen van deze maatregelen sprake van een verslechtering ten opzichte van de bestaande situatie. Dit komt doordat de wettelijke maatregelen alleen gericht zijn op het voorkomen/ beperken van het projecteffect. Dat is zorgelijk. Wij voorzien dan ook dat er vanuit onze inwoners weerstand zal zijn tegen deze structuurvisie en het uiteindelijke project. Wij vragen ons af of en hoe deze nadelige effecten alsnog beperkt kunnen worden? Hoe kunt u de benadeelden tegemoetkomen? Heeft u in beeld wat voor aanvullende maatregelen nodig zouden zijn om het aantal (ernstig) geluidgehinderden te verminderen; gelijk te houden (stand-still principe?) of onder substantiële toename (5%) te houden? En hoe zit dat met fijnstof? Wij stellen voor om de omgeving nadrukkelijker te betrekken bij het uitwerken van het plan. De bovenstaande vragen zouden onderdeel kunnen zijn van aanvullende participatie in de omgeving.</p> <p>Graag gaan we met u in gesprek over hoe we hieraan tegemoet kunnen komen.</p>	<p>Het voorkeursalternatief voldoet ruimschoots aan de geldende luchtkwaliteitsnormen voor stikstofdioxide en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2.5}), onder andere vanwege de elektrificatie van het vervoer en andere maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. Omdat nu al wordt voldaan aan de normen, en o.a. door het schoner worden van het wegverkeer is het mogelijk een wegverbreding te realiseren zonder de normen te overschrijden. De advieswaarden van de WHO zijn geen wettelijk vastgestelde normen, wel wordt ter referentie ook weergegeven hoe de berekende waarden zich verhouden tot deze advieswaarden.</p> <p>In alle gevallen is de maximale concentratie voor stikstofdioxide en fijn stof ruim lager dan de wettelijke grenswaarde (19,3 microgram NO₂ per kubieke meter ten opzichte van een grenswaarde van 40 microgram NO₂ per kubieke meter en 16,23 microgram PM₁₀ per kubieke meter ten opzichte van een grenswaarde van 40 microgram PM₁₀ per kubieke meter).</p> <p>Ten behoeve van het Projectbesluit wordt er aanvullend luchtkwaliteitsonderzoek uitgevoerd. Indien van toepassing, wordt in die fase op woningniveau inzichtelijk of er sprake is van een toename van meer dan 1,2 microgram per kubieke meter (het zogenaamde “in betekenende mate”, zie ook paragraaf 4.2 van het deelrapport Luchtkwaliteit).</p> <p>Aangezien het de verwachting is dat de maximale concentraties van verontreinigende stoffen als gevolg van het wegverkeer in 2023 op circa de helft van de wettelijke grenswaarden zit, is het vanuit het project beschouwd niet verplicht om aanvullende maatregelen te treffen om locatie specifieke luchtkwaliteit te verbeteren. Maatregelen worden wel landelijk of gemeentelijk getroffen, zoals door de invoering van milieuzones of eisen aan de uitstoot van benzine en dieselmotoren.”</p> <p>Wat betreft geluidhinder, is het de verwachting dat (een deel van de) huidige zogenaamde (vergund“) “geluid productie plafons” zonder aanvullende maatregelen overschreden worden. Om die reden is de minister verplicht een nader akoestisch onderzoek uit te voeren en wordt onderzocht of het treffen van geluidmaatregelen (zoals “stiller asfalt” en “geluidschermen”) doelmatig is.</p>

3.12 Trillingen

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
12a	<p>Indieners geven aan: In het rapport Ewijk-Paalgraven “Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport” opgesteld door de Commissie voor milieueffectenrapportage staat: “Onderzoek in de huidige situatie of er sprake van trillinghinder bij het passeren van zwaar verkeer. Zo ja, breng deze hinder kwantitatief in beeld. Betrek hierbij dat door alleen het afstandscriterium van 50 meter vanaf de weg te hanteren de werkelijke trillinghinder niet in beeld wordt gebracht. Trillingen in woningen zijn per definitie niet alleen binnen 50 meter voelbaar. Trillingen worden namelijk door vele factoren bepaald, zoals de massa van het zwaar verkeer, de rijsnelheid, wegdekoneffenheden, afstand tot woningen, bodemopbouw, type fundatie van de woningen en de weg, afmetingen en type vloeren. Geef aan of het voorkomen van de trillinghinder wegneemt of vermindert.”</p> <p>Indieners stellen dat nergens in het PlanMER verkenning A50 of in één van de deelrapporten wordt gesproken over trillingen. Het is niet opgenomen in het PlanMER waardoor het ook niet opgenomen is in de Ontwerp-Structuurvisie. Zelfs niet onder het summier stukje ‘Effecten op milieu en leefomgeving’. In de Nota van Antwoord NRD staat zeer beknopt iets over trillingen naar aanleiding van een ingediende zienswijze. Echter wordt in de Nota van Antwoord zonder onderbouwing een zone van ca. 30 meter genoemd terwijl in het advies hierboven duidelijk over 50m. Gesproken wordt en zelfs daarbuiten. De vraag is dan ook waar die 30 meter op gebaseerd is. Verder gaat de Nota van Antwoord gaat niet in op hinder van trillingen die ervaren kan worden door omwonenden. Indieners stellen dat er weinig over de te verwachten effecten van trillingen bekend is en achten het noodzakelijk dat het effect van de plannen op trillingen op deze locatie in kaart wordt gebracht volgens het MER advies zoals hierboven aangegeven, zeker als de snelweg fors dichterbij (tot 10m) afstand van bebouwing komt te liggen. Wat is het effect van de trillingen op de bebouwing?</p> <p>Indieners melden dat ze in de huidige situatie overlast ervaren door trillingen, veroorzaakt door met name vrachtverkeer en de voegovergang. Ze ervaren de huidige trillingen als zeer vervelend en met de verbreding vrezen ze dat de trillingen onuitstaanbaar worden. Het is op dit moment onduidelijk wat het effect van verbreding van de wegen rond Bankhoef is op trillingen. Als er door de plannen een toename van trillingen te verwachten is dan hoort het effect op de woningen aan de Groenestraat ook in kaart te worden gebracht, samen met mogelijke oplossingen om verdere schade en overlast door trillingen te voorkomen.</p> <p>Indieners willen weten wat de overheid gaat doen om de overlast van trillingen te verminderen.</p> <p>Eén indiener meldt dat er al vele verzakkingen en scheuren waarneembaar zijn in de bedrijfswoning en de bedrijfsgebouwen. Deze trillingen zullen toenemen wanneer de A50 richting de gebouwen (inclusief woning) dichterbij komt. Nergens in de Structuurnota is weergegeven hoe in de schade wordt voorzien.</p>	<p>Het voorkeursalternatief gaat uit van één extra rijstrook per rijrichting, waarbij de rijstrook in principe aan de buitenzijde van de bestaande rijbaan gerealiseerd wordt. De breedte van een rijstrook is circa 3,60 meter. De verwachting is dus dat het verkeer dat op de nieuwe buitenste rijstrook gaat rijden, voor het overgrote deel circa 3,60 meter dichterbij de bestaande bebouwing komt dan in de huidige situatie. Op enkele locaties kan dat oplopen tot circa 10 meter.</p> <p>Trillingen worden door vele factoren bepaald, zoals de massa van het zwaar verkeer, de rijsnelheid, wegdekoneffenheden, afstand tot woningen, bodemopbouw, type fundatie van de woningen en de weg, afmetingen en type vloeren etc. Van deze indicatoren wijzigt alleen de afstand tot de woningen, de rest blijft gelijk. Meest bepalend bij de overdracht van trillingen is het fundament waarop de infrastructuur gelegen is. Deze zal in de nieuwe situatie gelijkwaardig zijn aan het huidige fundament. De verwachting is dan ook dat er geen (tot zeer beperkte) toename van trillinghinder zal zijn.</p> <p>Aspect “trillingen” meegenomen in de “Aanvulling op de planMER”</p> <p>Het klopt dat het aspect trillingen niet is opgenomen in het planMER van 2 oktober 2023. Dit is, mede naar aanleiding van zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, hersteld (zie hoofdstuk 4.2). Er is ten behoeve van de (relatieve) vergelijking tussen de twee kansrijke alternatieven en het referentiealternatief inzichtelijk gemaakt hoeveel trilling gevoelige objecten (woningen) er gelegen zijn binnen 50 meter van de (nieuwe) rijstrook. Hiermee is er geen exacte prognose op woningniveau gegeven; het is slechts een telling op alternatiefniveau om de effecten van alternatieven te bepalen en te ranken. Ten opzichte van de referentiesituatie 2040 neemt het aantal woningen dat mogelijk trillinghinder kan ondervinden toe met respectievelijk 18 tot 20 woningen. Het inzichtelijk maken van eventuele effecten op woningniveau vindt plaats in de planning- en studiefase, omdat in die fase meer duidelijk is over het exacte ontwerp, inpassing en mogelijke mitigerende maatregelen. Daarbij wordt opgemerkt dat, ook met de inwerkingtreding van de Omgevingswet, er geen specifiek wettelijk kader geldt voor toetsing op trillingen op gevoelige objecten als gevolg van wegverkeer.</p> <p>In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. Dit betekent niet dat bij het opstellen van ruimtelijke plannen het aspect trillingen geen aandachtspunt is. In eerste instantie is voor de Ontwerp-Structuurvisie gebruik gemaakt van de stelregels die voortkomen uit de zogenaamde “SBR-richtlijnen”, waarbij SBR staat voor de (toenmalige) Stichting Bouwresearch. Hierin is de indicatieve afstand van 30 meter in opgenomen. Er is, in het planMER van 2 oktober 2023, geen specifiek onderzoek verricht naar het aspect trillingen. Dit is, mede naar aanleiding van zienswijzen en het toetsingsadvies van de Commissie voor de milieueffectrapportage, hersteld.</p> <p><i>(vervolg antwoord op volgende pagina)</i></p>

Uitgangspunt bij de verbreding van de A50 is om eventuele negatieve effecten op de leefomgeving zo goed als mogelijk te voorkomen of te verzachten. Op het gebied van geluidhinder en gezond wordt in een later stadium onderzocht of het treffen van zogenaamde bronmaatregelen (stiller asfalt) of overdrachtmaatregelen (geluidschermen en geluidwallen) ervoor kunnen zorgen dat de toename van de geluidbelasting wordt beperkt. Wat betreft trillinghinder, wordt geprobeerd om dit zo goed als mogelijk te voorkomen (bijvoorbeeld door eisen te stellen aan de fundatie waarop de nieuwe rijstrook gerealiseerd wordt en daarmee de overdracht van trillingen te minimaliseren). Dit alles neemt echter niet weg dat u nog steeds (extra) hinder kunt ondervinden van de verbreding. In dat geval komt u mogelijk in aanmerking voor (financiële) compensatie, zie ook onderstaand.

Mogelijk tot indienen verzoek tot schade- of nadeelcompensatie
Indien u van mening bent schade of nadeel te ondervinden als gevolg van het project, dan kunt u mogelijk in aanmerking komen voor (financiële)compensatie. Er is op dit moment nog geen formeel besluit genomen dat kan leiden tot planschade. De MIRT-planning- en studiefase eindigt met een (ontwerp) Projectbesluit. Dan ligt er formeel een plan. In de MIRT-planning- en studiefase wordt duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn. Belanghebbenden hebben onder bepaalde voorwaarden recht op vergoeding van schade die het gevolg is van een planologisch besluit, zoals een Projectbesluit. Het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de betreffende besluitvorming, is verantwoordelijk voor de behandeling van eventuele verzoeken om schadevergoeding binnen de daartoe gestelde regels.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024 ([wetten.-I - Regeling - Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024 - BWBR0049076 \(overheid.nl\)](#)) vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval Projectbesluit). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat.

3.13 Natuur en stikstof

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
13a	<p>Er zijn meerdere zienswijzen ingediend die betrekking hebben op de mogelijke effecten van het project op beschermde soorten, flora en fauna en eventueel te treffen maatregelen. Er worden meerdere soorten genoemd, waaronder onder meer dassen, vossen, vleermuizen, roeken en steenmarters.</p>	<p>De minister erkent dat uitbreiding van een snelweg mogelijk impact heeft op (beschermde) soorten. Ten behoeve van het bepalen van het Voorkeursalternatief heeft een erkend ecooloog op basis van een bureaustudie en gegevens uit de “nationale database flora en fauna” inzichtelijk gemaakt welke (beschermde) soorten mogelijk negatieve hinder ondervinden als gevolg van het project. In paragraaf 9.4 van het hoofdrapport MER zijn de belangrijkste bevindingen en conclusies opgenomen ten aanzien van grondgebonden zoogdieren, vleermuizen, (broed)vogels, amfibieën en reptielen. Daarbij zijn ook voorstellen gedaan om eventuele mitigerende en compenserende maatregelen te treffen. In enkele gevallen is het treffen van deze maatregelen verplicht. Deze informatie heeft de minister meegenomen in haar keuze voor het voorkeursalternatief. In de planning- en studiefase wordt dit voorkeursalternatief verder uitgewerkt en worden ook de mitigerende en compenserende maatregelen integraal onderdeel van het ontwerp en het voornemen. De Wet natuurbescherming is hierbij leidend. In die fase wordt er een gedetailleerdere toets op de gevolgen voor de natuur uitgevoerd.</p>
13b	<p>Indiener geeft aan: “Daarnaast is er mogelijk ook sprake van geluidverstoring ter hoogte van de brug over de Waal.” En vraagt: Is het juiste gebied onderzocht? Geluidsverstoring ter hoogte van de brug over de Maas lijkt logischer om te onderzoeken.</p>	<p>Dit betreft Natura2000-gebied ter hoogte de Waal, noordelijk van het plangebied. De toename van verkeer ter plaatse door capaciteitsuitbreiding maakt dat ook ten noorden van het plangebied geluidseffecten onderzocht worden.</p>
13c	<p>Indiener geeft aan: Nieuwe aansluiting Ravenstein ligt in zoekgebied voor Natuur Netwerk Nederland. Op deze locatie heeft de provincie ook een reservering liggen als zoekgebied voor het Natuur Netwerk Nederland. Wanneer dit gebied wordt toegewezen als NNN gebied dan kan dit de beoogde verlegging van de aansluiting bemoeilijken of onmogelijk maken. In de planuitwerking zal opnieuw bekeken moeten worden of de status van het gebied niet gewijzigd is.</p> <p>Er is sprake van extra ruimtebeslag binnen het Natuurnetwerk Nederland. De gevolgen van hiervan op de kernkwaliteiten, oppervlakte en samenhang wordt in een latere fase nader beoordeeld. Het extra ruimtebeslag leidt ook tot beschadigen en/of vernietigen van vaste verblijfplaatsen van enkele beschermde soorten, zoals de das, bunzing, eekhoorn, steenmarter, wezel, vleermuis, broedvogels, amfibieën en reptielen. Tevens is het nodig om enkele bomen te kappen.</p> <p>Door de voorgenomen ontwikkeling worden leefgebieden van verschillende Rode lijstsoorten aangetast en dit geeft een indicatie voor de gevolgen voor de biodiversiteit. De voorgenomen ontwikkeling leidt daardoor tot een negatief effect op de biodiversiteit. Door het nemen van voorzorgs- en/of mitigerende maatregelen kunnen negatieve effecten deels beperkt worden maar zeker niet geheel voorkomen worden.</p>	<p>De door indiener geconstateerde effecten op het NNN zijn bij de minister bekend, zie ook de paragraaf over het NNN in het deelrapport Ecologie en het hoofdrapport MER. Gevolgen van eventuele nieuwe autonome ontwikkelingen (zoals het toewijzen van NNN) wordt in de planning- en studiefase van het project nader beschouwd. De kans bestaat inderdaad dat er sprake kan zijn van extra compensatieplicht. Overigens kan de wijziging van de aansluiting Ravenstein ook kansen bieden voor de ontwikkeling van NNN, aangezien de aansluiting aan de zuidzijde van de A50 in het VKA een minder ruimtebeslag kent dat in de huidige situatie. In hoeverre de reeds voorgestelde (en nog te bepalen) mitigerende maatregelen de negatieve effecten volledig kunnen beperken, wordt in de planning- en studiefase nader beschouwd.</p>

3.14 Landschap, cultuurhistorie en archeologie

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
14a	<p>Indiener vraagt een nadere uitwerking over mogelijke aantasting van wettelijke beschermde archeologische monumenten. Aantasting van deze monumenten, zoals bij Paalgraven en andere plekken op de Maashorst, zou voorkomen moeten worden.</p> <p>In uw antwoord op onze zienswijze op de NRD geeft u aan dat aantasting of vernietiging van wettelijk beschermde archeologische monumenten niet mag plaatsvinden. In de ontwerp-structuurvisie lezen wij: Bij het knooppunt Paalgraven is er een kans op (zware) aantasting van archeologische waarden. In de planuitwerkingsfase zal nader moeten worden gekeken of archeologische waarde mogelijk worden geraakt en of er nader archeologisch (veld)onderzoek nodig is. Dat lijkt tegenstrijdig en wij vragen u dan ook om dit nader te duiden. Aandachtspunt hierbij is: de locatie archeologisch onderzoeken kan en is vanuit archeologisch oogpunt denkbaar. Toch moet aantasting van de plek zoveel mogelijk voorkomen worden. Paalgraven is namelijk niet alleen een archeologisch Rijksmonument. Het is ook een belevingsplek, waarbij de ooit aanwezige grafheuvels zichtbaar zijn gemaakt, met een uitgebreid verhaal erbij. De plek is verbonden met andere plekken op de Maashorst die samen het verhaal van het prehistorische 'dodenlandschap' vertellen. Deze plek is heel belangrijk in de toeristische routes die hier lopen en het verhaal van de Maashorst (zie ook gebiedsvisie Maashorst).</p>	<p>Rijkswaterstaat neemt zo vroeg mogelijk in de planning- en studiefase het initiatief om met de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE) in overleg treden over de cultuurhistorie en archeologische waarden en/of -monumenten in het projectgebied. Na het startgesprek brengt de RCE op basis van de beschikbare informatie en de eigen kennis en ervaring een advies uit over de op te stellen cultuurhistorische onderzoeken. Denk hierbij aan een archeologische bureaustudie naar bekende en verwachte archeologische waarden, een architectuurhistorisch, bouwhistorisch of tuinhistorisch onderzoek in geval van een landgoed of een historisch-geografisch onderzoek naar bijvoorbeeld landschapselementen. De resultaten van deze onderzoeken en de adviezen van de RCE zullen worden verwerkt in het uiteindelijke projectbesluit.</p>
14b	<p>Er zijn zienswijzen ingediend waarbij omwonenden grond aanbieden voor het (her-)plaatsen van groen en/of bomen.</p>	<p>Hartelijk dank voor uw aanbod. Wij gaan graag tijdens de planning- en studiefase met u in overleg indien er gronden nodig zijn ten behoeve van bos, water en natuurcompensatie en/of werkterreinen.</p>

<p>14c</p>	<p>Er zijn meerdere zienswijzen ingediend over bomen, beplanting en groenstroken die mogelijk verdwijnen door de verbreding van de A50. De indieners uitten hun zorgen over het ontstaan van inkijk, verlies van privacy en een toename van geluidshinder en fijnstof door het verlies aan groen (werkt nu als een buffer). Er zal ook een steiler talud nodig zijn. Indieners willen het groen dat wordt weggehaald in dezelfde orde grootte terug te plaatsen, en op dezelfde locatie. Aandacht wordt gevraagd voor het kappen van houtopstanden die beschermd zijn door de Wet natuurbescherming. Tot slot zijn er vragen over het benodigde wegmeubilair bij een verbreding van de snelweg.</p> <p>Een specifieke zienswijze stelt behoud en/of aanplanting van grote bomen voor in relatie tot geluidshinder en slechte luchtkwaliteit als gevolg van landbouwverkeer.</p> <p>Eén indiener stelt dat bij alternatief 3 2x3 rijstroken aan de dorpskern zijde van Niftrik de bossage op het bestaande talud zal verdwijnen, terwijl dit, bij 2x4 rijstroken juist op dezelfde plek of zelfs iets verder van de dorpskern af zou komen liggen. Bij 2x3 rijstroken zal er een grote kaalslag plaats vinden en kijkt het dorp uit op een hoge damwand, grondwal, met daarop nog een hoog geluidsscherm. Dit is een zeer ongewenste situatie. Het uitgangspunt dient ten aller tijde zijn dat de bestaande bossage in stand gehouden wordt.</p>	<p>Voor houtopstanden die gekapt worden buiten de bebouwde kom geldt een herplantplicht. Bij een eventuele noodzakelijk kap geldt een kapmelding bij het bevoegd gezag. Bij een eventueel herplant is het niet altijd mogelijk om de groenvoorziening van dezelfde grootte terug te plaatsen. Om in de Verkenning een goede afweging te kunnen maken is een inpassingsvisie geschreven. Deze inpassingsvisie beschrijft de inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven niet in detail. Het ontwerp dat als basis is gebruikt voor de definitieve Voorkeursbeslissing, zal nader worden uitgewerkt in de planning- en studiefase. In deze fase zal ook de inpassingsvisie nader worden uitgewerkt in een landschapsplan, in afstemming met bewoners en andere betrokkenen. Ook zal dan in overleg met de perceeleigenaren gekeken worden naar hoe in het ontwerp kan worden omgegaan met beplanting in relatie tot zaken als behoud van privacy, voorkomen van inkijk, geluidshinder en lichtvervuiling.</p> <p>Aan het einde van de planning- en studiefase zal een integraal inpassend ontwerp worden gepresenteerd. Op dat moment wordt duidelijk hoe de landschappelijke inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven er in detail uit komt te zien.</p> <p>In overeenstemming met de voorgeschreven rekenmethodiek zijn (in deze fase) de effecten van het Landbouwvoertuigenverkeer (LVT) niet meegenomen. Met de beoogde alternatieven wijzigt namelijk de intensiteit van het LVT ook niet, wel de locatie waar dit verkeer wordt afgewikkeld. De minister erkent dat een gewijzigde ontsluiting van het LVT lokaal kan leiden tot extra hinder, waaronder geluidshinder en toenames van verontreinigende stoffen. In planning- en studiefase van het project worden de effecten van het voorkeursalternatief nader onderzocht. Daarbij zal ook nader worden ingegaan op de effecten van het (gewijzigde) LVT-verkeer.</p> <p>In de plannings- en studiefase en respectievelijk bij de voorbereiding van de uitvoering van de werkzaamheden tijdens de realisatiefase zal gekeken worden hoe de hinder voor de weggebruiker, de omwonenden en de directe omgeving beperkt kan worden. Om in de Verkenning een goede afweging te kunnen maken is een inpassingsvisie geschreven. Deze inpassingsvisie beschrijft de inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven niet in detail. Het ontwerp dat als basis is gebruikt voor de definitieve Voorkeursbeslissing, zal nader worden uitgewerkt in de plannings- en studiefase. In deze fase zal ook de inpassingsvisie nader worden uitgewerkt in een landschapsplan. Aan het einde van de plannings- en studiefase zal een integraal inpassend ontwerp worden gepresenteerd, Op dat moment wordt duidelijk hoe de landschappelijke inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven er in detail uit komt te zien.</p> <p>Een verbreding van de A50 EBP heeft altijd mogelijke consequenties voor aanpalende percelen. In de volgende projectfase (plannings- en studiefase) zal in overleg met de perceeleigenaren en pachters/ gebruikers gekeken worden naar wat er mogelijk is om de privacy te waarborgen en de lichtvervuiling daar waar mogelijk tegen te gaan.</p> <p>Om in de Verkenning een goede afweging te kunnen maken is een inpassingsvisie geschreven. Deze inpassingsvisie beschrijft de inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven niet in detail. Het ontwerp dat als basis is gebruikt voor de definitieve Voorkeursbeslissing, zal nader worden uitgewerkt in de plannings- en studiefase. In deze fase zal ook de inpassingsvisie nader worden uitgewerkt in een landschapsplan. Aan het einde van de plannings- en studiefase zal een integraal inpassend ontwerp worden gepresenteerd, Op dat moment wordt duidelijk hoe de landschappelijke inpassing van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven er in detail uit komt te zien.</p>
------------	---	--

<p>14d</p>	<p>Indiener geeft aan: meegezonden figuur 2 toont de huidige status van [adres], te Wijchen. Het is duidelijk te zien dat we in een groene en natuurlijke omgeving wonen. De beplanting heeft verschillende voordelen:</p> <p>1) De beplanting is een schuilplaats voor vele diersoorten. Het talud is ook een schuilplaats voor dassen. Er zijn in het bosje menig weinig voorkomende diersoorten terug te vinden. Wij zien regelmatig putters, bonte spechten, groene spechten, spreeuwen, winterkoninkjes, boomkruipers, vleermuizen, hagedissen, padden etc. Ook zijn rondom ons perceel en een enkele keer op ons perceel reeën, herten en dassen te aanschouwen. Ook zijn er dassenburchten verderop op het talud te zien. Er zijn zonder enige twijfel een aantal dassen in onze omgeving te vinden. Wij zien in de zomer met enige regelmaat deze dieren uit de mais lopen (vanuit de agrarische percelen rondom ons) en er is ook schade in de mais door dassen. Ook is er jaarlijks een enorme paddentrek en zien wij menig hagedissen in onze contreien die misschien wel gedeeltelijk gehuisvest zijn in het bos dat er nu nog staat.</p> <p>2) De beplanting is een buffer, (al is dat onvoldoende) tegen geluid en fijn stof afkomstig van de afrit. Wat betreft het geluid: bomen en struiken dienen als buffer en absorberen geluid. Als bewijsvoering kunnen we vermelden dat we bijvoorbeeld in de winter zonder bladerdek meer de auto's horen dan tijdens de zomer.</p> <p>3) De beplanting is enorm belangrijk voor onze privacy. De beplanting beperkt het zicht op ons huis en onze tuin. Bij verbreding van de afrit (rijbaan en talud) zou deze beplanting verdwijnen en de huidige natuurlijke beplanting zou plaats moeten maken voor een kale talud die dicht tegen ons huis komt.</p> <p>Wij vragen ons af wat er met de natuur en beplanting zal gebeuren. Wij mogen hopen dat er minstens herbeplant wordt ter vervanging van de verloren gegane groene buffer ten voordele van de wilde fauna en flora en de menselijke gezondheid (privacy, fijn stof, geluid). Hopelijk worden bomen met dezelfde grootte terug geplant. Indien het om jonge bomen zou gaan, duurt het gemakkelijk 25 jaar voor deze even groot zijn als nu.</p> <p>Wat is verder het effect van het gas en andere vervuilende deeltjes? Het is toch een must om ons grondwater te beschermen tegen verontreiniging en dat het water dat opgevangen wordt op de oppervlakte van de autosnelweg en de afritten een autonoom systeem krijgen en dat dit water niet terecht komt in onze oppervlaktewateren. Indien deze deeltjes wel in ons oppervlaktewater terecht zouden komen verontreinigt dit onze bodem en komt uiteindelijk ook aan de oppervlakte wat dan weer een impact op de gezondheid heeft (zowel in ons dagelijks leven als in onze groente- en fruittuin). Is er onderzoek gedaan over de afvoer van dit water?</p> <p><i>vervolg vraag op volgende paginavolgende pagina</i></p>	<p>Bij de ontwerp-structuurvisie is een planMER opgesteld. Deze planMER onderzoekt de effecten van de twee alternatieven 3 en 10. Deze onderzoeken hebben betrekking op leefbaarheid (geluid, luchtkwaliteit, gezondheid, ruimtegebruik en duurzaamheid), grond- en ruimtebeslag thema's (bodem, water, landschap, cultuurhistorie en Archeologie), natuur (houtopstanden, weidevogelgebieden) etc.</p> <p>Voor houtopstanden die gekapt worden buiten de bebouwde kom geldt een herplantplicht. Bij een eventuele noodzakelijk kap geldt een kapmelding bij het bevoegd gezag.</p> <p>Voor de effecten van afstromend wegwater zal worden voldaan aan het Besluit lozen buiten inrichtingen (Omgevingswet – Blbi). Uit de planMER blijkt dat het effect van afstromend wegwater verwaarloosbaar klein is.</p>
------------	--	--

Wat is verder het effect van het gas en andere vervuilende deeltjes? Het is toch een must om ons grondwater te beschermen tegen verontreiniging en dat het water dat opgevangen wordt op de oppervlakte van de autosnelweg en de afritten een autonoom systeem krijgen en dat dit water niet terecht komt in onze oppervlaktewateren. Indien deze deeltjes wel in ons oppervlaktewater terecht zouden komen verontreinigt dit onze bodem en komt uiteindelijk ook aan de oppervlakte wat dan weer een impact op de gezondheid heeft (zowel in ons dagelijks leven als in onze groente- en fruittuin). Is er onderzoek gedaan over de afvoer van dit water? Is het mogelijk om op een natuurlijke wijze een buffer te creëren die grotendeels of volledig deze verontreiniging te niet kan doen? Is er verder onderzoek gedaan naar andere deeltjes die vrijkomen (zoals Cu, Zn, Pb, NaCl, en Hc; <https://journals.openedition.org/vertigo/12775>) en het effect dat dit heeft op de gezondheid van huizen die erg dicht tegen het tracé liggen?

Naast het feit dat de weg dichters tegen ons huis komt te liggen, verdwijnt ook het huidige talud en de bomen die daarop aanwezig zijn. De bomen zorgen in grote mate voor afscherming van ons domein en ook dat er geen direct zicht is in onze bovenverdieping (langs het raam aan de voorkant van het huis) en in onze huiskamer (Figuur 3). Dus onze privacy wordt danig aangetast door het verdwijnen van de bomen.

3.15 Overige (milieu)effecten

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
15a	<p>Indiener stelt dat alternatief 10 een duurzamere keuze is, vooral omdat er een brug minder gebouwd hoeft te worden.</p>	<p>Het is de bedoeling om op dit moment een langzaamverkeersbrug te realiseren, die ook gebruikt kan worden door fietsers. Het is niet zeker of er later alsnog een aanvullende brug voor het autoverkeer noodzakelijk is. Bij de keuze voor alternatief 3 hebben meerdere overwegingen een rol gespeeld, duurzaamheid was daarbij een van de overwegingen.</p> <p>Een belangrijk onderscheid tussen de alternatieven is dat in geval van alternatief 3 twee kunstwerken meer intact blijven in vergelijking met alternatief 10. Eén van deze kunstwerken betreft de Maasbrug, waar in geval van alternatief 3, naast de langzaamverkeersbrug, geen extra nieuwe brug gebouwd hoeft te worden. Hierdoor is het materiaalgebruik van alternatief 3 lager.</p>
15b	<p>Indiener vraagt zich af wat te doen met de veiligheid van de tunnel Ekenseweg. Deze tunnel wordt langer en is in de huidige situatie niet verlicht en zeer onveilig door drugsoverlast.</p>	<p>De indiener heeft gelijk, in de planMER is geen aandacht besteed aan het thema sociale veiligheid. In de planning- en studiefase zal het voorliggende ontwerp nader worden uitgewerkt tot een integraal inpassend ontwerp. In deze fase zal ook aandacht besteden aan de sociale veiligheid bij onderdoorgangen die in het kader van het project worden aangepast of aangelegd.</p>
15c	<p>Een zienswijze gaat over overlast van hangjongeren. Een extra brug zou meer ruimte voor hangjongeren creëren, die nu volgens inspreker al voor overlast zorgen. Verzoek is om budget te reserveren om te voorkomen dat een hangplek ontstaat.</p>	<p>In de planning- en studiefase zal het voorliggende ontwerp nader worden uitgewerkt tot een integraal inpassend ontwerp. In deze fase zal ook aandacht besteden aan de sociale veiligheid bij onderdoorgangen die in het kader van het project worden aangepast of aangelegd.</p>
15d	<p>Indiener stelt dat er enkel gekeken wordt naar de financiële doelmatigheid (economisch gewin) en niet naar de leefbaarheid. Dat welvaart vóór welzijn (de nadelen van de verbreding voor omwonenden in termen van geluidsoverlast, uitstoot fijnstof/stikstof, negatief effect natuur, werkzaamheden) gaat. Gesteld wordt dat de getallen uit de maatschappelijke kosten-baten analyse niet voldoende zijn om met het project verder te gaan. En de vraag wordt gesteld waarom een deel van de berekende maatschappelijke baten niet rechtstreeks bij omwonenden met overlast terecht komen. Nut en noodzaak wordt benadrukt, terwijl er slecht inzicht wordt gegeven in de maatregelen om de leefbaarheid op peil te houden.</p>	<p>In het onderzoek wordt er zowel gekeken naar de bereikbaarheids-effecten, economische effecten als effecten op de leefomgeving en leefbaarheid, natuur, grondgebruik en veiligheid. Dit wordt in de MER verder toegelicht.</p> <p>Tevens is er voor het project een MKBA uitgevoerd. Een MKBA staat voor Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse. Het is een methode die wordt gebruikt om de maatschappelijke kosten en baten van een project te evalueren. Voor infrastructurele projecten houdt een MKBA rekening met verschillende aspecten, zoals de directe kosten van de aanleg van de infrastructuur, de verwachte opbrengsten en besparingen in de toekomst, en de bredere maatschappelijke effecten zoals milieu-impact, verkeersveiligheid, sociale effecten en economische groei.</p> <p>Het doel van een MKBA is om een objectieve analyse te bieden van de voor- en nadelen van een eventuele capaciteitsuitbreiding van de A50, zodat de Stuurgroep een weloverwogen beslissing kan nemen. Mede op basis van de uitkomsten van de MKBA wordt bepaald of het project haalbaar en wenselijk is in termen van maatschappelijke kosten en baten.</p> <p>De MKBA biedt daarmee andere beslisinformatie dan puur de gevolgen voor de omgeving en het milieu. De MKBA is geen onderdeel van het milieueffectrapport, maar een aparte bijlage bij de Ontwerp-Structuurvisie (en nu in termen van de Omgevingswet: bij de Voorkeursbeslissing). In de MKBA zijn de milieugevolgen gemonetariseerd (omgezet in geld). Hierbij kan de MKBA andere indicatoren en eenheden hanteren dan het milieueffectrapport. Een goed voorbeeld hiervan is geluidhinder.</p> <p>De MKBA voor dit project is positief, zowel in een laag economisch groeiscenario als in een hoog economisch groeiscenario.</p>

3.16 Bereikbaarheid bebouwing en percelen

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
16a	<p>Indieners stellen vragen over de bereikbaarheid van woning, bedrijf en landbouwgrond door de werkzaamheden die het project met zich meebrengt en mogelijke waardevermindering. Door werkzaamheden aan naastgelegen wegen kunnen bedrijven minder bereikbaar zijn voor leverancier en klanten waardoor de omzet kan dalen. Deze schade is niet meegenomen in de Ontwerp-Structuurvisie.</p> <p>Indiener benadrukt zorgen over de verkoopbaarheid van het huis in de toekomst.</p>	<p><i>Antwoord bij 16a, 16b, 16c en 16d</i></p> <p>In deze fase is een voorkeursalternatief bepaald. Het ontwerp wordt verder in detail uitgewerkt in de planning- en studiefase tot een Projectbesluit. Indien uw woning binnen de grenzen van het Projectbesluit valt zal er, in overleg met u, worden gekeken naar de consequenties en mogelijkheden ten aanzien van grondverwerving en mogelijke waardevermindering van opstallen. Uitgangspunt is dat bebouwing en percelen bereikbaar blijven. Indien dit niet mogelijk blijkt, dan wordt in overleg met de eigenaar gezocht naar een passende oplossing.</p> <p>Indien u van mening bent schade of nadeel te ondervinden als gevolg van het project, dan kunt u mogelijk in aanmerking komen voor (financiële)compensatie. Er is op dit moment nog geen formeel besluit genomen dat kan leiden tot planschade. De MIRT-planning- en studiefase eindigt met een (ontwerp) Projectbesluit. Dan ligt er formeel een plan.</p> <p>In de MIRT-planning- en studiefase wordt duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn. Belanghebbenden hebben onder bepaalde voorwaarden recht op vergoeding van schade die het gevolg is van een planologisch besluit, zoals een Projectbesluit. Het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de betreffende besluitvorming, is verantwoordelijk voor de behandeling van eventuele verzoeken om schadevergoeding binnen de daartoe gestelde regels.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval Projectbesluit). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat.</p>

<p>16b</p>	<p>Indiener geeft aan: Ikzelf ben hier geboren en getogen en ben dus ook bekend met de situatie in en rondom ons straatje. Dit straatje is altijd een authentiek straatje geweest met mooie boerderijen en een mooie rustige groene overgangsstrook tussen het stadje Ravenstein en het dorpje Huisseling. Van dit straatje wordt heel veel gebruik gemaakt door met name fietsers en wandelaars en biedt een verbinding tussen dijk en achterliggende gebieden Herperduin en Maashorst.</p> <p>Van het huidige ontwerp rondom verbreding A50 met toe- en afritten zijn wij echter flink geschrokken en vrezen voor de te verwachten impact die dit heeft op ons en onze omgeving. Wij hopen dan ook dat de huidige ontwerpen nog bijgesteld zullen worden.</p> <p>De oprit richting Den Bosch wordt dusdanig ver verplaatst t.o.v. de huidige situatie dat het huidige straatje wordt afgesneden. Een afsluiting van het Daalderstraatje voor zowel langzaam als snelverkeer zou voor ons enorm nadelig zijn. Wij worden hierdoor afgesneden van “de bewoonde wereld” en kunnen de interactie met passanten zoals fietsers wandelaars niet missen. We zouden dan aan een “doods” straatje komen te wonen en voorzien we ook overlast op gebied van criminaliteit en veiligheid Dit alles zou ons woongenot en de waarde van onze woning aantasten. Ik ben druk bezig om de oude boerderij op te knappen en ben hier komen wonen om dieren te houden en mijn hobbies uit te oefenen. Wanneer de huidige toegankelijkheid in beide richtingen van vrachtwagen en bv trailers beperkt wordt dan heeft dit grote nadelige impact.</p>	<p>Zie antwoord bij 16a.</p>
<p>16c</p>	<p>Indiener geeft aan behoorlijk geschrokken te zijn van het huidige ontwerp rond de verbreding met toe en afritten en de te verwachten impact die dit heeft op de eigen omgeving, onze privacy, woongenot en bedrijfsvoering van het paardenpension. Wij willen dan ook dat het huidige ontwerp bijgesteld wordt. Wij, [namen verwijderd], wonen sinds 1974 met veel plezier in het groene Daalderstraatje en willen graag dit authentieke straatje behouden voor ons woongenot.</p> <p>Wij zijn sterk van mening dat de huidige verkeersstructuur, vanuit Daalderstraatje voor fietsers en auto's in beide richtingen via het Daalderstraatje, open gelaten moet worden, naar rotonde Dorpenweg. Dus niet afsluiten vanuit Daalderstraatje richting A50. Dit is essentieel voor ons zowel privé, esthetisch als voor ons bedrijf dat anders niet meer bereikbaar is voor wekelijks enkele grote (paarden)vrachtwagens met grote aanhangers. Helemaal achteruit terug rijden is dan namelijk niet mogelijk!</p> <p>Toegankelijkheid voor (vracht)verkeer moet daarom gewaarborgd worden.</p> <p>Ook voor fietsers is dit nu een bestaande aantrekkelijke fietsverbinding onder de A50 door en ook over de rotonde richting Maasdijk en het stadje Ravenstein.</p> <p>De optie voor niet afsluiten moet ons inziens serieus worden bekeken en nog worden ontworpen! Graag het huidige ontwerp in die richting bijstellen.</p>	<p>Zie antwoord bij 16a.</p>

16d	<p>Indiener geeft aan: Momenteel, ook al net zo lang we hier wonen maken we gebruik van de ventweg om onze schuur te bereiken. De schuur wordt gebruikt als caravanstalling en voor het fokken van landgeiten. Zijn zeldzame huisdieren. Het is dan ook nodig om hooi e.d. aan te voeren via deze weg. Ook natuurlijk om geiten af en aan te voeren met trailer voor de verkoop en vervoer naar keuringen. Daarom is het nodig om als straks de A50 wordt verbreed wij gewoon gebruik kunnen blijven maken van deze doorgang. Om onze inrit in te draaien met caravans en ook wagens met hooi ed. moeten we ook om de draai goed te maken over het gras rijden naast de ventweg. Ook gebruiken we de weg voor afvoer van mest en moet landbouwverkeer voor onderhoud van het perceel erdoor kunnen.</p>	Zie antwoord bij 16a.
16e	<p>Indiener geeft aan zeer dicht bij de Maasbrug te wonen. In de nieuwe situatie wordt het talud van de snelweg aangepast en komt deze op de gemeentelijke uitrit (gemeente Wijchen) te liggen. Indiener geeft aan recht van overpad op dat deel te hebben. Als daar een talud ligt, kan indiener niet meer bij zijn woning komen. Hier moet aandacht voor komen.</p>	Zie antwoord bij 16a.
16f	<p>Indiener geeft aan dat op dit moment er voor de bewoners van de Broekstraat één ingang naar het Hernense Bos aan de oostkant van de A50 is. Voor al de bewoners van de Broekstraat is het heel belangrijk dat het bos toegankelijk blijft, ook na de realisatie van de mogelijke verbreding.</p>	Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hanteert het uitgangspunt dat bestaande (bos)percelen ook na realisatie bereikbaar blijven.
16g	<p>Indiener geeft aan kennis te hebben genomen van de zienswijze van de Gemeente Oss en ondersteunt deze van harte. Indiener is door RWS-vertegenwoordigers attent gemaakt op een voorziening van flankerende maatregelen rond de verbreding van de A50. Over de verbreding van de A50 zelf kunnen wij kort zijn: daar staan wij volledig achter en wat ons betreft hoe eerder hoe liever. Maar realiteitszin gebiedt daarbij op te merken, dat het daadwerkelijk aanpakken van het wegvak, ook als alle vervolgstappen voorspoedig zullen verlopen, nog vele jaren zal duren. Daarom focussen wij ons nu op de flankerende maatregelen, oftewel de maatregelen aan het onderliggende wegennet van de A50. Deze maatregelen kunnen al uitgevoerd worden voorafgaand aan de voorgenomen verbreding van de A50. Immers, ze dragen nu al, maar ook na de verbreding, bij aan een betere doorstroming in de regio. Kortom, onze zienswijze is erop gericht om nu al de noodzakelijke plannen voor het onderliggende wegennet (voor Bedrijventerrein Vorstengrafdonk met name de N329) te onderzoeken, voor te bereiden en uit te voeren gezien de dreigende onbereikbaarheid van ons bedrijvenpark. Wij zijn u erkentelijk voor de mogelijkheid als Coöperatie aan te kunnen schuiven bij het ter zake te voeren overleg met u, Provincie Noord-Brabant, Gemeente Oss en buurgemeenten. De expertise van BVA Verkeersadvies in het door haar opgestelde rapport zetten wij hierbij graag in.</p>	<p>Deze zienswijzen gaan over het onteigenen, verkopen en/of waardevermindering van percelen. Indiener beschrijft de angst voor onteigening van stukken grond en vraagt verduidelijking over het proces tot aankoop/verkoop/ontteigening van stukken grond. Ook zijn er vragen over mogelijk ruilen van percelen en het verlies van recht van opstal. Daarnaast zijn er vragen over nieuw te realiseren woningen die met de verbreding van de A50 misschien geen vergunning meer kunnen krijgen.</p> <p>Er wordt een waardevermindering verwacht van woningen, bedrijven en gronden als gevolg van de verbreding. Gevraagd wordt naar de mogelijkheden van compensatie van schade.</p> <p>Door de verbreding van de A50 worden kweekgronden aangetast wat impact heeft op bedrijven. De onzekerheid van bedrijfsontwikkeling leidt tot vragen over compensatie.</p>

<p>16h</p>	<p>Indiener geeft aan dat haar kinderen rechthebbenden zijn op het opstalrecht op [adres]. De bedoeling is dat op dit perceel wordt opgericht een reclamemast van ca. 35 m ten behoeve van degene die zich vestigen op een terrein bekend als [adres] in Wijchen. Op dit terrein is door de gemeenteraad van Wijchen d.d. 2 februari 2023 het bestemmingsplan Lambrasse vastgesteld, waarbij er in de oksel van de oprit naar de A326 diverse bedrijfsactiviteiten kunnen worden opgericht. Ten aanzien van dit terrein dat ook eigendom is van de drie kinderen [naam], zal gevestigd worden een gecombineerde vestiging van McDonalds en KFC. De goedkeuringsprocedure van het bestemmingsplan loopt inmiddels maar wordt enigszins vertraagd door bij de Raad van State ingediende beroepschriften. Het is de bedoeling om op het stuk grond een mast op te richten, globaal volgens bijgevoegde opzet van eenzelfde mast die op het terrein komt te staan. De mast is nog niet opgericht omdat er nog ontbindende voorwaarden ten aanzien van de lopende RO-procedure lopen die wachten op een afhandeling door de Raad van State. Het gebied waarop het opstalrecht geldt ligt is het talud van de wegverbreding van de afrit van de A50 naar de A326 en zal, bij doorgaan van de plannen, dus niet benut kunnen worden voor de plaatsing van de mast. Wij kunnen ons dan ook niet met de ter visie liggende ontwerpplannen verenigen en sluiten ons dan ook aan bij de zienswijze van de bloot eigenaar van de grond [naam]. De in hun brief van 8 december aangevoerde argumenten worden dan ook (voor zover althans toepasbaar zijn op deze situatie; het is geen woning maar de locatie van een reclamemast) geacht letterlijk in deze zienswijze te zijn overgenomen. Wij zijn bereid onder nader te bepalen voorwaarden, waaronder het teruggeven van een locatie die voor ons dezelfde waarde heeft c.q. bevoegdheden geeft, tot een deal te komen.</p>	<p>Naar aanleiding van uw zienswijze wordt met u contact opgenomen om uw specifieke situatie te bespreken</p>
------------	---	---

3.17 Onteigenen, verkopen, waardevermindering

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
17a	<p>Deze zienswijzen gaan over het onteigenen, verkopen en/of waardevermindering van percelen.</p> <p>Indieners beschrijven de angst voor onteigening van stukken grond en vragen verduidelijking over het proces tot aankoop/verkoop/ontteigening van stukken grond. Ook zijn er vragen over mogelijk ruilen van percelen en het verlies van recht van opstal. Daarnaast zijn er vragen over nieuw te realiseren woningen die met de verbreding van de A50 misschien geen vergunning meer kunnen krijgen.</p> <p>Er wordt een waardevermindering verwacht van woningen, bedrijven en gronden als gevolg van de verbreding. Gevraagd wordt naar de mogelijkheden van compensatie van schade.</p> <p>Door de verbreding van de A50 worden kweekgronden aangetast wat impact heeft op bedrijven. De onzekerheid van bedrijfsontwikkeling leidt tot vragen over compensatie.</p>	<p>In deze fase (verkenning) is een voorkeursalternatief bepaald. Het ontwerp wordt in de planning- en studiefase verder in detail uitgewerkt tot een Projectbesluit. Indien uw woning binnen de grenzen van het Projectbesluit valt zal er, in overleg met u, worden gekeken naar de consequenties en mogelijkheden ten aanzien van grondverwerving en mogelijke waardevermindering van opstallen. Uitgangspunt is dat bebouwing en percelen bereikbaar blijven. Indien dit niet mogelijk blijkt, dan wordt in overleg met de eigenaar gezocht naar een passende oplossing.</p> <p>Indien u van mening bent schade of nadeel te ondervinden als gevolg van het project, dan kunt u mogelijk in aanmerking komen voor (financiële)compensatie. Er is op dit moment nog geen formeel besluit genomen dat kan leiden tot planschade. De MIRT-planning- en studiefase eindigt met een (ontwerp) Projectbesluit. Dan ligt er formeel een plan.</p> <p>In de MIRT-planning- en studiefase wordt duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn. Belanghebbenden hebben onder bepaalde voorwaarden recht op vergoeding van schade die het gevolg is van een planologisch besluit, zoals een Projectbesluit. Het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de betreffende besluitvorming, is verantwoordelijk voor de behandeling van eventuele verzoeken om schadevergoeding binnen de daartoe gestelde regels.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2024 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval Projectbesluit). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat.</p>
17b	<p>Indiener geeft aan: 4.1.2.: Om de huidige plannen uit te voeren zal Rijkswaterstaat een deel van onze percelen moeten verwerven. In een keukentafel-gesprek werd aangegeven dat het niet de bedoeling is dat aanwonenden er op achteruit gaan. In het keukentafelgesprek werd aangegeven dat er later in de uitvoering een mogelijkheid is voor een 'mini-ruilverkaveling'. Wij verwachten dat Rijkswaterstaat en de gemeente Wijchen meewerken aan een oplossing waarbij een deel van een aangrenzend perceel wordt verworven ter compensatie van de verloren gronden langs de afrit. Als we kijken naar zowel de eigendomssituatie als het planologisch regime (bestemmingsplan Buitengebied Wijchen, vastgesteld 31-01-2013) is dat alleen mogelijk door aankoop van (een deel van) een aangrenzend perceel en een wijziging van het op die locatie vigerende bestemmingsplan. Er is voor ons geen resultaat denkbaar waarbij de paardenstal, paddock en paardrijbak niet in enige vorm terugkeren. Verlies hiervan zou tot een onevenredige immateriële schade leiden.</p>	<p>In deze fase (verkenning) is een voorkeursalternatief bepaald. Het ontwerp wordt in de planning- en studiefase verder in detail uitgewerkt tot een Projectbesluit. Indien uw woning binnen de grenzen van het Projectbesluit valt zal er, in overleg met u, worden gekeken naar de consequenties en mogelijkheden ten aanzien van grondverwerving en mogelijke waardevermindering van opstallen. Uitgangspunt is dat bebouwing en percelen bereikbaar blijven. Indien dit niet mogelijk blijkt, dan wordt in overleg met de eigenaar gezocht naar een passende oplossing. Mede naar aanleiding van het telefoongesprek op woensdagochtend 3 januari jl. meld ik u dat de zinsnede "er onder de streep niemand op achteruit mag gaan" geen garantie is. Indien in de komende planning- en studiefase en/of realisatiefase vanuit het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven blijkt dat u en uw familie (privé of bedrijfsmatig) nadeel ondervinden als gevolg van het project dan zal er tijdig overleg hierover met u plaatsvinden.</p>

17c	<p>Indiener heeft zorgen over de onzekerheid m.b.t. een mogelijke toekomstige verbreding naar 4x4. Dit leidt tot stress en gezondheidsklachten. De onzekerheid leidt ook tot de verwachting bij de indiener dat het huis onverkoopbaar zal zijn in de toekomst.</p>	<p>Het voorkeursalternatief gaat uit van gebruik van de bestaande brug met daarop 2x3 rijstroken met vluchtstrook. De fietsverbinding aan de westzijde van de brug komt te vervallen. In het dwarsprofiel nu is een minimale verbreding en een helling van 1:3 opgenomen. We kunnen e.e.a. zodanig inpassen, dat het onderhavige perceel niet wordt geraakt. De bewoners in kwestie gaan straks vooral merken dat er een toename zal zijn van het autoverkeer op de brug.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval Projectbesluit). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat.</p>
-----	---	---

3.18 Overlast tijdens uitvoering

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
18a	<p>Indiener geeft aan: Het is zeer wenselijk om actief met aan- en omwonenden in gesprek te gaan om de overlast, ook tijdens de aanleg, tot een minimum te beperken. Graag ontvang ik voor wat betreft de aanraking van mijn perceel persoonlijk antwoord van een medewerker van RWS.</p>	<p>Een MIRT-project kent de volgende fasen: MIRT-verkenning, MIRT planning- en studiefase en tot slot de realisatiefase. In de planning- en studiefase en respectievelijk bij de voorbereiding van de uitvoering van de werkzaamheden. Tijdens de realisatiefase zal gekeken worden hoe de hinder voor de weggebruiker, de omwonenden en de directe omgeving zoveel mogelijk beperkt kan worden. We zullen u hierover tijdig berichten.</p>
18b	<p>Indieners uiten zorgen met betrekking tot de werkzaamheden tijdens de aanleg. Wanneer de verbreding van de A50 wordt uitgevoerd kan er hinder ontstaan van geluid, vervuiling, trillingen, stof en zand. Gevraagd wordt wat er wordt gedaan om deze negatieve effecten te beperken.</p> <p>Er wordt voor gepleit om het bouwen vanuit de A50 te doen, geen werkverkeer door het dorp te leiden, niet in de nacht te werken tussen 22.00 u en 06.00 u en extra geluidsschermen ten tijde van de uitvoering te plaatsen.</p> <p>Daarnaast zijn er vragen over verkeershinder ten tijde van de bouw. Deze vragen gaan over waar het bouwverkeer gaat rijden en welke omleidingen voor normale weggebruikers er zullen zijn. Ook zijn er vragen over waar het verkeer gaat rijden tijdens de aanleg van de verbreding van de A50.</p> <p>Tevens wordt gevraagd naar de mogelijkheden voor compensatie van schade.</p>	<p>Een MIRT-project kent de volgende fasen: MIRT-verkenning, MIRT planning- en studiefase en tot slot de realisatiefase. In de planning- en studiefase en respectievelijk bij de voorbereiding van de uitvoering van de werkzaamheden tijdens de realisatiefase zal gekeken worden hoe de hinder voor de weggebruiker, de omwonenden en de directe omgeving zoveel mogelijk beperkt kan worden.</p> <p>Indien u van mening bent schade of nadeel te ondervinden als gevolg van het project, dan kunt u mogelijk in aanmerking komen voor (financiële)compensatie. Er is op dit moment nog geen formeel besluit genomen dat kan leiden tot planschade. De MIRT-planning- en studiefase eindigt met een (ontwerp) Projectbesluit. Dan ligt er formeel een plan.</p> <p>In de MIRT-planning- en studiefase wordt duidelijk wat de precieze impact van het project is en wat de precieze consequenties voor woningen, bedrijven en gronden zijn. Belanghebbenden hebben onder bepaalde voorwaarden recht op vergoeding van schade die het gevolg is van een planologisch besluit, zoals een Projectbesluit. Het bestuursorgaan dat verantwoordelijk is voor de betreffende besluitvorming, is verantwoordelijk voor de behandeling van eventuele verzoeken om schadevergoeding binnen de daartoe gestelde regels.</p> <p>De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft voor situaties waarbij maatregelen en besluiten die in het algemene belang en rechtmatig genomen zijn en er sprake is van schade, de Beleidsregel nadeelcompensatie Infrastructuur en Waterstaat 2019 vastgesteld. In de beleidsregel staan de voorwaarden om in aanmerking te komen voor vergoeding van schade en de bijbehorende procedure voor het indienen van een vergoedingsverzoek. De eigenaar kan hiervoor een schadeclaim indienen bij Rijkswaterstaat, in ieder geval vanaf het moment dat de planwijziging die nodig is voor de maatregel, vastgesteld is (in dit geval Projectbesluit). Meer informatie over nadeelcompensatie is te vinden op de website van Rijkswaterstaat.</p> <p>De start van de planning- en studiefase wordt voorzien vóór 2030.</p>

18c	<p>Indiener geeft aan: Een belangrijk aspect is de planning en afstemming van de werkzaamheden. Voor de indiener is het zeer belangrijk dat er door de uitvoering van de werkzaamheden tijdelijk geen oeververbinding over de Maas ter hoogte van Ravenstein beschikbaar is voor het landbouwverkeer. Graag vernemen wij uw reactie op onze voorstellen en voorwaarden die wij doen. Indien u nadere informatie wenst zijn wij vanzelfsprekend bereid die te verstrekken. Voor zover daartoe de mogelijkheid is, willen wij graag betrokken worden bij het verdere ontwerpproces om te komen tot een goede verkeersveilige inrichting van de nieuwe brug voor het landbouwverkeer. Ook stellen wij het op prijs dat voor de verbreding van het traject een bijeenkomst voor grondeigenaren wordt georganiseerd waarin ook over mee-koppel-kansen in het aangrenzende gebied wordt gesproken. Graag vernemen wij uw reactie op onze zienswijze en voorstellen die wij doen.</p>	<p>Wij erkennen het belang van de langzaamverkeersverbinding tijdens de bouwwerkzaamheden. Op welke manier deze verbinding in stand gehouden kan worden is onderdeel van de opgave in de planstudie (planning- en studiefase). Bij een groot infrastructureel project als de A50 is het onvermijdelijk dat er bouw hinder gaat optreden. Een veilige doorstroming van verkeer tijdens de realisatiefase van het project is daarom randvoorwaarde bij de uitwerking van het ontwerp. Uitgangspunt bij grote infrastructurele projecten is uiteraard dat de bereikbaarheid van de omgeving zo goed mogelijk geborgd is, in dit geval dus ook voor het langzaam verkeer dat nu gebruik maakt van de oeververbinding over de Maas.</p> <p>In de verkenningsfase vragen de kansrijke alternatieven om keuzes voor de Maasbruggen en de langzaam verkeersverbinding, waaronder behoud of (gedeeltelijke) vervanging. Deze keuze zal bepalend zijn voor de omvang van de hinder en de (on) mogelijkheden in de routing van het langzaam verkeer tijdens de realisatiefase en zijn daarmee mogelijk onderscheidend in de keuze tussen de kansrijke alternatieven.</p> <p>Het uiteindelijke voorkeursalternatief zal in de planning- en studiefase nog in detail ontworpen worden, waarbij de randvoorwaarden voor een veilige doorstroming van het verkeer tijdens de realisatiefase verder uitgewerkt worden. Eventuele relatie met andere bouw- en infrastructurele projecten houden we gedurende het gehele project in de gaten.</p>
-----	--	---

3.19 Informatie en betrokkenheid project

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
19a	<p>Indieners verzoeken om op de hoogte gehouden te worden van het project, de procedure en de informatieavonden. Indieners willen betrokken worden bij het verdere ontwerpproces om te komen tot een goede verkeersveilige inrichting van de nieuwe brug voor het landbouwverkeer.</p>	<p>Met de mensen die gevraagd hebben om direct contact wordt direct contact opgenomen, indieners die gevraagd hebben meegenomen te worden in de nieuwbrief hebben hiertoe een uitnodiging ontvangen.</p>
19b	<p>Indieners uiten zorgen over de betrokkenheid van omwonenden. Informatie over het project kunnen omwonenden nu vinden in de lokale krant en <i>social media</i>. Er zijn zorgen dat op deze manier niet iedereen bereikt wordt. De vraag is waarom er geen brieven worden verstuurd. Op belangrijke momenten worden informatieavonden georganiseerd, maar de informatieavonden moeten anders worden ingericht. De indieners vragen zich af wat er wordt gedaan met de input van bewoners. Eventuele compensatie in de vorm van geluidreducerende maatregelen is niet besproken.</p>	<p>Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat heeft geprobeerd alle betrokkenen via een participatieproces zoveel mogelijk te betrekken. Het kan zijn dit niet in alle gevallen is gelukt, waarvoor excuses. U zult worden opgenomen in de adreslijst van de projectnieuwsbrief. In de planning- en studiefase zullen betrokkenen in de gelegenheid gesteld worden om wederom via een participatieproces (nieuwsbrief, advertenties in lokale kranten, website, informatieavonden etc.) informatie verkrijgen over het project. Het schrijven van brieven naar alle betrokkenen is gezien het grote aantal adressen duur en niet duurzaam.</p> <p>Er worden aanvullende informatieavonden georganiseerd, hierbij is gelegenheid om aanvullende vragen te stellen, een plenaire presentatie is helaas niet mogelijk.</p>
19c	<p>Indiener geeft aan: In het participatierapport MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, staat onder punt 21 als stakeholders vermeld: 21 Dorpsraden Hernen, Ravenstein, Niftrik en Leefbaarheidsgroep Schaijk. Dit punt dient te worden aangepast in: 21 Dorpsraden Herpen, Ravenstein, Niftrik en Leefbaarheidsgroep Schaijk De dorpsraad Herpen is reeds vanaf het begin betrokken bij het proces en is derhalve een stakeholder.</p>	<p>Genoemde tekst is aangepast, dank u wel.</p>

<p>19d</p>	<p>Indiener geeft aan: Er is actief gevraagd naar ideeën er wordt alleen niets mee gedaan. Alles wordt doorgeschoven naar de planuitwerkingsfase. Inzichtelijk is dat alles een negatieve invloed heeft op de omwonende maar wordt doorgeschoven naar de planuitwerking. Wat is het nut van het toevoegen van deze informatie als er toch niets mee gedaan wordt?</p> <p>Dus pas als de verbreding een voldongen feit is wordt er goed gekeken naar de daadwerkelijke gevolgen. Is dit een reguliere manier van een planuitwerking en is deze werkwijze toegestaan? In het algemeen wens ik nog op te merken dat hetgeen wat op de informatieavond getoond wordt (doorsnedes van de weg op detailniveau en wat het betekent voor de omgeving qua meters, afwatering etc.) niet in deze plannen zijn verwerkt.</p> <p>Het effect van de verbreding van de snelweg, die op een kaart getoond is tijdens de informatieavond waarop zichtbaar is in welke mate het geluid toeneemt is gebaseerd op verouderde informatie. Zo zijn woningen die vergund zijn in het bestemmingsplan niet terug te vinden op deze kaart. Hoe kun je als omwonende vertrouwen op een zorgvuldig traject?</p> <p>De beslissing voor de verbreding wordt nu genomen en al het andere, lees: de negatieve randgevolgen voor de omwonende, worden naar de toekomst geschoven.</p> <p>Het betreft een doelmatigheid principe voor de uiteindelijke beoordeling wat er gedaan gaat worden aan de negatieve effecten voor de omwonende. De gevolgen en de te volgen kaders zijn nog niet concreet uitgewerkt en alles draait om budget. Dit staat ook letterlijk opgenomen in de nota van antwoord.</p> <p>Het betreft een ondoorzichtig proces met een enorme hoeveelheid aan documenten, onvolledige informatie en geen duidelijk beeld van de gevolgen voor de omwonende.</p> <p>Leefbaarheid wordt compleet genegeerd en economische afwegingen prevaleert. De burgerparticipatie is een afvinklijst, waarvan ik tot nu toe op geen enkel onderdeel terug kan vinden dat hier rekening mee gehouden wordt. Hetgeen wat opgenomen staat onder 5.1 en hoofdstuk 7 over burgerparticipatie is feitelijk gezien correct maar is niet terug te vinden in de uitwerking van het plan tot nu toe. Welke aspecten voor ons als betrokkenen (omwonende) voorop staan, is duidelijk aangegeven echter (nog?) niet meegenomen. Wat wordt er gedaan met de lijst met wensen die aangeleverd is namens de omwonende van Schaijk?</p> <p>Ik zie een inhoudelijke reactie op mijn zienswijze graag tegemoet.</p>	<p>De MIRT-procedure kenmerkt zich door verschillende fases. Door middel van participatie worden alle directe belanghebbenden betrokken bij deze fases. In de MIRT-verkenning wordt een afweging gemaakt tussen een aantal alternatieven. Mede op basis van de inbreng van partijen en belanghebbenden is er gekozen voor alternatief 3 als Voorkeursalternatief dat de basis vormt voor de Voorkeursbeslissing (voorheen Structuurvisie). Deze Voorkeursbeslissing wordt in de planning- en studiefase nader uitgewerkt in een integraal inpassend ontwerp dat hoort bij het projectbesluit. In dit projectbesluit staat beschreven het dit deel van de A50 er uit zal zien en op welke wijze de mogelijke negatieve gevolgen gecompenseerd en gemitigeerd gaan worden. Dit projectbesluit vormt de basis de uiteindelijke realisatiefase. Het projectbesluit wordt door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat vastgesteld en daarop is ook inspraak mogelijk. Pas na het afronden van de inspraak op het Projectbesluit staat het definitieve plan vast.</p>
<p>19e</p>	<p>Wat is er met deze [bijlage] input gedaan? Tot op heden niets of wordt dit later bij de planuitwerking nog meegenomen. Ook hier duidelijk dat een groot aantal meldingen zich concentreert rondom Schaijk.</p>	<p>De interactieve kaart is een tool die is ingezet in de periode dat in de verkenning de eerste informatieavond werd georganiseerd. In verband met Covid-19 werd deze avond digitaal georganiseerd. De input van de interactieve kaart en ook de gehele chat van de digitale informatieavond is nagezocht op informatie die relevant is voor ontwerp, effectenonderzoek en op beleving in de omgeving (is ons omgevingsbeeld voldoende?). Hieruit bleek dat geluid langs het gehele tracé een belangrijk thema is.</p> <p>Voor meer informatie over het thema geluid zie paragraaf 3.9 van deze nota.</p>

<p>19f</p>	<p>Indiener geeft aan: Binnen de grenzen van de nu ter inzage liggende plannen bevinden zich de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • e 150 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding Oss-Uden; • 150 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding Nijmegen Neerbosch-Druten; • 380 kV bovengrondse hoogspanningsverbinding Maasbracht-Dodewaard • welke in eigendom en beheer zijn van de indiener <p>De hoogspanningsverbindingen van de indiener zijn, zowel boven- als ondergronds, dan ook ruimtelijke relevant. Deze vitale infrastructuur moet daarom een gepaste bescherming krijgen en behouden in ruimtelijke plannen en besluiten. Het uitgangspunt hierbij is een ongestoorde ligging gedurende de gehele levensfase van de hoogspanningsverbinding. De aanwezigheid van deze hoogspanningsverbinding kan beperkingen opleveren voor het gebruik van de gronden. Om de veiligheid van personen en goederen te waarborgen gelden er bijvoorbeeld aan te houden veiligheidsafstanden. Bovendien is het van belang dat hoogspanningsverbindingen te allen tijde bereikbaar zijn en blijven voor onderhoud, storingen en/of calamiteiten, ten behoeve van de leveringszekerheid en het zo efficiënt mogelijk gebruik kunnen maken van onze assets.</p> <p>Om de gevaren zoveel mogelijk te beperken voor de medemens en om er mede op toe te kunnen zien dat er geen aantasting plaats kan vinden van het doelmatig en veilig functioneren van de betreffende hoogspanningsverbindingen, streven wij ernaar om een juiste planologische borging te krijgen en behouden.</p> <p>Door het plangebied lopen bovengenoemde hoogspanningsverbindingen. Op basis van de informatie die gepubliceerd is in de Staatscourant en de gepubliceerde documenten kunnen wij nog niet bepalen wat de impact is op de hoogspanningsinfrastructuur. Vandaar dat wij aanleiding zien voor het indienen van een zienswijze.</p> <p>Het bovenstaande brengt met zich mee dat TenneT u verzoekt om op een passende wijze rekening te houden met de aanwezigheid van deze bestaande vitale infrastructuur bij het verder uitwerken en implementeren van oplossingen om de doorstroming en de verkeersveiligheid om de A50 Ewijk — Bankhoef — Paalgraven te verbeteren.</p> <p>Om te kunnen toetsen of de ontwikkelingen geen aantasting veroorzaken aan de veiligheid en leveringszekerheid van deze hoogspanningsverbindingen, willen wij graag in een overleg met u de plannen nader bespreken. Dit kan bijvoorbeeld in de vorm van een vooroverleg. Zie onderstaande toelichting.</p> <p>Graag attenderen wij u erop dat TenneT niet verantwoordelijk is voor eventuele kosten van al dan niet noodzakelijke verleggingen en of verplaatsingen van de bestaande hoogspanningsinfrastructuur. Plannen hiervoor bespreken wij graag vroegtijdig waarbij wij u erop wijzen dat een eventuele reconstructie thans meer dan 5 tot 10 jaar vooruit gepland dient te worden vanwege beschikbare mensen en middelen. De genoemde tijdslijn is indicatief en hieraan kunnen geen rechten worden ontleend.</p> <p>Om de uitbreiding van het elektriciteitsnetwerk in goede banen te leiden, met betrekking tot timing, capaciteit van mensen en middelen, kostenefficiëntie en ruimtelijke afstemming over gemeentegrenzen heen, is continue afstemming tussen de (regionale) overheden en de netbeheerder noodzakelijk. De netbeheerders en het bevoegd gezag zijn gebonden aan wet- en regelgeving, maar door goede samenwerking kunnen slimme keuzes worden gemaakt in het haalbaar en betaalbaar houden van het elektriciteitsnetwerk.</p> <p>Bij toekomstige plannen of beleidsdocumenten die keuzes omvatten die relevant zijn voor het landelijk hoogspanningsnet, vinden wij het prettig om deel te nemen aan het vooroverleg. Weet dat wij graag vroegtijdig bij plannen betrokken worden wat maakt dat wij ook tijdig kunnen beoordelen of de veiligheid en leveringszekerheid van onze hoogspanningsverbindingen in het geding komen en of de plannen (technisch) uitvoerbaar zijn. De plannen of documenten kunnen gestuurd worden naar ruimtelijkeplannen(c)-Otnet.eu.</p> <p>Heeft u vragen over de inhoud van deze brief, dan kunt u contact opnemen met de behandelaar van deze brief. Eventuele correspondentie (met vermelding van onze referentie) kunt u eveneens richten aan deze persoon.</p>	<p>In de planning- en studiefase zal tijdig met de indiener contact worden opgenomen in het kader van het onderwerp Kabels en Leidingen zodat in de uitvoeringsfase geen problemen ontstaan.</p>
------------	--	--

3.20 Bus Rapid Transit (BRT)

Nr.	Zienswijzen	Beantwoording
20a	<p>Flankerend aan de verbreding van de A50 loopt de mobiliteitsaanpak. Onderdeel hiervan zijn de snelfietsroutes Oss-Wijchen-Nijmegen en Eindhoven-Son-Veghel en de Bus-Rapid-Transit (BRT) die ook als koppelkansen zijn benoemd. Wij onderschrijven het belang van deze projecten en werken momenteel mee aan de verdere verkenning hiervan in de planuitwerking. Om deze verbinding mogelijk te maken moet op (het onderliggende net) bij knooppunt Paalgraven ruimte worden gereserveerd voor een haltevoorziening en voor doorstromingsmaatregelen ten behoeve van BRT Oss-Eindhoven in de toekomst. In mindere mate bestaat daarnaast ook potentie voor een BRT Nijmegen-Eindhoven op de A50 zelf. Het is raadzaam om daarom ook op de A50 ruimte te reserveren om toekomstige BRT-haltevoorzieningen niet onmogelijk te maken.</p>	<p>De druk op dit deel van de A50 neemt als gevolg van economische groei en woningbouwontwikkelingen in de regio de komende jaren toe. In het bestuurlijk overleg MIRT 2019 is op basis van het MIRT-onderzoek besloten om een MIRT-verkenning in combinatie met een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak te komen. Uw zienswijze onderstreept het belang van deze aanpak. De noodzakelijke maatregelen voor de Bus Rapid Transfer (BRT) in het knooppunt Paalgraven en voor de doorfietsroute Oss-Nijmegen zullen onderdeel zijn van de planning- en studiefase A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en het Projectbesluit A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Het Projectbesluit zal worden afgestemd met de strategische agenda mobiliteitsaanpak. Er zal rekening worden gehouden met (de dan bekende) benodigde infrastructuur voor op- en afritten inclusief haltering van de BRT en de doorfietsroute.</p>

4 Beantwoording advies van de Commissie voor de milieueffect-rapportage

Door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie m.e.r.) is een voorlopig toetsingsadvies uitgebracht op het milieueffectrapport (MER) ten behoeve van de Ontwerp Structuurvisie van de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Het voorlopige toetsingsadvies van de Commissie m.e.r. op het MER is opgenomen in bijlage 1 (en is tevens te vinden op de website van de commissie: [Adviezen - Commissiemer.nl](https://adviezen-commissiemer.nl)).

In haar voorlopige advies geeft de Commissie aan van mening te zijn dat bij het MER belangrijke informatie ontbreekt. Ondanks dat de Commissie aangeeft dat het MER een uitgebreid onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven voor de verbreding van A50 bevat en de deelonderzoeken degelijk en goed uitgevoerd zijn, signaleert zij dat er nog beslisinformatie ontbreekt. Volgens de Commissie is het aanvullen van die informatie essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het voorkeursalternatief.

De minister heeft na aanleiding van het advies van de Commissie besloten een aanvullende rapportage op te stellen 'Addendum planMER MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven'. In dit addendum wordt antwoord op en invulling gegeven aan het advies van de Commissie. Het addendum is als bijlage bij het hoofdrapport MER toegevoegd. Het addendum is tevens opgenomen in bijlage 2 van deze nota.

Naar aanleiding van het addendum heeft de Commissie m.e.r. haar toetsingsadvies aangepast. Het definitieve advies van de Commissie m.e.r. op het MER is opgenomen in bijlage 3.

Met de uitgevoerde aanvulling kan het belang van de leefomgeving volwaardig worden meegewogen in de besluitvorming. De inhoud van het addendum is betrokken bij de vaststelling van de Voorkeursbeslissing A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.

4.1 Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport A50 Ewijk-Paalgraven, Commissie voor de milieueffectrapportage



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A50 Ewijk–Paalgraven

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 maart 2024 / projectnummer: 3668



I Advies over het MER in het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven verbeteren. Vooral tussen Ewijk en Paalgraven zijn er knelpunten. De minister wil op dit traject de weg met knooppunten aanpassen en vaststellen welke oplossing de voorkeur heeft. Voor dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

In 2019 is een voorbereidend onderzoek² naar mogelijke oplossingen voor de knelpunten in de A50-corridor uitgevoerd. Dit onderzoek heeft tien mogelijke oplossingen voor de knelpunten opgeleverd. Vanaf 2020 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, samen met de provincies Gelderland, Noord-Brabant en de regio een MIRT-verkenning gestart. Doel van deze verkenning is om tot een voorkeursoplossing te komen. Bij deze verkenning is ook een MER opgesteld. De tien mogelijke oplossingen zijn in dit onderzoek via vijf oplossingsrichtingen teruggebracht naar twee kansrijke oplossingen (het zogenoemde zeefproces). Deze twee oplossingen zijn:

- Alternatief 3 met tussen Ewijk en Paalgraven aan weerszijde één extra rijstrook.
- Alternatief 10 met tussen Ewijk en Ravenstein aan weerszijden twee extra rijstroken en tussen Ravenstein en Paalgraven één extra rijstrook aan weerszijden.

Volgens de beschrijving van de effecten hebben beide alternatieven negatieve tot zeer negatieve effecten op de thema's leefbaarheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem, water en duurzaamheid. Alternatief 3 scoort voor bodem, water en duurzaamheid iets minder negatief dan Alternatief 10, omdat dit alternatief minder ruimte inneemt. In het MER staat dat een groot deel van de negatieve effecten zijn te mitigeren door het nemen van inpassingsmaatregelen en mitigerende en compenserende maatregelen. Deze maatregelen zullen later in een projectMER worden onderzocht.

Beide alternatieven scoren positief voor de bereikbaarheidsdoelen, waarbij alternatief 10 net iets beter scoort. De Ontwerp-Structuurvisie geeft aan dat alternatief 3 het voorkeursalternatief is.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER bevat een uitgebreid onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven voor de verbreding van A50. De deelonderzoeken zijn degelijk en goed uitgevoerd.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving

¹ MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, Milieueffectrapport ten behoeve van de Ontwerp Structuurvisie, Royal Haskoning DHV, 2 oktober 2023.

² Conform de MIRT-systematiek, voor meer informatie hierover zie [LeerplatformMIRT.nl](https://www.mirt.nl).

volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het voorkeursalternatief. Het gaat om het volgende.

Variant met mobiliteitsmaatregelen ontbreekt.³

Er is niet voldoende inzichtelijk gemaakt of met andere/aanvullende mobiliteitsmaatregelen de knelpunten kunnen worden opgelost. Denk dan aan een beter ov, Betalen naar Gebruik (BnG), smart mobility maatregelen et cetera. Dit betekent dat ook niet helder is in hoeverre de doelen dan (ook) geheel of gedeeltelijk bereikt kunnen worden met minder negatieve milieueffecten.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar het effect van de weg op de mogelijke te nemen maatregelen in en door de regio. Het uitwerken van meekoppelkansen met andere projecten is onvoldoende concreet gedaan.

De conclusies uit de deelonderzoeken zijn niet altijd goed vertaald naar het hoofdrapport. De aansluiting tussen de uitgebreide deelonderzoeken en het samenvattende MER is niet voldoende navolgbaar. Deze lijken in enkele gevallen, zoals voor geluid en verkeer, zelfs met elkaar in tegenspraak. Daarmee is het voor bestuurders en burgers lastig een goed beeld te krijgen van de milieueffecten.

Effect mitigerende en compenserende maatregelen onvoldoende duidelijk. Het MER schuift de uitwerking van de mitigerende en compenserende maatregelen door naar het projectMER dat in de volgende fase wordt opgesteld. Uitwerking van de ruimtelijke vertaling hiervan is echter nu al nodig om te bepalen of deze maatregelen voldoende effectief zijn en inpasbaar. Daarmee wordt ook duidelijk of het voorkeursalternatief uitvoerbaar is.⁴ Het is bijvoorbeeld de vraag of een eventuele ADC-toets⁵ met succes kan worden doorlopen.

Het effect van trillingen is onvoldoende onderzocht.

Er zijn meerdere woningen in de huidige situatie, die binnen een afstand van 30 meter van de weg liggen. Dit is een voor trillingen relevante afstand.

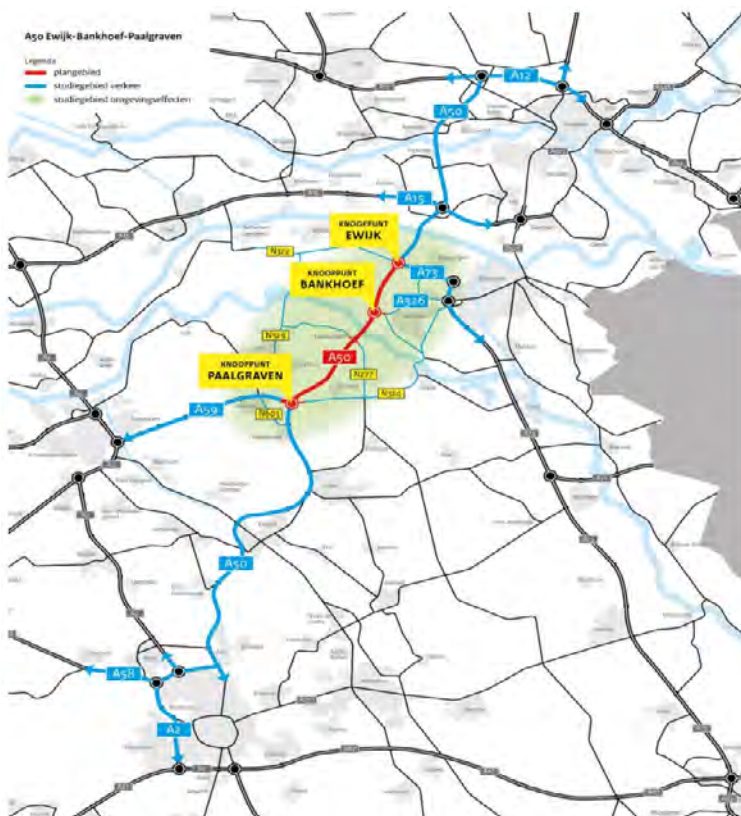
De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het voorkeursalternatief voor de aanpassing van de A50.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

³ De Commissie had in haar advies over de NRD hierom gevraagd om de uitwerking van een Mobiliteitsmanagementvariant en een variant Ruimtelijke duurzame gebiedsontwikkeling.

⁴ Ook geeft een beeld in hoeverre dit bijdraagt aan een optimale ruimtelijk duurzame gebiedsontwikkeling.

⁵ De ADC-toets gaat na of er geen (A) Alternatieven zijn, (D) sprake is van Dwingende redenen van openbaar belang, (C) de nodige Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.



Figuur 1 Plan- en studiegebied MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven (bron: MER).

Aanleiding MER

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden bereikbaarheidsopgaves, die door Rijk en regio samen onderkend zijn, uitgevoerd. Elk MIRT-project doorloopt na de startbeslissing een aantal stappen: verkenning, planuitwerking en realisatie, inclusief de bijbehorende beslistmomenten. Dit project doorloopt nu de verkenning. De verkenning bestaat uit twee fases. In de analysefase zijn de kansrijke oplossingen gedefinieerd. In de beoordelingsfase worden deze oplossingen verder onderzocht, in de vorm van alternatieven. Dit leidt tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit MER wordt opgesteld voor het besluit over het voorkeursalternatief, de voorkeursbeslissing.

Deze voorkeursbeslissing wordt in de plan- en studiefase verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt vastgelegd in een Projectbesluit. Voor het Projectbesluit wordt een project-MER opgesteld.

Een MER is in dit geval nodig omdat enkele alternatieven maatregelen bevatten om een weg van vier of meer rijstroken te wijzigen (J1). Ook is vooraf niet uit te sluiten dat de aanpassingen aan de A50 een significant negatieve invloed zullen hebben op de Natura 2000-gebieden Rijntakken of Veluwe. Daarom moet een Passende beoordeling worden gemaakt, hetgeen verplicht tot het opstellen van een plan-MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over MIRT A50 Ewijk – Paalgraven.

De Commissie heeft voorafgaand aan het MER geadviseerd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor dit MER.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3668](#) op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de minister van Verkeer en Waterstaat.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Reikwijdte van het onderzoek

Selectieproces van de alternatieven

Het MER vermeldt dat de selectie van vijf kansrijke alternatieven gebeurd is op verkeerskundig doelbereik, technische haalbaarheid, vergunbaarheid en draagvlak. Van de milieueffecten is slechts zeer globaal een indicatie gegeven. In de keuze voor de criteria is het verkeersbelang vooropgesteld. Milieuoverwegingen hebben een ondergeschikte rol gespeeld in het selectieproces. De vraag is of –als dat wel gebeurd zou zijn– een andere keuze was gemaakt dan voor uitbreiding van de capaciteit van de onderzochte wegvakken.

Variant Mobiliteitsmanagement en ruimtelijke duurzame gebiedsontwikkeling

Het MER beschrijft alleen maatregelen aan het hoofdwegennet zelf. Varianten om het onderzoek te verbreden met varianten voor of mobiliteitsmanagement of duurzame gebiedsinrichting zijn niet onderzocht.⁶ Een van de aangevoerde redenen is dat dergelijke varianten al eerder in het zeeproces zijn afgefallen, omdat hiermee de doelen niet volledig zouden kunnen worden behaald. Hierdoor is niet duidelijk of de knelpunten ook, al dan niet samen met de verbreding, met andere effectieve maatregelen en in samenwerking met de regio kunnen worden opgelost, waarbij de milieu-impact mogelijk kleiner is.⁷

De Commissie wijst erop dat maatregelen in deze variant mogelijk wel effectief zijn in het ontlasten van het wegennet. Ook kunnen ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit in het gebied, een betere verkeersveiligheid, het implementeren van duurzame mobiliteit en het halen van andere beleidsdoelen. Het MER beschrijft onvoldoende het effect

⁶ De Commissie vroeg hiernaar in haar advies over de inhoud van het MER. Zie A50 Ewijk – Paalgraven, Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 30 augustus 2022/ projectnummer: 3668. Klik [hier](#) voor het advies.

⁷ Een dergelijk alternatief zou bijvoorbeeld aansluiten bij de omgevingsvisie van de gemeente Maashorst. De gemeente schrijft hierin dat ze het autoverkeer wil terugdringen en de mogelijkheden voor openbaar vervoer uitbreiden.

van de weg op de mogelijkheden voor de ruimtelijke duurzame ontwikkeling en de hieraan gekoppelde compensatie en mitigatie. Het MER geeft niet aan of hier bij de plannen wel rekening mee is gehouden. De meekoppelkansen met andere gebiedsplannen en projecten zijn daarmee niet voldoende concreet gemaakt. Het plan-MER is bij uitstek de plek om een integraal ontwerp te onderzoeken en te beoordelen.

Wel zijn de effecten van de beide varianten óp duurzaamheid⁸ en mobiliteit onderzocht. Dit is echter een ander uitgangspunt dan ontwerpen vanuit deze thema's en vanuit het gebied.

Overigens geven de deelrapporten wel meer informatie over een aantal van deze onderwerpen. Zo is in het onderliggende verkeersrapport⁹ bijvoorbeeld geconstateerd dat door Betalen naar Gebruik (BnG) significant minder autokilometers zullen worden gereden. In het hoofdrapport van het MER komt dit niet terug.

Toetsingskader

Doorslaggevend bij de keuze voor de oplossingsrichtingen en uiteindelijk voor het bepalen van het voorkeursalternatief is het aspect 'doorstroming'. Bij de beoordeling is niet gekeken naar het aspect Brede welvaart. In vergelijkbare MIRT-onderzoeken maakt dit aspect steeds vaker deel uit van het toetsingskader. Omdat dit een aanmerkelijk integraler beeld geeft van de consequenties van de wegverbreding voor het gebied en zijn bewoners, is dit relevante beslisinformatie.

Reikwijdte milieueffecten

Het MER maakt een strikte scheiding tussen effecten van de wegbreiding en andere maatregelen, die later door de regio worden genomen, zie ook paragraaf 2.1. De Commissie merkt op dat dergelijke maatregelen (busbaan, snelfietsroute) van dezelfde infrastructuur gebruik maken. Het is dus de vraag of de effecten hiervan niet ook in het MER hadden moeten worden beschreven.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER alsnog een volwaardige variant voor mobiliteitsmanagement uit te werken. Breng hiervan de milieueffecten in beeld en zet deze helder op een rij. Geef daarbij aan wat de effecten van aanvullende mobiliteitsmaatregelen zijn op doelbereik, milieu en leefomgeving (inclusief brede welvaart). Toets dit ook in het MKBA. Geef daarbij aan in hoeverre dit aanvullende onderzoek gevolgen heeft voor het voorkeursalternatief. Deze informatie moet expliciet beschikbaar zijn bij de besluitvorming.

Beschrijf ook de maatregelen die genomen worden door de regio en een directe relatie hebben met deze verkenning en MER. Geef aan wat de effecten van de weg hierop zijn en op de meekoppelkansen.

Verder beveelt de Commissie aan bij de besluitvorming aan te geven in hoeverre milieuoverwegingen een rol hebben gespeeld in het zeefproces.

⁸ De conclusie voor duurzaamheid is in het MER dat mitigerende maatregelen nodig zijn. Als was gekozen voor ontwerpen vanuit duurzaamheid, was wellicht meer mogelijk geweest.

⁹ Rapport MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven, Deelrapport Verkeer, Royal HaskoningDHV, 2 oktober 2023.

2.2 Inzicht in resultaten deelrapporten

Hoewel de deelrapporten goede onderzoeken bevatten, geven de samenvattingen de resultaten en conclusies ervan onvoldoende duidelijk weer.¹⁰ Ook in het MER zelf ontbreken deze. Het is daardoor lastig voor bestuurders en insprekers om de informatie uit de deelrapporten gemakkelijk op waarde te schatten. De Commissie licht dit hieronder toe voor een aantal onderwerpen.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

De MKBA is een van de onderliggende rapporten. Deze is explicieter in de conclusies dan het MER zelf:

- Voor alle milieu- en gezondheidsaspecten, inclusief verkeersveiligheid, geeft de MKBA in kwantitatieve termen weer in hoeverre deze omgevingsaspecten verslechteren als gevolg van de alternatieven.
- Het aantal inwoners dat meer hinder gaat ondervinden van geluid neemt met ruim 4.000 personen toe.¹¹
- De CO₂-emissie neemt door de beide alternatieven in beide scenario's toe. In het scenario 2040 Hoog is de toename circa 30.000 Kton/jaar en in het scenario 2040 laag circa 9.000 Kton/jaar.
- Ook voor de andere milieu-indicatoren leiden beide alternatieven in **alle** gevallen tot een verslechtering van de situatie ten opzichte van het nul-alternatief.

In het hoofdrapport komt dit onvoldoende terug.

Luchtkwaliteit

Het MER beoordeelt de NO₂-concentratie voor alternatief 3 en 10 als goed (+). In deze beoordeling zijn positieve en negatieve effecten tegen elkaar weggestreept. Hierdoor is niet duidelijk dat er tegelijkertijd zowel een toename als een afname (van de NO₂ concentraties) optreedt. Met dergelijke plus-min effecten is een neutrale beoordeling meer op zijn plaats of een beoordeling die zowel de toename als afname laat zien. Op die manier sluit het ook beter aan bij de beoordeling in het hoofdstuk gezondheid. Hierin staat dat de gemiddelde verandering over het projectgebied 0,0 µg/m³ is voor alternatief 3 en -0,1 µg/m³ voor alternatief 10. Aanvullend merkt de Commissie op dat de emissies (NO_x, PM₁₀ en PM_{2,5}) toenemen als gevolg van de aanmerkelijke groei van het wegverkeer.

Geluid

Uit het deelrapport geluid blijkt dat de geluidbelasting na verbreding en zonder mitigerende maatregelen bij 23 à 25 woningen hoger is dan 65 dB. Voorts neemt het aantal gehinderden en ernstig gehinderden met respectievelijk 11% en 12% toe. Indicatief is aangegeven dat het merendeel van de toenames 1 dB betreft. Geluidarm asfalt zorgt op de meeste locaties ervoor dat de toename van 1 à 2 dB te niet wordt gedaan. Voor specifieke locaties wordt een nader onderzoek voorgesteld vanwege reeds aanwezige bronmaatregelen en/of geluidschermen. In het deelrapport wordt de verwachting uitgesproken dat stand-still mogelijk is. Deze conclusie ontbreekt in het hoofdrapport.

¹⁰ Soms geven de deelonderzoeken wel (globaal) het effect van mitigerende maatregelen, maar dit komt in het hoofdrapport niet duidelijk terug.

¹¹ Overigens blijkt uit tabel 4-4 van het geluidrapport dat het aantal gehinderden met ongeveer 900 toeneemt. Niet duidelijk is wat het verschil in deze cijfers veroorzaakt.

Verkeersveiligheid

De Commissie constateert dat het hoofdrapport en deelrapport MKBA met verschillende definities van verkeersveiligheid werken. In het hoofdrapport richt de aandacht zich op de verkeersveiligheid op en langs de A50 en is de gebruikte indicator het risico per gereden kilometer. Het risico per gereden kilometer neemt af en dan is de beoordeling dat de verkeersveiligheid verbetert. Het MKBA kijkt echter op populatieniveau (het studiegebied). En dan is, omdat het wegverkeer aanmerkelijk toeneemt, de beoordeling dat de verkeersveiligheid afneemt. Daar staat: "In het Scenario 2040 Hoog neemt voor beide projectalternatieven het aantal slachtofferongevallen toe met 12 tot 13 per jaar." Naar de mening van de Commissie dient de beoordeling op populatieniveau plaats te vinden. Indien de beoordeling inderdaad op populatieniveau plaatsvindt, constateert de commissie dat één van de hoofddoelen, het verbeteren van de verkeersveiligheid, niet wordt gehaald.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de relevante informatie uit de deelrapporten in het MER op te nemen. Pas de verschillende scores in het hoofdrapport voor sommige aspecten aan, zorg voor een betere onderbouwing en een compleet, navolgbaar en expliciet overzicht. Dit is van belang om een gewogen besluit te kunnen nemen.

2.3 Effect mitigerende en compenserende maatregelen

Mitigatie

Het MER geeft aan dat er negatieve tot zeer negatieve milieueffecten van de alternatieven zijn te verwachten. Dit geldt voor vrijwel alle onderzochte milieuaspecten. Het doelbereik lijkt centraal te staan bij de afweging van alternatieven. Het MER stelt verder dat mitigerende maatregelen deze effecten kunnen beperken. Welke maatregelen dit zijn is echter onvoldoende concreet beschreven. Dit zal onderdeel zijn van het nog op te stellen project-MER, zo staat nu vermeld.

De informatie is nu te beperkt om te kunnen beoordelen of de maatregelen voldoende verbetering op (kunnen) leveren. Daardoor bestaat het risico dat de vereiste maatregelen leiden tot:

- een ander voorkeursalternatief;
- een niet uitvoerbaar plan of;
- de conclusie dat mitigatie van de negatieve milieueffecten onvoldoende mogelijk zijn.

Compensatie

Het MER noemt compensatiemaatregelen voor water, natuur en stikstof. Voor water stelt het rapport dat dit in orde komt. De onderbouwing hiervan ontbreekt. Dit had kunnen gebeuren door op de verkenningkaart mogelijke locaties voor compensatie aan te geven. Ook de onderbouwing voor stikstof ontbreekt.

Geluid

Het geluidonderzoek laat zien dat de huidige situatie voor geluidbelasting en -hinder al matig tot slecht is en dat dit door de verbreding van de weg verder zal verslechteren: het aantal bewoners dat meer hinder gaat ondervinden van geluid neemt volgens het geluidrapport met circa 1.000 personen toe. Het MER bevat een kwalitatieve beschouwing van bron- en overdrachtsmaatregelen. Hieruit wordt niet duidelijk wat de invloed is van de

voorgenomen maatregelen op het aantal gehinderden en ernstig gehinderden. Gezien de ernst van de effecten is een nadere kwantitatieve onderbouwing noodzakelijk.¹²

ADC-toets

De uitbreiding van de wegcapaciteit leidt tot een toename van de stikstofemissie en vervolgens de depositie in natuurgebieden. Dit kan ertoe leiden dat het project juridisch pas uitvoerbaar is na het doorlopen van een ADC-toets. Daarin zal meer diepgaand dan nu in het MER is gedaan, moeten worden onderbouwd waarom alternatieven met minder negatieve effecten op Natura 2000 zijn afgefallen in het trechteringproces.

Het deelrapport Ecologie geeft aan: *“Voor het oplossen van de gesignaleerde verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten zijn geen alternatieven beschikbaar die voldoen aan de projectdoelstelling én minder schadelijk zijn voor de natuur. Op basis van de “Ladder van Verdaas” zijn mogelijke alternatieven beschouwd. Geen van deze alternatieven (anders dan het toevoegen van extra capaciteit aan het hoofdwegennet) voldoen aan de projectdoelstelling.”* Deze conclusie is echter niet navolgbaar. Het Deelrapport Natuur verwijst naar een bijlage 1 waarin een doorkijk gegeven wordt naar de haalbaarheid van het doorlopen van een ADC-toets. Deze bijlage ontbreekt echter bij de stukken.

Daarnaast heeft op het gebied van stikstofdepositie nog geen specifieke ecologische beoordeling per Natura 2000-gebied (per habitattypen en per (deel)gebied) plaatsgevonden. De Commissie is echter van oordeel dat in dit stadium reeds kan worden geconcludeerd dat de forse depositietoename op een groot areaal van zeer stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zoals de Veluwe, zal leiden tot significante effecten. Dit heeft mogelijk consequenties voor de uitvoerbaarheid van het project. Meer inzicht in de kansrijkheid van mitigerende en compenserende maatregelen en een ADC-toets is in dit stadium daarom belangrijke informatie voor besluitvorming.

Voor het eventueel doorlopen van een ADC-toets wijst de Commissie op het volgende:

- Voor ‘Dwingende redenen van openbaar belang’ kunnen alleen motieven op het gebied van verkeersveiligheid, gezondheid en milieu geldige redenen zijn, aangezien het project zal leiden tot extra stikstofdepositie op reeds overbelaste *prioritaire* habitats in onder meer de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Bij dergelijke habitats zijn redenen van sociale of economische aard (zoals woningnood, economie en werkgelegenheid) geen geldige motieven, tenzij na advies van de Europese Commissie.
- Om afdoende aan te tonen dat er geen redelijke alternatieven met minder negatieve milieueffecten beschikbaar zijn, dient ook voor combinaties van maatregelen zonder extra rijstroken onderzocht te worden of deze in voldoende mate voldoen aan de projectdoelstelling.
- Het compenseren van extra stikstofdepositie op overbelaste habitats met een zeer lange ontwikkelingstijd (zoals H9190 Oude eikenbossen op de Veluwe) is binnen redelijke grenzen niet mogelijk.

¹² In paragraaf 4.5.6 is wel in de vorm van een summier kwantitatieve analyse een indicatie van doelmatige maatregelen opgenomen. Ook hiervoor geldt dat deze niet eenduidig terug is te vinden in het hoofdrapport.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te onderzoeken of de negatieve milieueffecten voldoende kunnen worden beperkt met mitigerende en compenserende maatregelen. Geef voor stikstof een beschouwing of het project via het doorlopen van een ADC-toets haalbaar is.

Geef voor verkeersveiligheid inzicht in mitigerende maatregelen om toch de hoofddoelstelling hiervoor te halen. Beschrijf ook het effect van deze maatregelen.

Beschrijf in hoeverre de conclusies over mitigerende en compenserende maatregelen consequenties hebben voor de keuze van alternatieven en voor de uitvoerbaarheid van het project.

2.4 Trillingen

Het MER besteedt geen aandacht aan de invloed van de verbreding op trillingen in de woonomgeving. Uit het hoofdstuk Externe Veiligheid blijkt dat er vijf woningen in de huidige situatie aanwezig zijn binnen een afstand van 30 meter. Op die afstand kunnen trillingen relevant zijn.

De Commissie adviseert om de trillingen in het MER te kwantificeren. Het kan vanwege de relatief korte afstand tot de weg en het grote aandeel vrachtverkeer een relevant omgevingsaspect zijn. Dit geldt vooral in de nabijheid van oneffenheden.

2.5 Duurzaamheid

De wijze waarop de uitstoot van CO₂ wordt beoordeeld is niet navolgbaar. Zo geeft het MER niet aan in hoeverre de uitgangspunten van het CO₂-managementplan van het ministerie van I en W worden gehanteerd.¹³ ¹⁴ Uit de achterliggende rapportages is af te leiden dat de beide projectalternatieven in beide scenario's leiden tot een toename van het aantal autokilometers en daarmee dus ook van de CO₂ uitstoot. De toename varieert van 30.000 Kton/jaar in het scenario 2040 Hoog tot circa 9.000 Kton/jaar in het scenario 2040 laag.

De Commissie beveelt aan dit in het project-MER duidelijk aan te geven.

¹³ CO₂-Managementplan 2022 – 2023, Inclusief voorgangsrapportage H1 2022, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 31 oktober 2022.

¹⁴ Dit is een uitvloeisel van niveau 5 certificering CO₂-prestatieladder.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Eric van der Aa

Simone Filippini (voorzitter)

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

drs. Wim Korver

ing. Wim van der Maarl

Margo Meeuwissen MSc

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Voorkeursbesluit A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven, vast te leggen in een structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1, Wegen: “De verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracé-lengte van 10 km of meer.” Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3668](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



4.2 Addendum PlanMER Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

RAPPORT

MIRT-Verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

Addendum PlanMER

Klant: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Referentie: BH9661-RHD-24-03-RP-01-0001

Status: Definitief/01

Datum: 16 mei 2024

Projectgerelateerd

HASKONINGDHV NEDERLAND B.V.

Laan 1914 no.35
3818 EX Amersfoort
Netherlands
Mobility & Infrastructure

+31 88 348 20 00 **T**
+31 33 463 36 52 **F**
info@rhdhv.com **E**
royalhaskoningdhv.com **W**

Titel document: MIRT-Verkenning A50
Ewijk – Bankhoef – Paalgraven
Sub titel: Addendum PlanMER
Referentie: BH9661-RHD-24-03-RP-01-0001
Uw kenmerk
Status: Definitief/01
Datum: 16 mei 2024
Projectnaam: BH1901
Projectnummer: BH1901
Auteur(s): CWS

Opgesteld door: CWS

Gecontroleerd door: JK

Datum: 8 april 2024

Goedgekeurd door: JK

Datum: 8 april 2024

Classificatie

Projectgerelateerd

Behoudens andersluidende afspraken met de Opdrachtgever, mag niets uit dit document worden verveelvoudigd of openbaar gemaakt of worden gebruikt voor een ander doel dan waarvoor het document is vervaardigd. HaskoningDHV Nederland B.V. aanvaardt geen enkele verantwoordelijkheid of aansprakelijkheid voor dit document, anders dan jegens de Opdrachtgever.

Let op: dit document bevat mogelijk persoonsgegevens van medewerkers van HaskoningDHV Nederland B.V.. Voordat publicatie plaatsvindt (of anderszins openbaarmaking), dient dit document te worden geanonimiseerd of dient toestemming te worden verkregen om dit document met persoonsgegevens te publiceren. Dit hoeft niet als wet- of regelgeving anonimiseren niet toestaat.

Inhoud

0	Managementsamenvatting	1
1	Inleiding	2
1.1	Aanleiding van het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven	2
1.2	Advies Commissie voor de milieueffectrapportage	2
1.3	Leeswijzer	3
2	Reikwijdte van het onderzoek	4
2.1	Selectie alternatieven	4
2.2	Variant Mobiliteitsmanagement en ruimtelijke duurzame gebiedsontwikkeling	5
2.3	“Brede welvaart” geen onderdeel van het toetsingskader	6
2.4	Effecten strategische agenda geen onderdeel van effectbepaling	7
3	Inzicht in resultaten deelonderzoeken	11
3.1	Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse	11
3.2	Luchtkwaliteit	13
3.3	Conclusie stand-still mogelijkheid geluid ontbreekt	14
3.4	Verkeersveiligheid	15
4	Inzicht in mitigerende en compenserende maatregelen	17
4.1	Mitigatie en compensatie	17
4.2	Invloed geluidsreducerende maatregelen op gehinderden	19
4.3	Bijlage “ADC-toets” ontbreekt	19
4.4	Externe veiligheid en woningen binnen “plasbrandaandachtsgebied”	36
4.5	Invloed verbreding op trillingen in de woonomgeving	36
4.6	Beoordeling uitstoot CO ₂ niet navolgbaar	39
4.7	Geluidbelasting buiten het projectgebied is overschat	41
5	Conclusies	45
5.1	Onderzoek naar mobiliteitsmaatregelen volgt een separaat spoor	45
5.2	Geen tegenstrijdigheden tussen (hoofdrapport) MER en MKBA	45
5.3	Door Commissie m.e.r geconstateerde omissies zijn hersteld	45

0 Managementsamenvatting

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil op het traject tussen Ewijk en Paalgraven de autosnelweg A50 aanpassen en met een Voorkeursbeslissing Omgevingswet vaststellen welke oplossing de voorkeur heeft. Voor dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Hoewel de Commissie aangeeft dat het MER een uitgebreid onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven voor de verbreding van A50 bevat en de deelonderzoeken degelijk en goed uitgevoerd zijn, signaleert zij dat er nog beslisinformatie ontbreekt. De Commissie is van mening dat

1. een variant met mobiliteitsmaatregelen ontbreekt;
2. dat het MER geen goed beeld van de resultaten van de deelonderzoeken geeft;
3. dat het effect van mitigerende en compenserende maatregelen onvoldoende duidelijk is en;
4. dat het effect van trillingen onvoldoende is onderzocht.

In het addendum wordt onderbouwd waarom er geen variant met mobiliteitsmaatregelen doorgerekend is (1), worden enkele onduidelijkheden uit het MER en de deelonderzoeken weggenomen (2) en worden enkele omissies weggenomen (2, 3 en 4). Voorliggend addendum moet, in combinatie met het MER, een volledig beeld van de mogelijke (milieu)effecten geven, zodat de stuurgroep een weloverwogen besluit kan nemen en tot een voorkeursalternatief kan komen.

Onderzoek naar mobiliteitsmaatregelen volgt een separaat spoor

Ten behoeve van de MIRT-Verkenning zijn, conform de projectscope zoals aangegeven in de MIRT Startbeslissing van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en overeengekomen met haar bestuurlijke partners, enkel projectalternatieven onderzocht die voldoende probleemoplossend vermogen hebben in relatie tot bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid. Uit het MIRT-onderzoek is gebleken dat alleen maatregelen in de vorm van capaciteitsuitbreiding aan de A50 aan deze voorwaarden voldoen. Deze conclusie vormt het vertrekpunt van de MIRT-Verkenning.

Daarbij zijn alle maatregelen die geen directe relatie hebben met de fysieke capaciteitsuitbreiding van de autosnelweg A50 tussen Ewijk en Paalgraven, waaronder mobiliteitsmaatregelen, separaat ondergebracht bij de strategische mobiliteitsagenda, onder leiding van de provincies Gelderland en Noord-Brabant. De voortgang van deze strategische mobiliteitsagenda is in paragraaf 2.4 beschreven.

Er zitten geen tegenstrijdigheden tussen hoofdrapport MER, deelonderzoeken en MKBA

Ogenschijnlijk lijkt er sprake te zijn van enkele tegenstrijdigheden tussen de gepresenteerde onderzoeksresultaten van de onderwerpen "geluid", "verkeersveiligheid" en "luchtkwaliteit", zoals gepresenteerd in het milieueffectrapport (planMER) en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Echter, beide onderzoeken kennen, conform de kaders en handreikingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hun eigen onderzoeksmethodiek, indicatoren, meeteenheden en beoordelingssystematiek. In het addendum is nader toegelicht dat de conclusies zoals getrokken in het hoofdrapport MER, de onderliggende deelonderzoeken en de MKBA, met elkaar in overeenstemming zijn.

Geconstateerde omissies zijn hersteld

Daarnaast heeft de commissie enkele omissies geconstateerd. De doorkijk ADC-toets en het onderzoek naar de effecten van trillingen ontbraken en de totstandkoming van de CO₂-uitstootberekeningen waren onvoldoende navolgbaar. De geluidbelasting buiten het projectgebied is in het akoestisch onderzoek overschat. Deze omissies zijn middels dit addendum gerepareerd. Deze aanvullende informatie is niet onderscheidend en leidt naar verwachting niet tot een andere keuze voor een Voorkeursalternatief.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding van het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven

De verkeersproblemen op de A50-corridor Nijmegen - Eindhoven zijn fors en nemen de komende jaren verder toe. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017, en ook de opvolger van de NMCA, de zogenaamde Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 (IMA2021), geven aan dat het trajectdeel ter hoogte van aansluiting Ravenstein in het toekomstjaar 2040 in de top 10 van trajecten met de hoogste verlieskosten per etmaal staat. 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 hoofdwegennet hebben gevolgen voor de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in de provincies Gelderland en Noord-Brabant.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van november 2018 hebben het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Gelderland besloten tot het starten van een MIRT-onderzoek naar de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven (Paalgraven-Bankhoef-Ewijk). Vervolgens is onder regie van de provincie Gelderland het MIRT-onderzoek verricht, dat op 1 oktober 2019 is afgerond.

De conclusie uit dit MIRT-onderzoek is, onder andere, dat er een capaciteitsknelpunt is op dit traject van de A50. Dat uit zich in structurele filevorming op de knooppunten en op het traject. Dit heeft een negatief effect op de concurrentiekracht van de regio. Ook neemt de druk op het onderliggend wegennet toe, omdat sluipverkeer de files op de A50 ontwikkelt. Bovendien leidt de beperkte capaciteit tot een verslechtering van de verkeersveiligheid op zowel de A50 als het onderliggend wegennet.

In het MIRT-onderzoek zijn diverse oplossingsrichtingen geschetst om deze problematiek aan te pakken. In het BO MIRT van november 2019 is het MIRT-onderzoek vastgesteld en is besloten tot een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak in combinatie met een MIRT-verkenning.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft op 8 oktober 2020 de Startbeslissing genomen voor het doorlopen van een MIRT-verkenning.

1.2 Advies Commissie voor de milieueffectrapportage

De minister van Infrastructuur en Waterstaat wil op het traject tussen Ewijk en Paalgraven de hoofdweg aanpassen en met een Voorkeursbesluit Omgevingswet vaststellen welke oplossing de voorkeur heeft. Voor dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

De Commissie is van mening dat bij het MER belangrijke informatie ontbreekt. Ondanks dat de Commissie aangeeft dat het MER een uitgebreid onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven voor de verbreding van A50 bevat en de deelonderzoeken degelijk en goed uitgevoerd zijn, stelt zij dat er nog beslisinformatie ontbreekt. Volgens de Commissie is het aanvullen van die informatie essentieel om het belang van de leefomgeving volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het voorkeursalternatief. Op hoofdlijn gaat het om de volgende (ontbrekende) informatie:

Variante met mobiliteitsmaatregelen ontbreekt. Er is volgens de Commissie niet voldoende inzichtelijk gemaakt of met andere/aanvullende mobiliteitsmaatregelen de knelpunten kunnen worden opgelost. Voorbeelden die de Commissie noemt zijn “beter openbaar vervoer”, “Betalen naar Gebruik (BnG)” en “smart mobility maatregelen”. Dit betekent volgens de Commissie dat ook niet helder is in hoeverre de doelen dan (ook) geheel of gedeeltelijk bereikt kunnen worden met minder negatieve milieueffecten.

Daarnaast ontbreekt volgens de Commissie onderzoek naar het effect van de weg op de mogelijke te nemen maatregelen in en door de regio. Het uitwerken van meekoppelkansen met andere projecten is onvoldoende concreet gedaan.

Het MER geeft geen goed beeld van de resultaten van de deelonderzoeken. De aansluiting tussen de uitgebreide deelonderzoeken en het samenvattende MER roept volgens de Commissie vragen op. Deze lijken in enkele gevallen, zoals voor geluid en verkeer, zelfs volgens de Commissie met elkaar in tegenspraak. Daarmee is het voor bestuurders en burgers lastig een goed beeld te krijgen van de milieueffecten.

Effect mitigerende en compenserende maatregelen onvoldoende duidelijk. Het MER schuift de uitwerking van de mitigerende en compenserende maatregelen door naar het projectMER dat in de volgende fase wordt opgesteld. Uitwerking van de ruimtelijke vertaling hiervan is echter volgens de Commissie nu al nodig, om te bepalen of deze maatregelen voldoende effectief zijn en inpasbaar. Daarmee wordt ook duidelijk of het voorkeursalternatief uitvoerbaar is.

Het effect van trillingen is onvoldoende onderzocht. Er zijn meerdere woningen in de huidige situatie, die binnen een afstand van 30 meter van de weg liggen. Dit is een voor trillingen relevante afstand.

De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het voorkeursalternatief voor de aanpassing van de A50.

1.3 Leeswijzer

In voorliggend document is invulling gegeven aan het advies van de Commissie. De Stuurgroep¹ deelt de mening van de Commissie betreffende het ontbreken van een variant met mobiliteitsmaatregelen niet. In hoofdstuk 2 is onderbouwd waarom de Stuurgroep van mening is dat een dergelijke variant *voorafgaand* aan het MER al voldoende onderzocht is en de conclusie dat een dergelijke variant zelfstandig absoluut onvoldoende doelbereik heeft en de geconstateerde verkeerskundige knelpunten niet oplost.

De Stuurgroep deelt wel de constatering van de Commissie dat het MER op onderdelen verduidelijkt kan worden, zeker op de onderwerpen waar er een ogenschijnlijke tegenstelling zit tussen de uitgevoerde deelonderzoeken en de gepresenteerde resultaten in het MER. Hoofdstuk 3 gaat nader in op de onderwerpen waar dit speelt en geeft een verdere toelichting op de resultaten.

Wat betreft het advies over trillingen is het advies van de Commissie overgenomen en is er aanvullend onderzoek uitgevoerd. Hoofdstuk 4 presenteert de resultaten van het onderzoek naar trillingen.

Met deze aanvulling kan het milieubelang volwaardig worden meegewogen in de besluitvorming.

¹ *Vertegenwoordiging van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en Gedeputeerde Staten van de provincie Gelderland en provincie Noord-Brabant*

2 Reikwijdte van het onderzoek

2.1 Selectie alternatieven

Bevinding Commissie MER

“Het MER vermeldt dat de selectie van vijf kansrijke alternatieven gebeurd is op verkeerskundig doelbereik, technische haalbaarheid, vergunbaarheid en draagvlak. Van de milieueffecten is slechts zeer globaal een indicatie gegeven. In de keuze voor de criteria is het verkeersbelang vooropgesteld. Milieuoverwegingen hebben een ondergeschikte rol gespeeld in het selectieproces. De vraag is of -als dat wel gebeurd zou zijn- een andere keuze was gemaakt dan voor uitbreiding van de capaciteit van de onderzochte wegvakken.”

Doel en opgave van de MIRT-verkenning is het inventariseren en beschouwen van kansrijke oplossingsrichtingen voor de gesignaleerde verkeerskundige knelpunten. De MIRT Startbeslissing, zoals vastgesteld door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat (in samenspraak met de Provinciale Staten van de provincie Gelderland en Noord-Brabant) van 8 oktober 2020, is daarbij het vertrekpunt. In deze Startbeslissing is het volgende opgenomen:

“2.2 Bereikbaarheidsopgave

*Op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is op een aantal wegvakken reeds **onvoldoende capaciteit**. Door economische groei en arbeidsmarktmarktontwikkelingen zal dit **capaciteitstekort verder toenemen**. De **huidige inrichting** van de knooppunten Bankhoef en Paalgraven **is niet optimaal** door een **te beperkt aantal rijstroken** op het tussenliggende traject. Het veroorzaakt files op de A50 en aansluitende wegen. Dit geldt ook voor de Maasbrug bij Ravenstein en de aansluiting Ravenstein. De **meeste filevorming** ontstaat bij **de invoeging van de A326 op de A50** bij Bankhoef en **de invoeging van de A50 op de A59 bij Paalgraven**. Het wordt veroorzaakt door de **beperkte capaciteit in relatie tot de te verwerken intensiteit** op de A50 tussen Bankhoef en Paalgraven. Het **relatief hoge aandeel vrachtverkeer in combinatie met veel in- en uitvoegend verkeer**, leidt tot een onrustig wegbeeld met gevolgen voor de doorstroming. Secundaire effecten zijn een **verslechtering van de verkeersveiligheid op en om de A50** en de leefbaarheid als gevolg van sluipverkeer in de omgeving van de A50.”*

De doelstelling van het project, zoals beoogd door de Minister en haar betrokken bestuurlijke partners, en een voorzet voor de meest kansrijke oplossingen, zijn eveneens opgenomen in de Startbeslissing:

“2.3 Doelstelling van de verkenning

- 1) het verbeteren van de doorstroming in het projectgebied van de A50 (...).*
- 2) verbeteren van de verkeersveiligheid in het projectgebied (...).”*

“2.4 Meest kansrijke oplossingsrichtingen

*In het MIRT-onderzoek zijn oplossingsrichtingen gepresenteerd voor dit gedeelte van de A50. Op basis van de Ladder van Verdaas zijn korte-, middellange- en lange-termijn maatregelen onderzocht en verkend **in hoeverre die voldoende oplossend vermogen hebben**. Daaruit komt naar voren dat **voor de lange termijn alleen het aanpassen of verbreden van de A50 een oplossing biedt.**”*

Bij de verkeerskundige analyse van het traject is gebleken dat de drie oplossingsrichtingen die meegegeven zijn in de MIRT Startbeslissing onvoldoende verkeersoplossend vermogen hadden, met name door het effect op het tracé Ewijk-Bankhoef. Daarom zijn er als eerste stap in de MIRT-Verkenning tien mogelijke oplossingsrichtingen geïdentificeerd die de verkeerskundige knelpunten in potentie zouden kunnen oplossen. Om te voorkomen dat er van elk van deze 10 oplossingsrichtingen een volledig ontwerp gemaakt zou moeten worden, inclusief het uitvoeren van alle berekeningen en daarmee onnodig veel tijd, capaciteit en middelen besteed zouden worden, is door middel van het toepassen van een zeefproces onderzocht welke van deze 10 oplossingsrichtingen voldoende oplossend vermogen hebben. Er is dus geen integrale afweging gemaakt, er zijn enkel alternatieven afgevalen, waarbij op dat moment al

inzichtelijk was dat deze niet aan de hoofddoelstelling van het project zouden voldoen, zie ook hoofdstuk 3 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven van 5 september 2023 en bijbehorende Notitie Kansrijke Alternatieven. Ook als er milieukundige effecten toegevoegd waren aan de integrale afweging en het zeefproces, zouden alle andere alternatieven dan nummer 3 en 10 zijn afvallen, aangezien die andere alternatieven niet voldoen aan het beoogde doelbereik aangaande de verkeerseffecten en verkeersveiligheidseffecten.

2.2 Variant Mobiliteitsmanagement en ruimtelijke duurzame gebiedsontwikkeling

Bevinding Commissie MER

“Het MER beschrijft alleen maatregelen aan het hoofdwegennet zelf. Varianten om het onderzoek te verbreden met varianten voor of mobiliteitsmanagement of duurzame gebiedsinrichting zijn niet onderzocht. Een van de aangevoerde redenen is dat dergelijke varianten al eerder in het zeefproces zijn afgevallen, omdat hiermee de doelen niet volledig zouden kunnen worden behaald. Hierdoor is niet duidelijk of de knelpunten ook, al dan niet samen met de verbreding, met andere effectieve maatregelen en in samenwerking met de regio kunnen worden opgelost, waarbij de milieu-impact mogelijk kleiner is.”

Om te onderzoeken wat de effecten zijn van maatregelen die niet direct ingrijpen in het hoofdwegennet zijn verschillende gevoeligheidsanalyses uitgevoerd, deze zijn uitvoerig beschreven in het deelrapport Verkeer. In paragraaf 5.1.7 van het deelrapport Verkeer is het effect van betalen naar gebruik onderzocht. In paragraaf 5.1.8 zijn de effecten van de Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda onderzocht. De resultaten van deze onderzoeken zijn als volgt:

Gevoeligheidsanalyse Betalen naar Gebruik

“Betalen naar Gebruik (BnG) uit het coalitieakkoord is momenteel nog een beleidsvoornemen. Om de mogelijke impact van het invoeren van Betalen naar Gebruik op de verkeersprognoses inzichtelijk te maken, is voor alternatief 3 scenario Hoog een gevoeligheidsanalyse gedaan naar de verkeerseffecten.

[...]

Uit een beschouwing van de autonome situatie 2040 zonder en met Betalen naar Gebruik volgt dat Betalen naar Gebruik op etmaalniveau binnen het projectgebied leidt tot een afname van zo'n 5% verkeer. Echter, uit een vergelijking van de I/C verhoudingen in de autonome situatie 2040 zonder en met Betalen naar Gebruik blijkt dat de I/C verhoudingen vrijwel gelijk blijven. De reductie van de omvang van het verkeer treedt voornamelijk op buiten de spitsen. Door de grote latente vraag blijft in beide spitsen de druk op het verkeersnetwerk onverminderd groot. Ook bij invoering van Betalen naar Gebruik blijft de noodzaak om maatregelen te treffen binnen het projectgebied onveranderd bestaan.”

Hieruit blijkt dat het effect van Betalen naar Gebruik op de situatie in 2040 zeer gering is, en dat door de latente vraag de situatie in de spits in 2040 vrijwel gelijk is. Op dit moment is nog onzeker of Betalen naar Gebruik daadwerkelijk ingevoerd wordt. Daarom is Betalen naar Gebruik voor deze MIRT-verkenning geen serieus alternatief.

Gevoeligheidsanalyse Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda

Parallel aan de MIRT-verkenning A50 werken provincie Gelderland, provincie Noord-Brabant en het Rijk gezamenlijk aan een mobiliteitsaanpak voor de gehele A50-corridor Nijmegen-Eindhoven. De mobiliteitsaanpak bevat maatregelen die de agglomeratiekracht van de corridor zullen gaan versterken. Dit in samenhang met de oplossingen uit de MIRT-verkenning Ewijk-Bankhoef- Paalgraven. De Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda A50-corridor is een programma gericht op versterken van de bereikbaarheid, veiligheid en duurzame ontwikkeling op zowel de korte, middellange als lange termijn en daarmee ondersteunend aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de corridor A50.

Om te onderzoeken wat het effect is van de mogelijke maatregelen die onderzocht worden door de mobiliteitsaanpak strategische agenda, zijn de volgende mogelijkheden onderzocht: een fiets- en gedragscampagne, Hubs en Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV), Spoorverbeteringen, de werkgeversbenadering, deelmobiliteit/MaaS/E-Hubs en parkeren ruimte/Werk. Als al deze maatregelen uitgevoerd worden, hebben deze een cumulatief effect van 3-3,5% op het verkeer ter hoogte van de brug over de Maas bij Ravenstein. Uit deze analyse blijkt dat ook als alle maatregelen uit de Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda worden doorgevoerd, er een noodzaak blijft om infrastructurele aanpassingen aan de A50 door te voeren. De latente vraag is dusdanig hoog, dat de vrijgekomen ruimte weer wordt ingenomen door ander verkeer. Hieruit blijkt dat de knelpunten ook in samenwerking met de regio niet kunnen worden opgelost zonder ook in de hoofdweginfrastructuur te investeren. Anders gezegd, de onderzochte mogelijkheden bieden op zichzelf en gezamenlijk geen oplossing die de bereikbaarheid van deze regio en de verkeersveiligheid voldoende en toekomstvast verbeteren. Dit neemt niet weg dat deze aanvullende maatregelen positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio. In paragraaf 2.4 wordt de stand van zaken met betrekking tot de Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda toegelicht.

2.3 “Brede welvaart” geen onderdeel van het toetsingskader

Bevinding Commissie MER

Doorslaggevend bij de keuze voor de oplossingsrichtingen en uiteindelijk voor het bepalen van het voorkeursalternatief is het aspect ‘doorstroming’. Bij de beoordeling is niet gekeken naar het aspect Brede welvaart. In vergelijkbare MIRT-onderzoeken maakt dit aspect steeds vaker deel uit van het toetsingskader. Omdat dit een aanmerkelijk integraler beeld geeft van de consequenties van de wegverbreding voor het gebied en zijn bewoners, is dit relevante beslisinformatie.

De doelstelling van de MIRT-verkenning is 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, zie ook paragraaf 2.4 van het hoofdrapport. Om die reden is er inderdaad (naast het aspect verkeersveiligheid) door de betrokken bestuurders een zwaarder gewicht toegekend aan het aspect “doorstroming” dan aan andere aspecten. Dat betekent echter niet dat de overige effecten geen rol hebben gespeeld in de afweging tussen de twee kansrijke alternatieven. Ook het inzicht dat alternatief 10 nadeligere effecten heeft op de omgeving en aanzienlijk duurder is dan het (voorkeurs)alternatief 3, is als beslisinformatie meegenomen in de keuze voor het voorkeursalternatief.

Het aspect Brede Welvaart (wat door het Planbureau voor de Leefomgeving wordt gedefinieerd als “... alles wat mensen van waarde vinden. Naast materiële welvaart gaat het ook om zaken als gezondheid, onderwijs, milieu en leefomgeving, sociale cohesie, persoonlijke ontplooiing en (on)veiligheid”) is, in overeenstemming met het advies over de reikwijdte en detailniveau, niet als apart beoordelingsaspect in deze sectorale verkenning onderzocht. Enerzijds omdat dit onderwerp bij de start van de MIRT-verkenning (2021) nog relatief in de kinderschoenen stond en anderzijds omdat een deel van de onderdelen (zoals gezondheid, milieu en leefomgeving) al als op zichzelf staande onderdelen zijn beoordeeld. De verwachting is dat het toevoegen van extra capaciteit aan de hoofdweg A50 geen significante effecten heeft op onderwerpen als “onderwijs” en “persoonlijke ontplooiing” (al is dit dus niet onderzocht) en ook geen onderscheidend element is in de keuze tussen beide kansrijke alternatieven. Om deze redenen is het onderwerp Brede Welvaart ook in voorliggend Addendum niet nader beschouwd.

2.4 Effecten strategische agenda geen onderdeel van effectbepaling

Bevinding Commissie MER

Het MER maakt een strikte scheiding tussen effecten van de wegbreiding en andere maatregelen, die later door de regio worden genomen. De Commissie merkt op dat dergelijke maatregelen (busbaan, snelfietsroute) van dezelfde infrastructuur gebruik maken. Het is dus de vraag of de effecten hiervan niet ook in het MER hadden moeten worden beschreven.

In 2019 heeft het Rijk samen met de provincies Gelderland en Noord-Brabant de afspraak gemaakt om maatregelen te nemen voor een betere doorstroming, bereikbaarheid en leefbaarheid in het gebied rondom de corridor A50. Het MIRT-Onderzoek A50 Knooppunten Ewijk – Bankhoef – Paalgraven leidde tot het voorstel van de provincies, gemeenten en bedrijfsleven voor een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak. Hierbij zijn 2 werksporen afgesproken:

- 1) Het uitvoeren van een MIRT-Verkenning voor het A50-tracé Ewijk-Bankhoef -Paalgraven in de A50 corridor Nijmegen - Eindhoven;
- 2) Het opstellen van een Strategische Agenda en Mobiliteitsaanpak voor de A50 corridor Nijmegen – Eindhoven.

De strategische agenda en mobiliteitsaanpak bevat **aanvullende maatregelen** op de verbreding van de A50, zoals aanpassingen op onderliggend wegennet, maar ook voor het openbaar vervoer of het fietsverkeer. De exacte invulling van de Mobiliteitsaanpak Strategische Agenda is, ook op het moment van schrijven van het addendum, nog niet volledig bekend. Om deze reden is er ook niet voor gekozen deze maatregelen mee te nemen bij het bepalen van de milieueffecten bij de verschillende alternatieven. Er is, in lijn met andere mogelijke ruimtelijke maatregelen, voor gekozen om enkel ontwikkelingen waarvan zeker is dat ze uitgevoerd worden mee te nemen, zodat er geen onderschatting van milieueffecten optreedt.

De Mobiliteitsaanpak A50-corridor Nijmegen-Eindhoven is een programma gericht op versterken van de bereikbaarheid, veiligheid en duurzame ontwikkeling binnen de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven. Het programma richt zich op de korte, middellange en lange termijn en is ondersteunend aan de ruimtelijk-economische ontwikkeling binnen de corridor A50. De mobiliteitsaanpak bevat maatregelen die de agglomeratiekracht van de corridor zullen gaan versterken. Dit in samenhang met de oplossingen uit de MIRT-verkenning Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.

In de stuurgroep van november 2021 is de Mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen – Eindhoven vastgesteld. In de Stuurgroep A50 van oktober 2022 zijn nog enkele kleine wijzigingen aangebracht waarna eind 2022 de (pre) verkenningen voor de volgende initiatiefprojecten van start zijn gegaan:

- Bus Rapid Transport (BRT)
- Kleine inframaatregelen Veghel -Paalgraven
- Kleine inframaatregelen onderliggend wegennet Gelderland
- Kansen shared warehousing

Besluitvorming Bus Rapid Transfer (BRT)

In het kader van de Mobiliteitsaanpak voor de corridor A50 Nijmegen-Eindhoven is een preverkenning gestart naar de kansrijkheid van Bus Rapid Transit (BRT) voor deze corridor. De BRT dient bij te dragen aan een betere bereikbaarheid, het verduurzamen van verkeer en de inzet van duurzame vervoersmiddelen. De uitkomst van de preverkenning is van belang om enerzijds het OV-product richting

Projectgerelateerd

te geven, maar kan ook van belang zijn voor de mate waarin bij de verbreding van de A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk rekening gehouden moet worden met de inpassing van een BRT.

De pre-verkenning is opgedeeld in 2 fasen, met een GO/NO GO moment tussen de fasen. De eerste fase is om richting te geven aan de meest kansrijke opzet van het BRT-product. Deze fase is onderverdeeld in fase 1A waarin de potentie van BRT is onderzocht, de meest kansrijke opzet is bepaald en een afweegkader is opgesteld. In fase 1B is de meest kansrijke opzet van BRT uitgewerkt inclusief onderliggend OV-netwerk; een BRT van Eindhoven naar Oss (optie A) en een BRT van Eindhoven naar Nijmegen (optie B). De effecten van optie A en B zijn vervolgens aan de hand van het afweegkader vastgesteld. Hierbij is tevens een kosten-batenanalyse opgesteld. Hieruit volgt een voorkeursoptie.

Eind december 2023 zijn de resultaten van het onderzoek met de gemeenten, de regio, provincie Gelderland en Noord-Brabant en vervoerders Arriva en Connexxion besproken (Goudappel 2024, kenmerk 015520.20240801.B1.01). Binnen deze partijen is er draagvlak voor het ontwikkelen van een BRT-verbinding tussen Eindhoven Centraal en Oss, samen met het versterken van de HOV-as van Uden via Grave naar Nijmegen. Daarnaast lijkt er ruimte te zijn voor ritten van 2 keer per uur in de brede spits tussen Eindhoven West en Nijmegen Centraal of Nijmegen Heijendaal. De bus rijdt met het reguliere verkeer mee over de A50, er is geen aparte rijstrook of vrijliggende busbaan voorzien.

Ten tijde van het opstellen van het MER was er nog onvoldoende zicht of er überhaupt sprake zou zijn van een hoogwaardige busverbinding en zo ja, welke route dan de voorkeur zou krijgen en of (een deel van) deze route een directe relatie zou hebben met het ruimtegebruik van de A50 Ewijk – Paalgraven. Om die reden is in de MIRT-Verkenning geen rekening gehouden met de BRT-ontwikkelingen en eventuele bijbehorende milieueffecten. Uit de pre-Verkenning naar de BRT blijkt, voor nu, dat er geen aanleiding is om de resultaten van de MIRT-Verkenning A50 te herzien. De onderzoeken naar en besluitvorming over de verdere uitwerking van deze busverbinding worden door de provincies uitgevoerd.

Kleine inframaatregelen Veghel -Paalgraven

Dit project kijkt naar knelpunten op het onderliggend wegennet en de aansluitingen op de A50 tussen Veghel en knooppunt Paalgraven. Binnen het project worden doorstromingsknelpunten in kaart gebracht en geanalyseerd en worden mogelijke oplossingen voorgesteld. Binnen het project werken provincies, regio, Rijkswaterstaat en ministerie samen. Besluitvorming over deze maatregelen worden in de volgende Stuurgroep verwacht.

Kleine inframaatregelen onderliggend wegennet Gelderland

Voor dit project zijn de knelpunten op het onderliggend wegennet in Gelderland binnen de A50-corridor beschouwd. Binnen de corridor Nijmegen-Eindhoven wordt niet alleen over de A50 gereisd, maar ook het onderliggend wegennet is van invloed op de doelen van de Mobiliteitsaanpak. Er zijn binnen de corridor knelpunten op gebied van verkeersveiligheid, doorstroming of OV/fiets bereikbaarheid.

De preverkenning heeft geresulteerd in een netwerkanalyse en een overzicht van knelpunten op het onderliggende wegennet. Daarbij zijn globale oplossingen benoemd. De oplossingen hebben een verband met de A50 en het verminderen van de verkeersdruk/verbeteren doorstroming op de rijksweg. De knelpunten uit de analyse zijn nog niet kwantitatief beoordeeld en er zijn nog geen kostenramingen gemaakt. Deze uitwerkingen zullen plaatsvinden in de volgende planning- en studiefase. Twee voorbeelden van knelpunten zijn de doorstroming op Palkerplein in Wijchen (zeker na verbreding A50) en de capaciteit en verkeersveiligheid op de N322 Druten-Nijmegen.

Projectgerelateerd

Er zijn in de preverkenning vier corridors onderscheiden:

- Corridor Nijmegen – Bankhoef
- Corridor Beuningen – Wijchen
- Corridor Nijmegen – Druten
- Corridor Nijmegen – Molenhoek

In een sessie met de projectgroep en de regio's zijn de verzamelde knelpunten beoordeeld op relevantie voor de doelen van de Mobiliteitsaanpak. Hierdoor ontstond een zeef om circa 40% van de knelpunten te laten afvallen voor verdere verkenning. Voor de overige knelpunten geldt dat in de uitgevoerde preverkenning de knelpunten en oplossingsrichtingen op hoofdlijnen beschreven en beoordeeld zijn.

Om een focus op effectieve en kosteneffectieve maatregelen aan te brengen in de verkenningfase, wordt een tussenstap uitgevoerd: het aanscherpen van de preverkenning. In deze aanscherping wordt de omvang en ernst van de knelpunten duidelijk in beeld gebracht. De benodigde informatie hiervoor zal deels opgehaald worden bij stakeholders en deels berekend worden. Ook onderdeel van de aanscherping is het concreter beschrijven van de oplossingsrichtingen en verwachte effectiviteit en kosteneffectiviteit. Na deze aanscherping vindt een selectie van knelpunten plaats, waarna een verkenning start.

De kleinere inframaatregelen op het onderliggend wegennet in Gelderland worden op dit moment onderzocht. Definitieve besluitvorming heeft nog niet plaatsgevonden. Om deze reden is het ook niet mogelijk geweest deze keuzes onderdeel te laten zijn van de MIRT-Verkenning A50 en eventuele milieueffecten in beeld te brengen. Op basis van expert judgement is wel bepaald dat de kleine inframaatregelen geen negatieve effecten hebben op de doorstroming op de A50 en geen onderscheidende elementen zijn ten aanzien van de keuze voor het voorkeursalternatief.

Kansen shared warehousing

Op de A50 rijdt een bovengemiddeld aandeel vrachtverkeer. Onderzocht is of er mogelijkheden zijn om voor het vrachtverkeer de capaciteit van de A50 'slimmer' te benutten. Daarbij is specifiek gekeken naar shared warehousing. Dit is een concept waarbij logistieke stromen gebundeld worden, resulterend in de mogelijkheid het aantal verkeersbewegingen te verminderen. Daartoe zijn 13 gesprekken gevoerd met verladers, vervoerders branchevertegenwoordigers en logistiek makelaars. Met deze partijen is gesproken over shared warehousing en andere oplossingsrichtingen zoals intermodaliteit, vergunningen, financiële prikkels, aanpassen infrastructuur en personenvervoer.

Shared warehousing is vrijwel altijd kostenverhogend door het toevoegen van een extra stap in de keten. Deelname aan shared warehousing lijkt daarom voorwaardelijk aan het niet hebben van een alternatieve levermethode. En die urgentie is niet uit de preverkenning naar voren gekomen. Het ondersteunen of stimuleren van shared warehousing is daarmee niet een voor de hand liggende oplossingsrichting. Er kwamen uit de gesprekken wel enkele potentiële maatregelen naar boven, deze passen in lopende programma's van de provincies, zie hieronder.

Overige conclusies uit de preverkenning zijn:

- Infrastructurele oplossingen hebben een sterk gewenst effect op de filedruk, maar zijn prijzig en niet duurzaam.
- Intermodaliteit, specifiek de overstap op vervoer naar water, is mogelijk kansrijk. De provincies kunnen hier informeren en aanpassingen doen aan subsidieregelingen om vervoer over water voor kleine partijen aantrekkelijker te maken. Onder andere in de MCA in Noord-Brabant wordt hier al aan gewerkt (havenstrategie).
- Stimuleren van thuiswerken, het aanhouden van alternatieve werktijden en het faciliteren van niet-auto verbindingen naar werklocaties kunnen bijdragen aan vermindering de filedruk van

Projectgerelateerd

personenauto's op de A50. In beide provincies loopt al een werkgeversaanpak waarin werkgevers worden geadviseerd en gestimuleerd om zakelijk- en woon-werkverkeer slimmer en duurzamer te maken.

In de Stuurgroep is besloten dit project te stoppen, aangezien er onvoldoende oplossend vermogen en onvoldoende draagvlak voor is.

Doorfietsroute Oss – Wijchen

De Groene Metropoolregio (GMR) Arnhem Nijmegen heeft, in afstemming met de regio Noordoost Brabant, de gemeenten Oss en Wijchen en de provincies Gelderland en Noord-Brabant, het initiatief genomen om een nadere verkenning uit te gaan voeren naar de potentie, kansen en mogelijkheden voor een kwalitatief hoogwaardige fietsverbinding tussen Oss en Wijchen. De fietsverbinding is één van de ondersteuningsprojecten uit het mobiliteitsaanpak Strategische Agenda A50-corridor. Het realiseren van de hoogwaardige fietsroute Wijchen – Oss draagt bij aan de strategische opgaven om een multimodaal alternatief te bieden voor de suburbane kernen en het versterken van de toegang vanuit de regio tot stedelijke centra. Daarnaast levert de doorfietsroute een bijdrage aan alle drie de overkoepelende doelen van de Strategische Agenda A50-corridor. Er ligt een nadrukkelijke relatie met de verstedelijkingsopgave en de A50 MIRT-Verkenning.

Er zijn twee mogelijke doorfietsroutes onderzocht:

1. De noordelijke route: deze gaat parallel aan de spoorbrug bij Ravenstein en vervolgens ten noorden van het spoor richting Oss.
2. De zuidelijke route: deze gaat parallel aan de bestaande Maasbrug via Herpen richting Oss.

In september 2023 is de voorkeur voor de zuidelijke variant door de Stuurgroep uitgesproken. In het onderzoek naar de doorfietsroute Wijchen – Oss blijkt dat de koppeling tussen de doorfietsroute en de langzaamverkeersbrug de beste keuze is. Dit betekent dat de doorfietsroute gekoppeld wordt aan de langzaamverkeersbrug zoals wordt voorgesteld binnen alternatief 3 (2x3 rijstroken tussen Paalgraven – Bankhoef – Ewijk). Daarvoor was het niet mogelijk om in de MIRT-Verkenning uit te gaan van deze doorfietsroute. Voor het vervolgproces van de A50, en dan specifiek de (langzaamverkeers)brug voor fiets en landbouwverkeer over de Maas, is dat wel mogelijk.

De projectgroep doorfietsroute Wijchen-Oss studeert verder naar de inpasbaarheid en gericht advies over de realisatie en fasering van de gehele fietsroute, met daarbij de aantekening dat samen met Rijkswaterstaat wordt afgestemd over de koppelkansen en mogelijke aansluitingen op het A50-tracé. Het gaat hierbij om de volgende zaken:

- Het nader onderzoeken van de mogelijkheid om fietsers aan te laten landen op de Maasbandijk in Niftrik (terwijl landbouwverkeer wel aanlandt ter hoogte van de huidige Ekenseweg), naast het openhouden van de optie om het fietsverkeer, gescheiden van het landbouwverkeer, af te wikkelen rondom de voetbalvelden van Niftrik.
- Het nader onderzoeken van de mogelijkheid om alleen fietsers op de Maasdijk in Ravenstein aan te landen zodat er een feeder ontstaat vanaf de kern Ravenstein naar de langzaamverkeerbrug.
- Het nader onderzoeken van een verkeersveilige kruising met de Dorpenweg in Ravenstein, indien mogelijk ongelijkvloers.
- Het nader onderzoeken van de consequenties om de doorfietsroute mee te nemen in het ontwerp van het viaduct (Berghemseweg) over de A50 ter hoogte van Herpen.

3 Inzicht in resultaten deelonderzoeken

Bevinding Commissie MER

“Hoewel de deelrapporten goede onderzoeken bevatten, geven de samenvattingen de resultaten en conclusies ervan onvoldoende duidelijk weer. Ook in het MER zelf ontbreken deze. Het is daardoor lastig voor bestuurders en insprekers om de informatie uit de deelrapporten gemakkelijk op waarde te schatten.”

3.1 Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse

Bevinding Commissie MER

De MKBA is een van de onderliggende rapporten. Deze is explicieter in de conclusies dan het MER zelf:

- *Voor alle milieu- en gezondheidsaspecten, inclusief verkeersveiligheid, geeft de MKBA in kwantitatieve termen weer in hoeverre deze omgevingsaspecten verslechteren als gevolg van de alternatieven.*
- *Het aantal inwoners dat meer hinder gaat ondervinden van geluid neemt met ruim 4.000 personen toe.*
- *De CO₂-emissie neemt door de beide alternatieven in beide scenario's toe. In het scenario 2040 Hoog is de toename circa 30.000 Kton/jaar en in het scenario 2040 laag circa 9.000 Kton/jaar.*
- *Ook voor de andere milieu-indicatoren leiden beide alternatieven in alle gevallen tot een verslechtering van de situatie ten opzichte van het nul-alternatief.*

In het hoofdrapport komt dit onvoldoende terug.

Een MKBA staat voor Maatschappelijke Kosten-Batenanalyse. Het is een methode die wordt gebruikt om de maatschappelijke kosten en baten van een project te evalueren. Voor infrastructurele projecten houdt een MKBA rekening met verschillende aspecten, zoals de directe kosten van de aanleg van de infrastructuur, de verwachte opbrengsten en besparingen in de toekomst, en de bredere maatschappelijke effecten zoals milieu-impact, verkeersveiligheid, sociale effecten en economische groei.

Het doel van een MKBA is om een objectieve analyse te bieden van de voor- en nadelen van een eventuele capaciteitsuitbreiding van de A50, zodat de Stuurgroep een weloverwogen beslissing kan nemen. Mede op basis van de uitkomsten van de MKBA wordt bepaald of het project haalbaar en wenselijk is in termen van maatschappelijke kosten en baten.

De MKBA biedt daarmee andere beslisinformatie dan puur de gevolgen voor de omgeving en het milieu. De MKBA is geen onderdeel van het milieueffectrapport, maar een aparte bijlage bij de Ontwerp Structuurvisie (en nu in termen van de Omgevingswet: bij de Voorkeursbeslissing). In de MKBA zijn de milieugevolgen gemonetariseerd (omgezet in geld). Hierbij kan de MKBA andere indicatoren en eenheden hanteren dan het milieueffectrapport. Een goed voorbeeld hiervan is geluidhinder.

De beoordeling van het aspect geluidhinder heeft, conform afspraken met de betrokken bestuurders en zoals aangegeven in de notitie Reikwijdte en Detailniveau, in het milieueffectrapport plaatsgevonden op basis van het aantal **ernstig gehinderden**. Hierbij is gebruik gemaakt van de voorgeschreven “dosis – effectrelaties” tussen het aantal mensen dat een toename van de geluidbelasting binnen een bepaalde geluidklasse kent, en het percentages dat daadwerkelijk hinder ondervindt (zie ook paragraaf 7.3.2 van het hoofdrapport MER).

De MKBA, die haar eigen voorgeschreven kaders en richtlijnen kent voor het objectiveren door het kwantificeren en monetariseren van effecten kent, geeft de totale verandering in aantal inwoners weer per hindercategorie voor beide projectalternatieven weer (zie pagina 47 van de MKBA-rapportage). Beide resultaten bieden de bestuurders beslisinformatie. Volledigheidshalve wordt in de volgende tabellen de desbetreffende resultaten nogmaals gedeeld.

Projectgerelateerd

Aantal woningen binnen geluidklasse voor de verschillende alternatieven

Geluidklasse [Lden]	Huidig 2023	Autonoom 2040	Alt 3	Alt 10
50-54	9669	10239	10927	10959
55-59	5816	5964	6656	6664
60-64	2445	2653	3020	3028
65-69	412	477	558	559
70-74	20	47	101	108
≥ 75	0	0	0	0
Totaal aantal	18362	19380	21262	21318

Aantal inwoners per woning (2,13 x aantal woningen): Input voor de MKBA

Geluidklasse [Lden]	Huidig 2023	Autonoom 2040	Alt 3	Alt 10
50-54	20595	21809	23275	23343
55-59	12388	12703	14177	14194
60-64	5208	5651	6433	6450
65-69	878	1016	1189	1191
70-74	43	100	215	230
≥ 75	0	0	0	0
Totaal aantal	39111	41279	45288	45407

Aantal geluidgehinderden: Input voor het milieueffectrapport (inclusief toepassing dosiseffectrelatie)

Geluidklasse [Lden]	Huidig 2023	Autonoom 2040	Alt 3	Alt 10
50-54	2883	3053	3258	3268
55-59	2601	2668	2977	2981
60-64	1562	1695	1930	1935
65-69	360	417	487	488
70-74	23	54	116	124
≥ 75	0	0	0	0
Totaal aantal	7430	7887	8769	8796

Aantal ernstig geluidgehinderden: Input voor het milieueffectrapport (inclusief toepassing dosiseffectrelatie)

Geluidklasse [Lden]	Huidig 2023	Autonoom 2040	Alt 3	Alt 10
50-54	1030	1090	1164	1167
55-59	991	1016	1134	1136
60-64	677	735	836	838
65-69	176	203	238	238
70-74	13	30	65	69
≥ 75	0	0	0	0
Totaal aantal	2886	3075	3436	3448

3.2 Luchtkwaliteit

Bevinding Commissie MER

“Het MER beoordeelt de NO₂-concentratie voor alternatief 3 en 10 als goed (+). In deze beoordeling zijn positieve en negatieve effecten tegen elkaar weggestreept. Hierdoor is niet duidelijk dat er tegelijkertijd zowel een toename als een afname (van de NO₂ concentraties) optreedt. (...)”

De minister deelt het oordeel van de Commissie niet. Zo laat tabel 7.1.7 van het milieueffectrapport voor alternatief 3 duidelijk zien dat er zowel een toename als een afname van de NO₂ concentraties optreedt, zie onderstaand.

Tabel 7.1.7 Woningen met verandering jaargemiddelde concentratie alternatief 3 en autonome ontwikkeling in 2033.

Verandering concentratie (µg/m ³)	Jaargemiddelde NO ₂ -con.		Jaargemiddelde PM ₁₀ -con.		Jaargemiddelde PM _{2,5} -con.	
	Aantal woningen	% woningen	Aantal woningen	% woningen	Aantal woningen	% woningen
Afname 1,0 tot 1,2	2	0.0%				
Afname 0,8 tot 1,0	6	0.0%				
Afname 0,6 tot 0,8	16	0.1%				
Afname 0,4 tot 0,6	27	0.1%				
Afname 0,2 tot 0,4	457	2.1%				
Afname 0,0 tot 0,2	7.187	32.6%	4.136	18.7%	4.102	18,6%
Toename 0,0 tot 0,2	14.085	63.8%	17.937	81.3%	17.973	81,4%
Toename 0,2 tot 0,4	268	1.2%	2	0.0%		
Toename 0,4 tot 0,6	21	0.1%				
Toename 0,6 tot 0,8	3	0.0%				
Afname 0,8 tot 1,0	0	0.0%				
Toename 1,0 tot 1,2	1	0.0%				
Toename 1,2 tot 2,0	0	0.0%				
Toename 2,0 tot 2,2	2	0.0%				
Gemiddelde verandering	0,0 ug/m ³		0,0 ug/m ³		0,0 ug/m ³	

Tevens is in de tekst aangegeven dat “het aantal woningen met een toename van de NO₂-concentratie met meer dan 0,4 µg/m³ bij beide alternatieven kleiner (is) dan het aantal woningen met een afname van de NO₂-concentratie met meer dan 0,4 µg/m³“. Zo geldt voor alternatief 3 dat er voor 27 woningen sprake is van een toename van meer dan 0,4 µg/m³ (zie oranje en rode arcering), terwijl er bij 51 woningen sprake is van een afname van meer dan 0,4 µg/m³ (zie groene arcering).

Conform het beoordelingskader (zie paragraaf 7.2.1 van het hoofdrapport MER) geldt de onderbouwing “Wanneer er zowel woningen zijn met een relevante verbetering als woningen met een relevante verslechtering, wordt uitgegaan van de verschillen in verbeteringen en verslechtering.” De gegeven beoordeling positief (+) is consistent met het beoordelingskader.

3.3 Conclusie stand-still mogelijkheid geluid ontbreekt

Bevinding Commissie MER

“Uit het deelrapport geluid blijkt dat de geluidbelasting na verbreding en zonder mitigerende maatregelen bij 23 à 25 woningen hoger is dan 65 dB. Voorts neemt het aantal gehinderden en ernstig gehinderden met respectievelijk 11% en 12% toe. Indicatief is aangegeven dat het merendeel van de toenames 1 dB betreft. Geluidarm asfalt zorgt op de meeste locaties ervoor dat de toename van 1 à 2 dB te niet wordt gedaan. Voor specifieke locaties wordt een nader onderzoek voorgesteld vanwege reeds aanwezige bronmaatregelen en/of geluidschermen. In het deelrapport wordt de verwachting uitgesproken dat stand-still mogelijk is. Deze conclusie ontbreekt in het hoofdrapport.”

Uitspraken over geluidbelasting op de referentiepunten van de zogenaamde “geluid productie plafonds (gpp’s)” (zie paragraaf 4.2.1 van het deelrapport Geluid voor de systematiek van geluidproductieplafonds) en op woningniveau zijn in deze fase van het project met enige onzekerheid omgeven. In de volgende fase van het project, de zogenaamde “planning en studiefase”, waarin een projectbesluit Omgevingswet wordt opgesteld, vindt er een nader akoestisch onderzoek plaats. Hierbij wordt getoetst of er sprake is van een overschrijding van de gpp’s en zo ja, of er aanvullende maatregelen nodig zijn om de toename van de geluidbelasting te verminderen. Het reduceren van de geluidbelasting op woningen kan bijvoorbeeld door het aanbrengen van bronmaatregelen (stiller asfalt) en/of geluidschermen.

De conclusie uit het deelrapport geluid (zie paragraaf 4.6) is als volgt: *“Als er (doelmatige) geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden, zal het grootste deel van de toenames van de geluidbelastingen ongedaan gemaakt kunnen worden. Er zullen dan nog wel locaties resterende waar het toepassen van doelmatige maatregelen moet worden onderzocht en mogelijk niet kunnen worden getroffen”*.

In overeenstemming met het beoordelingskader uit de Notitie Reikwijdte en Detailniveau geeft het milieueffectrapport inzicht in de criteria (1) “akoestisch ruimtebeslag > 50 dB”, (2 en 3) aantal (ernstig) gehinderden en (4) aantal geluidgevoelige objecten > 65 dB als gevolg van rijkswegen.

Conclusies ten aanzien van het volledig ongedaan maken van eventuele toenames van geluid kunnen, zeker in deze fase van het project, nog niet getrokken worden. Om deze reden is de *verwachting* dat het stand-still principe *mogelijk gehaald kan worden*, dan ook niet als conclusie opgenomen in het milieueffectrapport. Om dit te kunnen concluderen, is eerst aanvullend akoestisch onderzoek in de planning- en studiefase nodig.

3.4 Verkeersveiligheid

Bevinding Commissie MER

“In het MKBA staat: “Als gevolg van de beide alternatieven neemt het ongevalsrisico op de A50 toe. Door de toename van de automobiliteit is er in het gehele studiegebied juist sprake van een toename van het ongevalsrisico.” De beide alternatieven leiden tot meer voertuigkilometers in het studiegebied, omdat de doorstroming verbetert en mensen zich daardoor weer meer en/of anders verplaatsen. In het Scenario 2040 Hoog neemt voor beide projectalternatieven het aantal slachtofferongevallen toe met 12 tot 13 per jaar.

Dit betekent dat een van de hoofddoelen, het verbeteren van de verkeersveiligheid, niet wordt gehaald. Een beschouwing hiervan ontbreekt in het hoofdrapport.”

De minister deelt het oordeel van de Commissie niet. De verkeersveiligheid op het traject A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven) verbetert wel degelijk en de beoogde doelstelling wordt wel gehaald, blijkt ook uit de uitgevoerde “verkeersveiligheidseffectbeoordeling” (zie deelrapport 3 VVE A50) en het hoofdrapport MER (paragraaf 6.2).

De verbreding van de A50 leidt in beide projectalternatieven tot een beter en veiliger wegontwerp, aangezien het aantal onveilige ontwerpelementen wordt verminderd in de weginrichting. Hierdoor is er sprake van een sterke afname van het aantal wegontwerp-risico’s, waarbij de zwaarte van het aantal kritische ontwerpelementen (risico’s) met het voorkeursalternatief (320 punten) bijna wordt gehalveerd ten opzichte van de referentie situatie (met 600 “risico punten”).

Onderstaand een samenvatting van de in het MER (tabel 6.3.2 en 6.3.3) gepresenteerde overzicht van de risicobeoordeling in de referentie situatie en beide kansrijke alternatieven, waarbij een beoordeling is gegeven op basis van het wegontwerp/wegbeeld in relatie tot de verkeersstromen.

Alternatief	Aantal gemiddelde risico's (20p)	Aantal grote risico's (30p)	Aantal zeer grote risico's (40p)	Eindoordeel verkeersveiligheidsniveau
Referentie situatie	15 (300p)	6 (180p)	3 (120p)	(600p)
Alternatief 3	9 (180p)	5 (150p)	0	(320p)
Alternatief 10	10 (200p)	3 (90p)	0	(290p)

Dankzij de afname van het aantal onveilige situaties wordt voldaan aan de verkeerveiligheidsdoelstelling, aangezien

- de A50 tussen Ewijk en Paalgraven duurzaam veilige wordt ingericht, met als gevolg een lagere kans op incidenten;
- een verbeterde verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet ook tot een verlaagde kans op incidenten leidt;
- er per gereden kilometer, de kans die een autobestuurder of rijder heeft op een ongeval of incident op het hoofdwegennet, aanzienlijk afneemt;

In de MKBA is hetzelfde oordeel gegeven, zie ook paragraaf 7.4

7.4 Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheidsbeoordeling (VVE)

- In het nulalternatief in 2040 blijft het wegontwerp van de A50 tussen Paalgraven en Ewijk gelijk aan het huidige ontwerp. Hierdoor zijn de verkeersveiligheidsrisico's van de huidige situatie ook van toepassing op het nulalternatief. De huidige fileknelpunten leiden er toe dat er nauwelijks extra verkeer in de spitsperiodes bij kan in het nulalternatief in 2040 waardoor de I/C verhoudingen ook maar beperkt toenemen en het aantal verkeersveiligheidsrisico's in het nulalternatief gelijk blijven aan de huidige situatie.
- De verbreding van de A50 leidt in beide projectalternatieven tot een beter en veiliger wegontwerp aangezien het aantal onveilige ontwerpelementen wordt verminderd in de weginrichting. Hierdoor is er sprake van een sterke afname van het aantal wegontwerp-risico's. Dit wordt weergegeven in onderstaande tabel.

Traject	Aantal gemiddelde risico's	Aantal grote risico's	Aantal zeer grote risico's	Totaal aantal risico's
Huidige situatie	17	6	1	24
Nulalternatief	17	6	1	24
Alternatief 3	9	2	1	12
Alternatief 10	9	1	1	11

- In totaliteit gaat het aantal risico's omlaag van 24 naar 12 in projectalternatief 3 en van 24 naar 11 in projectalternatief 10. Bij beide projectalternatieven blijven de risico's bij knooppunt Paalgraven echter bestaan. Voor het verkeersveiligheidsniveau van het wegontwerp c.q. weginrichting ontvangen beide projectalternatieven daardoor een positieve beoordeling.

Is er sprake van een omissie in de VVE beoordeling zoals gepresenteerd in het MER t.o.v. MKBA?

Het totaal aantal gereden kilometers binnen het invloedsgebied neemt met circa 40% toe ten opzichte van de referentie situatie (doordat de verkeerskundige knelpunten zijn verholpen en daarmee de doorstroming verbetert). Er is een toename in het aantal slachtofferongevallen te verwachten in alle toekomstige situaties. De belangrijkste reden voor deze stijging is de toegenomen verkeersintensiteit, in zowel de referentie situatie als in alternatieven 3 en 10. Hierbij leidt de realisatie van de twee kansrijke alternatieven tot de grootste toename in de verkeersprestatie als gevolg van de extra rijstroken. Hoewel ook de risicocijfers op een aantal wegvakken lager zijn door de lagere risicobeoordeling, is dit positieve effect te klein om het negatieve effect van de hogere verkeersprestatie te compenseren.

In de MKBA zijn alleen de geprognoseerde verkeersongevallen gemonetariseerd en niet de verbetering als gevolg van het wegnemen van verkeersonveilige ontwerpelementen. Hierdoor zijn in de MKBA alleen de kosten op het gebied van verkeersveiligheid meegenomen en op geld gezet (op basis van het aantal geprognoseerde slachtoffers) en niet de baten als gevolg van de afname van het aantal verkeersonveilige ontwerpelementen. Het is volgens de voorschreven beoordelingsmethodiek niet mogelijk om deze verbetering te monetariseren. Het MKBA heeft dan ook niet tot doel om de verkeersveiligheid te beoordelen.

Desondanks geeft ook de MKBA kwalitatief aan dat het hoofddoel "verbeteren van de verkeersveiligheid" behaald wordt (zie paragraaf 7.4, pp 33 van de notitie MKBA). Er zit dus geen omissie in de conclusies die het deelrapport verkeersveiligheid, het hoofdrapport MER en de MKBA presenteert; in alle rapportages is de conclusie dat de verkeersveiligheid verbetert en er voldaan wordt aan de projectdoelstelling.

4 Inzicht in mitigerende en compenserende maatregelen

4.1 Mitigatie en compensatie

Bevinding Commissie MER

“Het MER geeft aan dat er negatieve tot zeer negatieve milieueffecten van de alternatieven zijn te verwachten. Dit geldt voor vrijwel alle onderzochte milieuaspecten. Het doelbereik lijkt centraal te staan bij de afweging van alternatieven. Het MER stelt verder dat mitigerende maatregelen deze effecten kunnen beperken. Welke maatregelen dit zijn, is echter onvoldoende concreet beschreven. Dit zal onderdeel zijn van het nog op te stellen project-MER, zo staat nu vermeld. De Commissie is van oordeel dat de informatie nu te beperkt is om te kunnen beoordelen of de maatregelen voldoende verbetering op (kunnen) leveren. Daardoor bestaat het risico dat de vereiste maatregelen leiden tot:

- *een ander voorkeursalternatief*
- *een niet uitvoerbaar plan of*
- *de conclusie dat mitigatie van de negatieve milieueffecten onvoldoende mogelijk zijn”*

“Het MER noemt compensatiemaatregelen voor water, natuur en stikstof. Voor water stelt het rapport dat dit in orde komt. De onderbouwing hiervan ontbreekt. Dit had kunnen gebeuren door op de verkenningkaart mogelijke locaties voor compensatie aan te geven. Ook de onderbouwing voor stikstof ontbreekt”.

De minister deelt het oordeel van de Commissie dat de informatie nu te beperkt is, niet. Bij de voorkeursbeslissing moet aannemelijk zijn gemaakt dat er voldoende maatregelen mogelijk zijn om eventuele milieueffecten te mitigeren tot onder de wettelijke normen. De formele toetsing aan die kaders is nu nog niet aan de orde, deze volgt tijdens de planning- en studiefase ten behoeve van een Projectbesluit.

Wat betreft de uitvoerbaarheid van het plan is beschouwd in hoeverre het treffen van mitigerende of compenserende maatregelen verplicht is en of beide alternatieven uitvoerbaar zijn. De minister is van mening dat het voorkeursalternatief uitvoerbaar is, aangezien voor

- **luchtkwaliteit** ruimschoots wordt voldaan aan de wettelijke grenswaarden voor de NO₂-, PM₁₀- en PM_{2.5}-concentraties, zie ook de toets aan de juridische haalbaarheid in paragraaf 7.2.3 van het hoofdrapport. Voor dit onderwerp zijn mitigerende maatregelen niet nodig;
- **geluidbelasting** er sprake is van een toename van 2dB. Voor een deel is deze toename voorzien in de huidige hoogte van de geluidproductieplafond (gpp's). Voor een aanzienlijk deel wordt de waarde van de gpp's overschreden. Daarom is het nodig om aanvullende mitigerende maatregelen te onderzoeken en te treffen. Op een groot deel van het tracé ligt nu nog geen zeer open asfaltbeton (2LZOAB, ook wel stil asfalt genoemd). Met het toepassen van deze maatregel wordt de geluidbelasting op een aanzienlijk deel weer gereduceerd richting de huidige gpp-waarden. Daar waar dat niet het geval is, wordt ook nog nader onderzoek verricht naar het treffen van geluidbeperkende maatregelen in de vorm van schermen. Indien deze maatregel niet doeltreffend is, is er ook nog de mogelijkheid tot het isoleren van woningen om te voldoen aan de wettelijke binnenwaarden. Hiermee zijn er voldoende maatregelen voorhanden om te voldoen aan de wetgeving en wordt het plan uitvoerbaar geacht;
- **gezondheid, ruimtegebruik en duurzaamheid** er geen wettelijke verplichting voor het treffen van mitigerende maatregelen bestaat;
- **bodem(kwaliteit)** het principe van “stand-still” geldt, er mag geen verslechtering optreden. Wanneer in de realisatie of de gebruiksfase een geval van ernstige bodemverontreiniging wordt aangetroffen met risico voor de omgeving of wanneer een geval van bodemverontreiniging ontstaat, is sanering noodzakelijk. Hierdoor is het project altijd vergunbaar;

Projectgerelateerd

- **water** meerdere mitigerende en compenserende maatregelen voorhanden zijn, zoals de Commissie zelf ook aangeeft, zoals ook in het hoofdrapport opgenomen (zie paragraaf 8.3.4 van het MER). Gedetailleerdere uitwerking van de locatie waar bijvoorbeeld compensatie van verhard oppervlakte wordt gerealiseerd, vindt plaats in het projectbesluit. Wel is met de beide Waterschappen verkend wat de opgave is en of er voldoende locaties en maatregelen mogelijk zijn om dit te realiseren. Dit onderwerp is als onderdeel van de presentatie van de onderzoeksresultaten aan de Klankbordgroep, waar beide waterschappen deel aan hebben genomen, toegelicht. Ondanks dat specifieke compensatiegebieden nog niet zijn besproken, is wel gedeeld dat er geen showstoppers verwacht worden. Voor de overige mitigatie en compensatieopgaven (zoals berminfiltratie en ontwatering) is Rijkswaterstaat zelf als wegbeheerder verantwoordelijk. Met het volgen van de voorkeursvolgorde van het Besluit lozen buiten inrichtingen is het de ervaring dat de effecten van het afstromend wegwater te mitigeren zijn. Op deze onderdelen is het voornemen vergunbaar;
- **landschap** er geen wettelijke kader is waar het voorkeursalternatief aan moet voldoen en blijken noodzakelijke mitigerende maatregelen niet van toepassing te zijn;
- het onderdeel **beschermd en cultuurhistorisch waardevol gebied** het moeten treffen van eventuele mitigerende maatregelen afhankelijk is van de daadwerkelijk inrichting van het project, in bijzonder de bermen. Dit wordt pas bepaald in de volgende fase van het project, met het zogenaamde “integraal inpassend ontwerp”. Ten behoeve van dat ontwerp vindt nader cultuurhistorisch vervolgonderzoek plaats.
- archeologie, de kans op het aantreffen van **archeologische waardevolle objecten** aanwezig is. Of er daadwerkelijk archeologische waarden in het grondgebied bevinden, wordt pas tijdens de aanlegfase zeker. De gemeente kan eisen stellen bij het aantreffen van een vindplaats om een vindplaats in de bodem (in situ) te behouden. Dit is ook o.a. een uitgangspunt van de archeologiewetgeving. Ook bij reeds bekende archeologische monumenten (zoals bij Paalgraven) kan geëist worden deze te ontzien. In de vervolgfase wordt het ontwerp nader uitgewerkt tot een integraal inpassend ontwerp en zal duidelijk worden of er, in relatie tot archeologie, een noodzaak is tot het treffen tot maatregelen voorafgaand aan of tijdens de realisatiefase.
- het onderwerp **ecologie** het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen zeker noodzakelijk is. Wat betreft het onderdeel “Natura 2000-gebied” zal de toename van stikstofdepositie in de gebruiksfase door middel van externe saldering gemitigeerd moeten worden. Naar verwachting zal mitigatie voor N2000-gebied Veluwe niet voldoende zijn, in dat geval moet de ADC-toets doorlopen worden en is er mogelijk sprake van compensatie van stikstofgevoelig habitat. Paragraaf 4.3 van deze aanvulling op het MER gaat daar nader op in. Voor het onderdeel “Natuurnetwerk Nederland” zal het extra ruimtebeslag gecompenseerd moeten worden. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat er voldoende gebieden in aanmerking komen als potentieel compensatiegebied en dat voldaan kan worden aan de eisen die de Omgevingsverordening aan compensatie stelt. Voor het onderwerp “beschermd soorten” zijn mitigerende maatregelen noodzakelijk. Deze maatregelen moeten uitgewerkt worden in planuitwerking en uiteindelijk landen in de ontheffingsaanvraag en ecologisch werkprotocol. In paragraaf 9.4.4. zijn enkele voorzorgsmaatregelen en soort(groep) specifieke maatregelen beschreven, die ertoe moeten leiden dat het project op dit onderdeel vergunbaar is. Binnen en grenzend aan het plangebied bevinden zich soorten die voorkomen op de Rode Lijst. Ook voor deze soorten zijn in het MER mitigerende maatregelen opgenomen. Afhankelijk van het definitieve ontwerp en bijbehorend ruimtebeslag, zijn de voorgestelde mitigerende maatregelen verplicht. Ook op dit onderdeel is het voorkeursalternatief, op basis van soortgelijke projecten, naar verwachting vergunbaar. Veel van de te kappen bomen zijn beschermd onder Omgevingswet. Voor het voornemen dient een kapmelding gedaan te worden en is een herplantplicht van toepassing. Uit een eerste inventarisatie blijkt dat er voldoende mogelijkheden zijn om aan de herplantplicht te voldoen.

4.2 Invloed geluidsreducerende maatregelen op gehinderden

Bevinding Commissie MER

“Het geluidonderzoek laat zien dat de huidige situatie voor geluidbelasting en -hinder al matig tot slecht is en dat dit door de verbreding van de weg verder zal verslechteren: het aantal bewoners dat meer hinder gaat ondervinden van geluid neemt volgens het geluidrapport met circa 1.000 en volgens het MKBA rapport met ruim 4.000 personen toe”. Het MER bevat een kwalitatieve beschouwing van bron- en overdrachtsmaatregelen. Hieruit wordt niet duidelijk wat de invloed is van de voorgenomen maatregelen op het aantal gehinderden en ernstig gehinderden. Gezien de ernst van de effecten is een nadere kwantitatieve onderbouwing noodzakelijk.

De invloed van de eventueel te treffen bron- en overdrachtsmaatregelen is dat de geluidbelasting als gevolg van het voornemen minder hoog is dan de situatie dat deze maatregelen niet getroffen worden (de zogenaamde worst – case situatie). De gevolgen van deze “worst case situatie” zijn in het hoofdrapport MER en in de MKBA gepresenteerd². Indien er bron- en overdrachtsmaatregelen getroffen worden, heeft dit uiteraard ook effect op de hoogte van de toename van het aantal gehinderden en ernstig gehinderden. In het deelrapport geluid (daarvan paragraaf 4.6) is de volgende verwachting opgenomen: *“Als er (doelmatige) geluidbeperkende maatregelen getroffen kunnen worden, zal het grootste deel van de toenames van de geluidbelastingen ongedaan gemaakt kunnen worden.”* Dit betekent dat de hoogte van de toenames in gehinderden en ernstig gehinderden aanzienlijk lager zullen zijn dan de waarden die in het hoofdrapport MER zijn gepresenteerd.

De exacte invloed van mogelijke maatregelen kunnen berekend worden, maar bieden alleen inzicht in de hoogte van het effect zodra zeker is welke geluidsreducerende maatregelen getroffen worden, waar deze maatregelen getroffen worden en tot hoeveel geluidreductie dat op woningniveau leidt. Deze kwantitatieve onderbouwing vindt plaats in de volgende fase van het project (de planning- en studiefase ten behoeve van het doorlopen van het projectbesluit en projectMER).

4.3 Bijlage “ADC-toets” ontbreekt

Bevinding Commissie MER

“De uitbreiding van de wegcapaciteit leidt tot een toename van de stikstofemissie en vervolgens de depositie in natuurgebieden. Dit kan ertoe leiden dat het project juridisch pas uitvoerbaar is na het doorlopen van een ADC-toets. Daarin zal meer diepgaand dan nu in het MER is gedaan, moeten worden onderbouwd waarom alternatieven met minder negatieve effecten op Natura 2000 zijn afgevallen in het trechteringproces.

Het deelrapport Ecologie geeft aan: “Voor het oplossen van de gesignaleerde verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten zijn geen alternatieven beschikbaar die voldoen aan de projectdoelstelling én minder schadelijk zijn voor de natuur. Op basis van de “Ladder van Verdaas” zijn mogelijke alternatieven beschouwd. Geen van deze alternatieven (anders dan het toevoegen van extra capaciteit aan het hoofdwegennet) voldoen aan de projectdoelstelling.” Deze conclusie is echter niet navolgbaar. Het Deelrapport Natuur verwijst naar een bijlage 1 waarin een doorkijk gegeven wordt naar de haalbaarheid van het doorlopen van een ADC-toets. Deze bijlage ontbreekt echter bij de stukken.”

Daarnaast heeft op het gebied van stikstofdepositie nog geen specifieke ecologische beoordeling per Natura 2000-gebied (per habitattypen en per (deel)gebied) plaatsgevonden. De Commissie is echter van oordeel dat in dit

² Nota bene: zoals aangegeven in paragraaf 3.1 van deze aanvulling, zijn de in de MKBA gepresenteerde cijfers over “toename aantal bewoners binnen de geluidsklasse 50dB – 65+ dB (circa 4.000)” en de in het hoofdrapport MER gepresenteerde cijfers over de “toename van het aantal gehinderden (circa 1.000)” wel consistent met elkaar.

stadium reeds kan worden geconcludeerd dat de forse depositietoename op een groot areaal van zeer stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zoals de Veluwe, zal leiden tot significante effecten. Dit heeft mogelijk consequenties voor de uitvoerbaarheid van het project. Meer inzicht in de kansrijkheid van mitigerende en compenserende maatregelen en een ADC-toets is in dit stadium daarom belangrijke informatie voor besluitvorming.

De minister deelt de verwachting van de Commissie. In dit stadium is het de verwachting dat de depositietoename op areaal van stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zoals de Veluwe en Rijntakken, zonder het treffen van mitigerende en compenserende maatregelen, mogelijk zal leiden tot significante effecten op de instandhoudingsdoelen. Om die reden heeft de Minister ook een doorkijk gemaakt naar de kansrijkheid op het doorlopen van een zogenaamde ADC-toets, zoals ook in het deelrapport Natuur genoemd. Deze doorkijk was niet aan de stukken toegevoegd. Met het opnemen van de doorkijk in voorliggende aanvulling, wordt deze omissie gerepareerd.

4.3.1 Aanleiding en doel van de ADC-toets

In de concept Passende Beoordeling behorende bij de Ontwerp Structuurvisie en PlanMER van de MIRT-Verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven is geconcludeerd dat, als gevolg van een berekende toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitattypen, significante negatieve gevolgen op de instandhoudingsdoelen van meerdere habitattypen niet op voorhand zijn uit te sluiten.

In totaal is op 166 habitattypen en/of leefgebieden (inclusief zoekgebieden) binnen 16 Natura 2000-gebieden een depositiebijdrage als gevolg van de wegverbreding berekend. Uit de natuurdoelanalyse die voor elk van deze gebieden is opgesteld blijkt dat in alle gebieden verslechtering van een groot deel van de instandhoudingsdoelen niet uitgesloten kan worden en dat uitbreidingsdoelen, mede vanwege de stikstofdepositie, niet gehaald worden. Aanvullende maatregelen zijn nodig.

Bronmaatregelen als snelheidsverlaging zijn niet voldoende om mogelijk significant negatieve effecten als gevolg van de depositiebijdrage door het project te mitigeren (dit nog los van de vraag of een snelheidsverlaging geloofwaardig en handhaafbaar vorm zou kunnen krijgen). Extern salderen met stikstof-emitterende bronnen biedt voor een groot deel uitkomst, maar is naar verwachting onvoldoende om alle mogelijke effecten volledig te mitigeren. Op dit moment is nog onduidelijk of er voldoende saldogevers beschikbaar zijn om mogelijke effecten van de depositiebijdrage op de overbelaste habitattypen/leefgebieden volledig te salderen. Voor met name de habitattypen die direct langs de hoofdweg A50 gelegen zijn (zoals de verschillende habitattypen langs de A50 binnen Natura 2000-gebied Veluwe), is dat een flinke uitdaging, omdat de projectbijdragen hier het hoogst zijn³.

Wanneer het onvoldoende lukt om met saldering de depositiebijdrage terug te brengen en significant negatieve gevolgen niet voorkomen kunnen worden, moet een ADC-toets doorlopen worden, in overeenstemming met artikel 6, vierde lid van de Habitatrichtlijn. In dat geval is het waarschijnlijk voor een deel van de habitattypen noodzakelijk om te compenseren. Voorliggende notitie geeft een doorkijk naar de haalbaarheid van het succesvol doorlopen van deze ADC-toets. In voorliggende notitie worden achtereenvolgens de volgende onderwerpen behandeld:

- Toelichting op de ADC-toets (4.3.2)
- Toelichting op het criterium “Ontbreken van Alternatieven (A)” (4.3.3)
- Toelichting op het criterium “Dwingende redenen van groot openbaar belang (D)” (4.4.4)
- Toelichting op het criterium “Compensatie (C)” (4.4.5)
- Eindconclusie (4.4.6)

³ Zie ook “passende beoordeling A12/A27 Ring Utrecht (2022)”, waar een vergelijkbare toename van stikstofdepositie berekend is.

4.3.2 De ADC-toets

De ADC-toets is in de systematiek van de Habitatrictlijn de laatste stap die doorlopen kan worden, nadat uit de passende beoordeling naar voren is gekomen dat significante negatieve effecten, ook na mitigatie, niet (volledig) uitgesloten kunnen worden. De ADC-toets wordt daarom door de Europese Commissie ook wel aangeduid als een 'last resort'.

Vóór de uitvoering van een ADC-toets is al een aantal stappen doorlopen. Dit zijn achtereenvolgens:

- a) Het nemen van bronmaatregelen om te komen tot een zo gering mogelijke emissie (inclusief intern salderen);
- b) Onderbouwing in de passende beoordeling in hoeverre een toename van stikstofdepositie leidt tot een significant negatief effect (ecologische onderbouwing)
- c) Het treffen van mitigerende maatregelen overeenkomstig Hrl 6.3 (waaronder extern salderen).

Deze genoemde volgorde is dwingend voorgeschreven. De ADC-toets komt pas aan de orde als de voorgaande stappen zijn doorlopen. Indien de passende beoordeling van een plan of project niet de vereiste zekerheid biedt dat de natuurlijke kenmerken van een Natura 2000-gebied niet worden aangetast, kan alleen toestemming voor een project worden verleend indien:

A - Er geen alternatieven zijn,

D - Sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang en

C - De nodige compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

In zijn algemeenheid geldt dat hoe groter de aantasting van de natuurwaarden, hoe zwaarder de eisen die gesteld worden aan de onderbouwing en afweging in het kader van de toetsing van de alternatieven en dwingende reden van groot openbaar belang.

4.3.3 Onderbouwing van de A: het ontbreken van Alternatieven

Uit het alternatievenhoofdstuk moet blijken dat er géén reële alternatieven zijn die geen of minder aantasting van de natuurwaarden inhouden én waarmee de projectdoelstelling wordt gehaald: verbeterde doorstroming en meer verkeersveiligheid op de A50 EBP.

In het MIRT-Onderzoek⁴ en de Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen⁵ zijn onderstaande oplossingsrichtingen en alternatieven beschouwd, op basis van de "Ladder van Verdaas". Uit deze beschouwing volgde de conclusie dat voor het oplossen van de geconstateerde verkeers(veiligheids)knelpunten het noodzakelijk is om de wegcapaciteit van het hoofdwegennet tussen Ewijk en Paalgraven te vergroten. Met andere oplossingen kan niet voldaan worden aan de projectdoelstelling. De oplossingen die, na verschillende beschouwingen en beoordelingen als "niet kansrijk" zijn bestempeld, zijn om de volgende redenen afgevallen:

- 1) Met behulp van **ruimtelijke ordening** kan mobiliteit worden gebundeld en/of beperkt. De twee grootste niet-Randstedelijke agglomeraties in Nederland zijn Arnhem/Nijmegen en Eindhoven. Deze agglomeraties worden met elkaar verbonden door de A50. Veel van de zoekgebieden voor de autonome woningbouwopgaven liggen al vast. Idem voor de grote bedrijventerreinen en distributiecentra.

⁴ Arcadis (2019), MIRT-Onderzoek A50 knooppunt Ewijk – Bankhoef – Paalgraven. Corridor Nijmegen-Eindhoven. Eindrapportage. Provincie Gelderland 1 OKTOBER 2019.

⁵ Royal HaskoningDHV/Infram (2022), Notitie Kansrijke Oplossingsrichtingen ten behoeve van Zeef I

Conclusie: Sturing door middel van ruimtelijke ordening biedt geen oplossing voor het verkeersknelpunt op de A50; zelfs in de huidige situatie (dus zonder groei van de woningbouw en bedrijventerreinen) is er sprake van structurele knelpunten op de A50. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 2) **Anders betalen voor mobiliteit** staat voor het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag van de weggebruiker door betalingsmaatregelen, zoals bijvoorbeeld betaald parkeren of rekeningrijden. Uit de studie van Arcadis (2019) en RHDHV (2022⁶) is de volgende conclusie getrokken: *“In de autonome situatie 2040 mét Betalen naar gebruik is op etmaalbasis sprake van een afname van de verkeersintensiteiten ten opzichte van de autonome situatie 2040 zonder Betalen naar Gebruik. In de spitsen zijn de verschillen op met name de A50 Paalgraven-Ewijk echter (zeer) klein. De eerder geconstateerde knelpunten op de A50 blijven bestaan, de noodzaak om maatregelen te treffen op de A50 blijft onveranderd bestaan.”*

In de studie van Arcadis wordt de verwachting uitgesproken dat het treffen van dergelijke maatregelen tot een reductie van 1% van het totale aantal voertuigverliesuren leidt.

Conclusie: Betalen naar gebruik draagt bij aan het verminderen van de verkeersintensiteit op de A50, maar deze afname is onvoldoende om de knelpunten op te lossen. De projectdoelstelling wordt met deze oplossingsrichting niet behaald. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 3) **Mobiliteitsmanagement** wordt gedefinieerd als het organiseren van slim reizen. Uitgangspunt is dat de auto in de moderne westerse wereld niet volledig kan worden gefaciliteerd en dat de behoeften van de reiziger kunnen worden benut om alternatieven meer te gebruiken als fiets, openbaar vervoer, P+R of om op andere tijdstippen te reizen óf om niet te reizen. In de studie van Arcadis (MIRT Onderzoek, oktober 2019) is de potentie van het maximale verkeerseffect berekend. Uitkomst is dat er circa *“350 spitsmijdingen per werkdag op de Maasbrug (effect ca. 1% op totaal van 29.723 in de 2-uurs ochtendspits + 2-uurs avondspits in twee richtingen samen op de Maasbrug in de A50) mogelijk zijn.*

Conclusie: Maatregelen op het vlak van Mobiliteitsmanagement bieden beperkt perspectief op de korte termijn, maar resulteren op de lange termijn niet in het oplossen van de problematiek op de A50 en voldoen daarmee niet aan de projectdoelstelling. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 4) **OV-maatregelen** kunnen het autogebruik verminderen. Uit de probleemanalyse is gebleken dat in het studiegebied de autoafhankelijkheid erg groot is. Er is sprake van een groot aandeel langeafstandsverkeer. Het OV-netwerk in de regio is vrij dun en er zijn momenteel geen concrete plannen om dit te verbeteren. Zo komt de huidige OV-verbinding 's-Hertogenbosch-Arnhem in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse naar voren als knelpunt. Recente studies bevestigen dit beeld, waarbij overigens de gebruikers vooral bestaan uit scholieren en/of studenten richting Den Bosch. Deze OV-verbinding heeft dus geen restcapaciteit waarmee het autogebruik op de A50 EBP zou kunnen worden vermindert.

Conclusie: Het OV biedt beperkte mogelijkheden tot het nemen van maatregelen. Het ontbreekt aan restcapaciteit en is niet probleemoplossend voor de problematiek op de A50 als gevolg van een diffuus “herkomst- en bestemmingsverkeer” met veel lange afstandsrelaties, waarvoor het OV (inclusief spoor) geen aantrekkelijk alternatief is. Het is geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

⁶ Royal HaskoningDHV (2022), *Betalen naar gebruik*

- 5) **Fietsmaatregelen** kunnen een bijdrage leveren aan het verminderen van het autogebruik. Op basis van het Mobiliteitsbeeld 2017 van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid blijkt dat – ook met een e-bike – de gemiddelde afstand voor de gemiddelde fietser niet verder komt dan ca. 15 km. Het grootste percentage fietsers blijft binnen de 7,5 km. De maximumsnelheid van een E-bike is 25 km/h. De speed pedelec is in opkomst en maakt grotere afstanden mogelijk (maximumsnelheid 45 km/h). Potentieel is het verwachte maximale verkeerseffect circa 39 spitsverminderingen per werkdag op de Maasbrug (effect ca. 0,1% op totaal van 29.723 verkeersbewegingen in de 2-uurs ochtendspits + 2-uurs avondspits in twee richtingen samen op de Maasbrug in de A50).

Conclusie: Op basis van de Herkomst/Bestemminggegevens, de analyses van het KiM en Mu-Consult is geconcludeerd dat fietsmaatregelen niet oplossend zijn op de korte termijn en ook geen afdoende oplossing bieden voor de problematiek op de A50 op de lange termijn (effectinschatting minder dan 1%). Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 6) Het herinrichten van alleen de drie knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven en aansluiting Ravenstein wordt “**beter benutten**” genoemd. Bij deze locaties zijn enkele optimalisaties mogelijk (zoals het vergroten van de toerit, waardoor met name zwaar vrachtverkeer beter kan invoegen), waardoor de doorstroming van het verkeer op de A50 kan verbeteren. De effecten van de benuttingsmaatregelen zijn relatief klein. Voor het optimaliseren van knooppunt Paalgraven geldt bijvoorbeeld dat op het knooppunt de capaciteit lokaal met maximaal 5% toeneemt. Voor het optimaliseren van de toerit Ravenstein geldt theoretisch een lokale toename van de capaciteit van maximaal 5% ter hoogte van de toerit. Echter, als gevolg van de beperkt beschikbare ruimte voor de TDI en de daarbij beperkte bufferruimte zal de toename in de praktijk beperkt zijn tot ca. 1%.

Conclusie: De lokale capaciteitstoename biedt geen afdoende oplossing voor de doorstromingsproblematiek op de A50. Het effect op de verkeersveiligheid is naar verwachting nihil of resulteert enkel lokaal in een kleine verbetering. Het is hiermee geen reëel alternatief voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven.

- 7) Het gebruiken van een vluchtstrook als tijdelijke spitsstrook wordt ook gezien als een “**beter benutten**” maatregel die effectief kan zijn. In de analytische fase van de MIRT-Verkenning zijn tien mogelijke oplossingsrichtingen nader onderzocht⁷, waarvan vijf met (deels) een spitsstrook (zie onderstaande afbeelding) op het traject.

⁷ Zie Royal HaskoningDHV/Infram (2022), notitie kansrijke oplossingsrichtingen (NKO)

Projectgerelateerd

	Paalgraven – Ravenstein	Ravenstein – Bankhoef	Bankhoef – Ewijk	Nr.
2 x 3	2x3		2x2	1
	2x3		spitsstrook	2
	2x3			3
	2x2	2x3	2x2	4
	2x3	spitsstrook		5
2x2 en spits	spitsstrook		2x2	6
	spitsstrook			7
2 x 4	2x4		2x3	8
	2x4		spitsstrook	9
	2x3	2x4	2x3	10

Een spitsstrook is per definitie verkeersonveiliger door het ontbreken van een vluchtstrook bij opengestelde spitsstrook. Als de spitsstrook alleen opengesteld wordt in de spitsuren, weegt deze onveiligheid op tegen de onveiligheid van een file. Bij een hoge I/C verhouding wordt de spitsstrook in vergelijking met een reguliere rijstrook echter onveiliger, omdat er meer risico is op pechgevallen en ongevallen, waarbij dan geen vluchtstrook aanwezig is. Tevens is de praktijk, dat bij zeer hoge I/C verhoudingen in de spitsuren de intensiteit buiten de spits ook dermate hoog is, dat de spitsstrook langer openblijft, waarmee de kans op ongevallen toeneemt. Specifiek ter hoogte van knooppunt Bankhoef leidt een doorgaande spitsstrook tot een zeer complexe situatie voor het in- en uitvoegende verkeer vanaf de A326. Dit is het gevolg van het verschil in situatie bij open en gesloten spitsstrook. Een dergelijke configuratie is zeer ongebruikelijk en zal bij weggebruikers voor verwarring zorgen. Bij de combinatie 2x4 naar spitsstrook treedt bij een gesloten spitsstrook een te grote overgang in beschikbare capaciteit op. Dit resulteert in veel gedwongen rijstrookwisselingen en zal daardoor plaatselijk leiden tot filevorming en verkeersonveilige situaties.

Conclusie: het toepassen van een spitsstrook zorgt voor een beter doorstroming, maar leidt ook tot nieuwe verkeersonveilige situaties. Op het traject zijn de intensiteiten dermate hoog, dat de spitsstrook de gehele dag open moet zijn. Een spitsstrook is daarmee geen robuuste oplossing voor het verkeerskundig knelpunt. Daarnaast leidt het mogelijk tot onaanvaardbare

Projectgerelateerd

verkeersveiligheidsrisico's. Een spitsstrook is daarmee geen realistisch alternatief. Alternatief nummers 2, 5, 6, 7 en 9 (zie bovengenoemd schema) zijn alternatieven met als maatregel een spitsstrook en zijn geen alternatieven die voldoen aan de ADC-toets.

- 8) Het **integraal verbreden** van het traject tussen Ewijk en Paalgraven met één of twee extra rijstroken per rijrichting biedt een mogelijke oplossing voor het oplossen van de congestie op het traject en een oplossing voor de verkeersveiligheidsknelpunten.
- Bij alternatief 1 wordt de A50 alleen tussen Bankhoef en Paalgraven verbreed naar 2 x 3 rijstroken. Rijsnelheid neemt op het traject toe, maar op meerdere deeltrajecten is nog steeds sprake van een te hoge I/C-waarde, wat betekent dat er onvoldoende sprake is van een verbetering van de doorstroming. Daarmee biedt alternatief 1 geen robuuste oplossing en voldoet dit alternatief niet aan de projectdoelstelling.
 - Bij alternatief 4 wordt de A50 alleen tussen Bankhoef en Ravenstein verbreed naar 2 x 3 rijstroken en is het probleemoplossend vermogen zelfs lager dan alternatief 1. Een groot deel van de deeltrajecten binnen het plangebied heeft een I/C van meer dan 0,9. Binnen het plangebied is de rijsnelheid in de spitsperiode lager dan 50 km/u. Op meerdere deeltrajecten treedt een verslechtering op ten opzichte van autonome situatie in 2040. Daarmee biedt alternatief 4 geen robuuste oplossing en voldoet dit alternatief niet aan de projectdoelstelling.
 - Bij alternatief 8 wordt de A50 tussen Paalgraven en Bankhoef verbreed naar 2 x 4 rijstroken en tussen Bankhoef en Ewijk naar 2 x 3 rijstroken. Wat betreft het oplossen van het verkeerskundige knelpunt (en de verkeersveiligheidsknelpunten) scoort dit alternatief het allerbeste. Het voldoet volledig aan de projectdoelstelling. Echter, doordat de maatregelen zo goed werken, neemt ook de verkeersaantrekkende werking binnen zowel het plangebied als het studiegebied toe. Daarmee nemen ook de milieugevolgen als extra geluidhinder én stikstofdepositie toe. Op basis van verkeerscijfers en AERIUS-berekeningen zijn de toenames van stikstofdepositie bij dit alternatief het hoogst. In vergelijking met alternatief 3 en 10 (zie onderstaand) worden wel dezelfde ordegrrootte Natura 2000-gebieden en habitattypen mogelijk beïnvloed. Dit alternatief scoort daarmee zeker niet beter op het criterium “verzuring en vermesting” van stikstofgevoelig habitat. Daarbij valt dit alternatief (mede vanwege de extra kunstwerken die benodigd zijn) ruimschoots buiten het beschikbare budget en is het alternatief bestuurlijk als “niet haalbaar” bestempeld.
 - De twee resterende alternatieven (alternatief 3 en alternatief 10) zijn beide kansrijk. Beide voldoen aan de gestelde projectdoelstelling. Het bestuurlijk gekozen (voorlopig) voorkeursalternatief 3 heeft daarbij een minder grote verkeersaantrekkende werking dan alternatief 10, waardoor de toename van stikstofdepositie op de omringende Natura 2000-gebieden bij alternatief 3 minder hoog is dan bij alternatief 10.

Conclusie: Van de twee kansrijke alternatieven heeft het voorlopig voorkeursalternatief (alternatief 3) de minst schadelijke gevolgen voor de natuur. Er zijn geen andere alternatieven die *wel* voldoen aan de projectdoelstelling (verbeteren doorstroming en verbeteren verkeersveiligheid), maar *minder nadelige gevolgen hebben* voor de omringende Natura 2000-gebieden en specifiek minder gevolgen hebben voor de aanwezige stikstofgevoelige habitats.

4.3.4 Onderbouwing “D”: is sprake van dringende reden van openbaar belang?

Het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid van de A50 op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kan conform de Omgevingswet alleen worden toegestaan, als sprake is van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard. In dit hoofdstuk worden kort de dwingende redenen voor het project A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven beschreven.

Project A50 Ewijk- Bankhoef Paalgraven

De verkeersproblemen op de A50-corridor Nijmegen – Eindhoven zijn fors en nemen de komende jaren verder toe. Dit blijkt onder meer uit de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017 en uit de opvolger van de NMCA: de Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 (IMA2021). Het trajectdeel ter hoogte van aansluiting Ravenstein staat in 2040 in de top 10 van trajecten met de hoogste verlieskosten per etmaal (op nummer 5 anno 2024). De druk op de A50 neemt als gevolg van economische groei, bevolkingsgroei en woningbouwontwikkelingen in de regio de komende jaren verder toe. Hoge verkeersintensiteiten en onvoldoende capaciteit op het hoofdwegennet leiden tot toenemende problemen met de doorstroming, bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid in Gelderland en Noord-Brabant.

Woningbouw

Om de druk op de woningmarkt aan te pakken, zet de regering in op de realisatie van 900.000 extra woningen tot en met 2030. In het coalitieakkoord ‘Omzien naar elkaar, vooruitkijken naar de toekomst’ (10-01-2022) is daarom voor de komende 10 jaar € 7,5 mld. beschikbaar gesteld voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van nieuwe woningen in de inmiddels 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties en daarbuiten. Er is maximaal € 1,5 mld. gereserveerd voor versnelling van het realiseren van woningbouwlocaties door middel van kleinere bereikbaarheids- en infrastructuurmaatregelen en € 6 mld. voor een goede bereikbaarheid en ontsluiting van de 17 grootschalige NOVEX-woningbouwlocaties.

Daarnaast is er € 801 mln. voor uitbreiding van de wegcapaciteit op stedelijke corridors. Op deze wegen wordt de grootste toename van het autoverkeer vanuit de grootschalige woningbouwlocaties en daarbuiten verwacht. Voor de realisatie van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven zijn hieruit financiële middelen gereserveerd.

Indien de forse woningopgave in de stedelijke corridor Nijmegen- Eindhoven gerealiseerd wordt en de capaciteit op het traject Ewijk – Bankhoef – Paalgraven gelijk blijft aan de huidige situatie (2023), dan zal de (verkeers)veiligheid en de bereikbaarheid op dit deel van de A50 en van de omliggende stedelijke gebieden in het geding komen.

Economie en werkgelegenheid

De A50 ligt in Noord-Brabant te midden van logistieke hotspots: Tilburg-Waalwijk, Venlo-Venray, Regio Rivierenland (Tiel, Geldermalsen, Zaltbommel), Oss-Veghel-'s-Hertogenbosch, Arnhem-Nijmegen en Eindhoven-Helmond. De regio Oss-Veghel-Eindhoven staat in de top 6 logistieke hotspots van Nederland. Voor de logistieke sector zijn Europese binnengrenzen weggefallen en vormt de Randstad, de Vlaamse Ruit en het Ruhrgebied een samenhangende afzetmarkt. Het geografische midden hiervan ligt in Zuid-Nederland. Noord-Brabant herbergt mede daardoor meer dan 30% van alle vierkante meters aan distributiecentra in Nederland. De regio kent ook rond de 12% aan werkgelegenheid in logistieke functies bij alle bedrijven, en haalt veruit de meeste logistieke bedrijven binnen. De regio kent niet alleen een forse logistieke sector maar ook veel sectoren die sterk afhankelijk zijn van logistiek. Dat geldt bijvoorbeeld sterk voor het Agro Food cluster. Rond bijv. Veghel en Oss is in nauwelijks 20 jaar tijd een enorme concentratie zichtbaar geworden van logistiek georiënteerde bedrijven en sterke spelers in de food sector. Aan de noordzijde van de corridor ontwikkelt zich in Nijmegen en aan de A15 een

concentratie van grootschalige bedrijven op het gebied van logistiek en distributie. Bereikbaarheid, lage kosten en het juiste personeelsaanbod zijn belangrijke vestigingsvoorwaarden. Tegelijkertijd legt de logistiek een groot beslag op wegcapaciteit en ruimte. Naast dat dit voor een groot deel het grote percentage (20%) vrachtverkeer op de A50 verklaart, leidt dit tot de vraag of het ook mogelijk is de regionale economie en daaraan dienstbare logistiek te versterken met een efficiënter gebruik van ruimte en wegcapaciteit.

Verkeersveiligheid

In de huidige situatie is er sprake van een aantal verkeersveiligheidsknelpunten. Deze worden met name veroorzaakt door de beperkte wegcapaciteit in relatie tot de hoeveelheid verkeer – waarvan een hoog aandeel vrachtverkeer – in combinatie met de afwezigheid van signalering (matrixborden) én korte invoegstroken.

Als gevolg van de problemen op de A50 wordt sluipverkeer ervaren op een aantal parallel aan de A50 gelegen routes via het onderliggend wegennet. De belangrijkste sluiproutes zijn de routes via de Dorpenweg langs Ravenstein en Haren en via de N324 Maasbrug bij Grave. Dit leidt tot negatieve effecten op verkeersveiligheid door meer interactie tussen gemotoriseerd en langzaam verkeer, hogere snelheden op het onderliggend wegennet en filevorming op het onderliggend wegennet. Het voorkeursalternatief leidt in vergelijking tot zowel de huidige situatie als de autonome ontwikkeling tot een verbetering van de verkeersveiligheid.

4.3.5 Compensatie leidt tot behoud algehele samenhang Natura 2000

Wanneer met succes onderbouwd kan worden dat er geen ander alternatief is en dat er sprake is van een voldoende dwingende reden van openbaar belang, komt de laatste stap van de ADC-toets in beeld. In deze stap moet de compensatietaakstelling worden bepaald en moet geborgd zijn dat met deze compensatie significant negatieve gevolgen voor ... zijn uitgesloten.

Definitie compensatie

In de richtsnoeren van de EC 2018 is in par. 5 de volgende omschrijving van 'compenserende maatregelen' in de zin van artikel 6 lid 4 Hrl opgenomen:

Compenserende maatregelen zijn plan- of projectspecifieke maatregelen die worden genomen naast de normale plichten die voortvloeien uit de Vogel- en Habitatrichtlijn. Deze maatregelen beogen precies die negatieve gevolgen van het plan of project te compenseren voor de betrokken soorten en habitats. Zij vormen het 'laatste redmiddel' en worden alleen toegepast wanneer de andere beschermingsmaatregelen waarin de richtlijn voorziet zijn uitgeput, en wanneer het besluit is genomen om een project of plan toch uit te voeren dat ongunstige gevolgen heeft voor de natuurlijke kenmerken van het Natura 2000-gebied of wanneer dergelijke effecten niet kunnen worden uitgesloten.

De Habitatrichtlijn en de Wet natuurbescherming schrijven voor dat de 'compenserende maatregelen moeten waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft'.

Voor welke habitattypen mogelijk compensatie nodig?

Habitattypen en soorten waar, na mitigerende maatregelen, significant negatieve gevolgen niet zijn uitgesloten komen in aanmerking voor compensatie. Om een inschatting te maken om welke habitattypen (stikstofgevoelig en overbelast) dit kan gaan is in eerste instantie gekeken naar de conclusies van de recent opgestelde Natuurdoelanalyses. Wanneer hierin is geconcludeerd dat verslechtering niet uitgesloten kan worden en dat uitbreidingsdoelen niet worden gehaald en een overbelasting door stikstof hiervoor (één van) de drukfactor(en) is, bestaat het risico dat significant negatieve gevolgen door een toename van stikstofdepositie als gevolg van het project niet kunnen worden uitgesloten. In tabel 4.3.5 zijn

de habitattypen waarvoor dit geldt gepresenteerd (volgende pagina). Hieruit blijkt dat in alle Natura 2000-gebieden die te maken krijgen met een depositietoename door de A50 een habitatype voorkomt waar verslechtering niet uitgesloten kan worden.

Vaststellen compensatieopgave

Bij het vaststellen van de compensatieopgave dient vastgesteld te worden of er in het kader van het project of plan aanvullende maatregelen nodig zijn om de algehele samenhang van Natura 2000 te waarborgen. De Habitatrictlijn noch de Wet natuurbescherming schrijven een bepaalde methode voor ter bepaling van de omvang van het gebied waar de compenserende maatregelen worden getroffen. Voor de ViA15 is een methode bepaald waarmee een vertaling gemaakt kan worden tussen de depositietoename en het te compenseren areaal. Deze methode is afgeleid van de methode die succesvol gebruikt is bij de compensatie van de gevolgen van de Maasvlakte (II). Voor dit project wordt gebruik gemaakt van dezelfde methode.

Realiseerbaarheid compensatieopgave

Na het bepalen van de compensatieopgave moeten vervolgens maatregelen beschreven en bepaald worden om de compensatie daadwerkelijk te realiseren waarmee de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft. Hierbij is het volgende belangrijk:

- De maatregelen voorzien in de functies die vergelijkbaar met de functies die aan de basis lagen van de oorspronkelijke aanwijzing van het betrokken gebied, met name wat de adequate geografische ligging betreft.
- Het resultaat moet in principe al bereikt zijn (dat wil zeggen de compensatie moet reeds een feit zijn) op het moment dat het betrokken gebied schade van een project ondervindt. Wanneer in bepaalde omstandigheden niet aan deze voorwaarde kan worden voldaan, moeten de intussen geleden verliezen extra worden gecompenseerd.
- De compensatie moet een extra maatregel vormen, boven de normale bijdrage die conform de richtlijnen aan het Natura 2000 netwerk wordt geleverd.
- De compensatie kan de vorm aannemen van het scheppen van nieuwe habitats, de biologische verbetering van minderwaardige habitats in een bestaand aangewezen gebied of zelfs de toevoeging van een nieuw gebied van vergelijkbare kwaliteit aan het bestaande Natura 2000-netwerk.

Niet alle habitattypen zijn eenvoudig te realiseren. Sommige habitattypen zijn afhankelijk van zeer specifieke abiotische omstandigheden die simpelweg niet op veel plekken aanwezig of te realiseren zijn. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om habitattypen die afhankelijk zijn van een complexe hydrologische situatie zoals trilvenen en hoogvenen of die afhankelijk zijn van oude bosbodems. Daarnaast kennen sommige habitattypen een lange ontwikkelingsduur (100-300 jaar), zoals bostypen, waardoor het lastig is om aan de vereiste te voldoen dat het resultaat bereikt moet zijn op het moment dat sprake is van aantasting. In de tabel in bijlage 1 is per habitatype aangegeven wat de realiseerbaarheid van de compensatie is.

Conclusie

Uit de tabel in bijlage 1 is op te maken dat een groot deel van de habitattypen waar in de NDA is geconcludeerd dat verslechtering niet uitgesloten kan worden als gevolg van onder andere de huidige overbelasting door stikstofdepositie (en waar dus snel sprake zal zijn van significant negatieve gevolgen als gevolg van het project), ook het treffen van compenserende maatregelen moeilijk te realiseren zal zijn. Dit maakt dat het doorlopen van de laatste stap van de ADC-toets zeer uitdagend is.

Projectgerelateerd

Tabel 4.3.5 realiseerbaarheid compensatieopgave

Habitatype	KDW	Maximale projectbijdrage* (mol N/ha/j)		Conclusie NDA ²	Ontwikkel-tijd (jaar) ³	Realiseer-baarheid ³
		Alt. 3	Alt. 10			
Rijntakken						
H6120 Stroomdalgraslanden*	1286	12,89	16,80	Ja	15	Beperkt
Lg11 Kamgrasweide & Bloemrijk weidevogelgrasland van het rivieren- en zeeleigebied (zoekgebied)	1429	1,70 (13,65)	1,92 (18,8)	-	25	Goed
Lg08 Nat, matig voedselrijk grasland (zoekgebied)	1571	0,89 (2,79)	0,94 (3,24)	-	10	Goed
Lg07 Dotterbloemgrasland van veen en klei (zoekgebied)	1429	0,68 (0,01)	0,72 (0,01)	-	25	Redelijk
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	2143	0,38 (0,63)	0,42 (0,68)	-	5	Goed
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	1429	0,50	0,54	Ja	10	Goed
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,14	0,15	Ja	100	Beperkt
H3150baz Meren met krabbenscheer en fonteinkruiden, buiten afgesloten zeearmen	2143	0,04	0,05	-	5	Redelijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,04	0,04	Nee, tenzij	300	Beperkt
H91F0 Droge hardhoutoobossen	2071	0,01	0,01	Ja	100	Moelijk
Veluwe						
Lg13 Bos van arme zandgronden (zoekgebied)	1071	9,48 (1,10)	9,57 (1,10)	-	300	Beperkt
Lg14 Eiken-beukenbos van lemige zandgronden (zoekgebied)	1429	9,48 (4,35)	9,57 (4,38)	-	300	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen (zoekgebied)	1071	6,88 (5,33)	6,95 (5,35)	Nee, tenzij	300	Moelijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst (zoekgebied)	1429	6,84 (1,05)	6,53 (1,10)	Ja, mits	300	Beperkt
H4030 Droge heiden (zoekgebied)	1071	6,53 (5,51)	6,59 (5,58)	Ja, mits	15	Redelijk
L4030 Droge heiden (zoekgebied)	1071	6,29 (7,46)	5,95 (7,53)	-	15	Redelijk
H2310 Stufzandheiden met struikhei (zoekgebied)	1071	6,29 (0,26)	5,95 (0,26)	Nee, tenzij	15	Redelijk
Lg01 Permanente bron & Langzaamstromende bovenloop (zoekgebied)	2399	4,67 (0,10)	4,34 (0,09)	-	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	3,15	3,01	Ja, mits	10	Beperkt
Lg09 Droog struisgrasland (zoekgebied)	1000	2,49 (2,47)	2,52 (2,30)	-	25	Redelijk
H3160 Zure vennen	714	1,94	1,98	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	1,11	1,15	Nee, tenzij	100	Beperkt

Projectgerelateerd

H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	1,02	0,95	Ja, mits	5	Goed
H5130 Jeneverbesstruwelen (zoekgebied)	1071	0,76 (0,18)	0,71 (0,17)	Ja	5	Beperkt
H6230dka Heischrale graslanden (droog kalkarm)* (zoekgebied)	857	0,55 (4,22)	0,56 (4,03)	Nee, tenzij	15	Beperkt
H6230vka Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*	714	0,47	0,50	Nee, tenzij	10	Beperkt
H2330 Zandverstuivingen (zoekgebied)	714	0,39 (0,04)	0,38 (0,03)	Nee, tenzij	5	Goed
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)*	786	0,13	0,13	Nee, tenzij	5	Moelijk
H3130 Zwakgebufferde vennen (zoekgebied)	571	0,13 (0,01)	0,13	Nee, tenzij	5	Beperkt
H2320 Binnenlandse kraaiheidebegroeiingen	1071	0,02	0,02	Ja	15	Beperkt
Vlijmens Ven, Moerputten & Bossche Broek						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,67	0,73	Ja, mits	20	Beperkt
H6510A Glanshaver- en vossenstaarthooilanden (glanshaver)	1429	0,51	0,59	Nee, tenzij	10	Goed
H6230dka Heischrale graslanden (droog kalkarm)*	857	0,38	0,43	Nee, tenzij	15	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,38	0,43	Nee, tenzij	60	Moelijk
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,30	0,32	-	5	Redelijk
H6230vka Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*	714	0,28	0,31	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3140hz Kranswierwateren (hogere zandgronden)	517	0,22	0,24	Nee, tenzij	5	Redelijk
Langstraat						
H3140hz Kranswierwateren (hogere zandgronden)	517	0,52	0,52	Ja	5	Redelijk
H7230 Kalkmoerassen	1143	0,51	0,51	Nee, tenzij	15	Redelijk
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,38	0,38	Nee, tenzij	20	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,38	0,38	Nee, tenzij	60	Moelijk
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	714	0,15	0,16	Nee, tenzij	80	Moelijk
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,15	0,15	Nee, tenzij	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,11	0,12	Ja	10	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,07	0,08	Ja	5	Goed
Sint Jansberg						
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,32	0,030	Nee, tenzij	300	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,25	0,22	Nee, tenzij	100	Moelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,25	0,22	Nee, tenzij	100	Beperkt
H7210 Galigaanmoerassen*	1571	0,24	0,21	Nee, tenzij	15	Redelijk
L91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)	1857	0,24	0,21	-	100	Beperkt
Lg05 Grote-zeggenmoeras	1714	0,21	0,18	-	10	Redelijk
Loonse en Drunense Duinen & Leemkuilen						
H4030 Droge heiden	1071	0,19	0,23	Nee, tenzij	15	Redelijk

Projectgerelateerd

H9190 Oude eikenbossen	1071	0,18	0,23	Nee, tenzij	300	Moelijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,17	0,22	Nee, tenzij	5	Goed
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	1071	0,16	0,20	Nee, tenzij	15	Redelijk
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,11	0,13	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,10	0,13	Nee, tenzij	100	Beperkt
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,09	0,12	Nee, tenzij	300	Beperkt
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgrond)	1429	0,09	0,12	Nee, tenzij	300	Moelijk
Lg02 Geïsoleerde meander en petgat	2143	0,05	0,06	-	5	Goed
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,04	0,05	Nee, tenzij	20	Beperkt
De Bruuk						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,15	0,15	Ja	20	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,14	0,13	Ja	60	Moelijk
H7230 Kalkmoerassen	1143	0,12	0,11	Ja	15	Redelijk
H6230vka Heischrale graslanden (vochtig kalkarm)*	714	0,12	0,11	Nee, tenzij	10	Beperkt
Kampina & Oisterwijkse Vennen						
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	1071	0,12	0,14	Nee, tenzij	15	Redelijk
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,11	0,13	-	5	Redelijk
H3160 Zure vennen (zoekgebied)	714	0,11 (0,06)	0,14 (0,07)	Nee, tenzij	5	Beperkt
Lg04 Zuur ven	1214	0,11	0,14	-	5	Beperkt
Lg09 Droog struisgrasland	1000	0,11	0,13	-	25	Redelijk
L4030 Droge heiden	1071	0,11	0,13	-	15	Redelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,11	0,13	Nee, tenzij	100	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,10	0,13	Nee, tenzij	5	Goed
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,10	0,12	Nee, tenzij	10	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,10	0,11	Nee, tenzij	300	Moelijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,10	0,11	Nee, tenzij	300	Beperkt
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)*	786	0,10	0,12	Nee, tenzij	5	Moelijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,09	0,11	Nee, tenzij	5	Goed
H4030 Droge heiden	1071	0,09	0,11	Nee, tenzij	15	Redelijk
L4010A Vochtige heiden (hogere zandgronden)	1214	0,09	0,10	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,09	0,11	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,08	0,10	Nee, tenzij	100	Moelijk
H3110 Zeer zwakgebufferde vennen	429	0,08	0,10	Nee, tenzij	5	Beperkt
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,08	0,10	Nee, tenzij	20	Beperkt
H7210 Galigaanmoerassen*	1571	0,05	0,06	Nee, tenzij	15	Redelijk
Landgoederen Brummen						

Projectgerelateerd

H6410 Blauwgraslanden	1071	0,08	0,07	Ja, mits	20	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen (zoekgebied)	571	0,08 (0,06)	0,07 (0,06)	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3160 Zure vennen	714	0,08	0,07	-	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,08	0,07	Ja	10	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,08	0,07	Nee, tenzij	5	Goed
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,08	0,07	Ja	100	Beperkt
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,07	0,07	Ja	300	Beperkt
H6230 Heischrale graslanden*	714	0,07	0,07	Nee, tenzij	15	Beperkt
Binnenveld						
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,07	0,07	Ja, mits	20	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,06	0,06	Ja, mits	60	Moelijk
H7140B Overgangs- en trilvenen (veenmosrietlanden)	714	0,05	0,05	Nee, tenzij	80	Moelijk
Oeffelter Meent						
H6120 Stroomdalgraslanden*	1286	0,07	0,05	Ja, mits	15	Beperkt
H6510A Glanshaver- en vossenstaartheooiland (glanshaver)	1429	0,06	0,04	Nee, tenzij	10	Goed
Strabrechtse heide & Beuven						
H4030 Droge heiden	1071	0,04	0,05	Nee, tenzij	15	Redelijk
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,04	0,05	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3160 Zure vennen	714	0,04	0,05	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,04	0,04	Ja	5	Beperkt
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,04	0,04	-	5	Redelijk
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,03	0,04	Nee, tenzij	100	Moelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,03	0,04	Nee, tenzij	100	Beperkt
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	1071	0,03	0,04	Nee, tenzij	15	Redelijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,03	0,03	Ja	5	Goed
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,02	0,03	Nee, tenzij	5	Goed
H3110 Zeer zwakgebufferde vennen	429	0,02	0,02	Nee, tenzij	5	Beperkt
Leenderbos, Groote Heide & De Plateaux						
H4030 Droge heiden	1071	0,03	0,04	Nee, tenzij	15	Redelijk
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	1071	0,03	0,03	Nee, tenzij	15	Redelijk
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,03	0,03	Nee, tenzij	10	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,03	0,03	Nee, tenzij	300	Moelijk
H3160 Zure vennen (zoekgebied)	714	0,03 (0,01)	0,03 (0,01)	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,03	0,03	Nee, tenzij	5	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,03	0,03	Ja, mits	5	Goed

Projectgerelateerd

H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,02	0,03	Nee, tenzij	100	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen* (zoekgebied)	1786	0,02 (0,01)	0,03 (0,01)	Nee, tenzij	100	Moelijk
Lg09 Droog struisgrasland	1000	0,02	0,02	-	25	Redelijk
H2330 Zandverstuivingen	714	0,03	0,02	Nee, tenzij	5	Goed
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	0,02	0,02	Ja, mits	60	Moelijk
H7110B Actieve hoogvenen (heideveentjes)*	786	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Moelijk
Kempenland West						
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,03	0,04	Nee, tenzij	5	Beperkt
H2310 Stuifzandheiden met struikhei	1071	0,02	0,03	Nee, tenzij	15	Redelijk
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,02	0,03	Nee, tenzij	5	Goed
H4030 Droge heiden (zoekgebied)	1071	0,02 (0,03)	0,03 (0,03)	Nee, tenzij	15	Redelijk
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,02	0,02	Nee, tenzij	10	Beperkt
H3160 Zure vennen (zoekgebied)	714	0,02 (0,03)	0,03 (0,03)	Nee, tenzij	5	Beperkt
H91D0 Hoogveenbossen*	1786	0,02	0,02	Nee, tenzij	100	Moelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,02	0,02	Nee, tenzij	100	Beperkt
H9190 Oude eikenbossen	1071	0,01	0,02	Nee, tenzij	300	Moelijk
H9120 Beuken-eikenbossen met hulst	1429	0,10	0,02	Nee, tenzij	300	Beperkt
Lg03 Zwakgebufferde sloot	1786	0,01	0,02	-	5	Redelijk
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,01	0,01	Nee, tenzij	20	Beperkt
H9160A Eiken-haagbeukenbossen (hogere zandgrond)	1429	0,01	0,01	Nee, tenzij	300	Moelijk
Regte Heide & Riels Laag						
H4030 Droge heiden	1071	0,01	0,01	Nee, tenzij	15	Redelijk
H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen)*	1857	0,01	0,01	Nee, tenzij	100	Beperkt
H6410 Blauwgraslanden	1071	0,01	0,01	Ja, mits	20	Beperkt
H7150 Pioniervegetaties met snavelbiezen	1429	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Goed
H3130 Zwakgebufferde vennen	571	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Beperkt
H3160 Zure vennen	714	0,01	0,01	Nee, tenzij	5	Beperkt
H4010A Vochtige heide (hogere zandgronden)	1214	0,01	0,01	Nee, tenzij	10	Beperkt
H7140A Overgangs- en trilvenen (trilvenen)	1214	-	0,01	Ja, mits	60	Moelijk
Deurnse Peel & Mariapeel						
H7120ah Herstellend hoogveen	500	0,01	0,01	Nee, tenzij	20	Moelijk

* *Prioritair habitatype*

¹ op rekenpunten met een naderende overschrijding (KDW- 70)

² Conclusie uit Natuurdoelanalyse:

– Ja: geen verslechtering van stikstofgevoelige natuur en eventuele uitbreidingsdoelen worden gehaald

– **Ja, mits:** geen verslechtering van stikstofgevoelige natuur, maar het is niet zeker of de uitbreidingsdoelen gehaald worden. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.

– **Nee, tenzij:** verslechtering kan niet worden uitgesloten en eventuele uitbreidingsdoelen worden niet gehaald. Aanvullende maatregelen zijn noodzakelijk.

³ Gebaseerd op de aanwezige (a)biotische factoren

4.3.6 Goedkeuring Europese Commissie bij ADC toets voor prioritair habitat

Indien het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven significante gevolgen heeft op een prioritair habitattype of soort en niet aantoonbaar onontbeerlijk is vanwege de menselijke gezondheid, de openbare (verkeers)veiligheid⁸ of voor milieu wezenlijk gunstige effecten (maar wel vanwege andere dwingende redenen van groot openbaar belang), mag het Tracébesluit (of onder de Omgevingswet: het Projectbesluit) in de planuitwerkingsfase alleen worden vastgesteld *na een positief advies van de Europese Commissie met betrekking tot de ADC-toets*⁹. Dit is bijvoorbeeld het geval wanneer de projectdoelstelling louter is gericht op het verbeteren van de verkeersdoorstroming en niet ook op openbare veiligheid. De Commissie beoordeelt de analyse van de effecten op Natura 2000-gebieden en de verschillende onderdelen van de ADC-toets. De Commissie kijkt dus ook of er geen reële alternatieven die niet of tot minder aantasting van natuurwaarden leiden, of de compensatie afdoende is en of sprake is van een dwingende reden. Dit adviestraject vindt plaats in de planuitwerkingsfase. Omdat met zo'n adviestraject naar verwachting minimaal 9 maanden gemoeid is, is van belang hiermee rekening te houden in de planning van de planuitwerkingsfase. Ook zal dit aspect in de advisering en risicobeoordeling meegenomen moeten worden.

Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven bestaat de mogelijkheid dat de Europese Commissie om advies gevraagd moet worden. Het kerndoel van het project is namelijk het verbeteren van de doorstroming én het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarbij de veiligheidsknelpunten niet dermate acuut zijn dat hiervoor op kortetermijnmaatregelen voor worden getroffen. Daarbij geldt dat er voor meerdere Natura 2000-gebieden sprake is van een toename van stikstofdepositie op één of meerdere prioritair habitattype(n) waarvan de kritische depositiewaarde wordt overschreden (zie bijlage 1). Afhankelijk van het aantal saldogevers dat (op vrijwillige basis) depositieruimte beschikbaar stelt, moet verder onderzocht worden of de projectbijdrage op prioritair habitattypen als bijvoorbeeld:

- H6230 Heischrale graslanden op de Veluwe (0,50 mol N ha/jr)
- H91E0C Vochtige alluviale bossen (beekbegeleidende bossen) op de Veluwe (1,15 mol N/ha/j)
- H6120 Stroomdalgraslanden (max 16,8 mol N/ha/j) in de Rijntakken

volledig gesaldeerd kan worden, of dat er een (rest)bijdrage overblijft waarvoor een compensatie-opgave geldt. In dat laatste geval moet de Europese Commissie om advies gevraagd worden.

⁸ Let op: verkeersveiligheid geldt volgens Europese jurisprudentie niet als dwingende reden van groot openbaar belang als er nog vele jaren studie volgen. Als de veiligheid echt een probleem is, zullen namelijk zo snel mogelijk maatregelen getroffen moeten worden. Verkeersveiligheid lijkt daarom dus beperkt geschikt als dwingende reden.

⁹ Artikel 2.8, vijfde lid, Wet natuurbescherming.

4.3.7 Eindconclusie kansrijkheid ADC-toets

1. Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven zijn (zonder het treffen van maatregelen) significante negatieve effecten op voorhand niet uit te sluiten. Inzet van mitigerende maatregelen, waaronder het treffen van salderingsmaatregelen, is nodig.
2. Er zijn voor de diverse Natura 2000-gebieden meerdere saldogevende bronnen aanwezig die de toename van depositie als gevolg van het project kunnen verminderen. Echter, de kans dat deze saldogevende bronnen *alle* depositietoenames weten te reduceren tot op het niveau dat er geconcludeerd kan worden dat significante negatieve effecten niet optreden, is uitgesloten. Dit komt doordat er (met name op de Veluwe) veel habitattypen dicht langs de hoofdweg gelegen zijn; de projectbijdragen kunnen bijna onmogelijk met salderingsmaatregelen volledig worden weggenomen. Het treffen van compensatiemaatregelen is nodig.
3. Compensatie van verlies aan natuurwaarden is de laatste stap en mag alleen ingezet worden als er geen andere manieren zijn om natuurwaarden te behouden. Uit het alternatievenhoofdstuk moet blijken dat er géén reële alternatieven zijn die geen of minder aantasting van de natuurwaarden inhouden én waarmee de projectdoelstelling wordt gehaald (A). Er kan alleen toestemming voor een project worden verleend op basis van de ADC-toets als het project noodzakelijk is vanwege een dwingende reden van groot openbaar belang (D). Voor een ADC toets is het noodzakelijk om de schade veroorzaakt door de aanvullende deposities veroorzaken te compenseren (C), om zo te kunnen voldoen aan de eisen van de Wet natuurbescherming.
 - a. Voor het oplossen van de gesignaleerde verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten zijn geen alternatieven beschikbaar die voldoen aan de projectdoelstelling én minder schadelijk zijn voor de natuur. Op basis van de “Ladder van Verdaas” zijn mogelijke alternatieven beschouwd. Geen van deze alternatieven (anders dan het toevoegen van extra capaciteit aan het hoofdwegennet) voldoen aan de projectdoelstelling. Hiermee wordt voldaan aan het criterium “Ontbreken alternatieven (A)”.
 - a. Er is sprake van een dwingende reden van groot openbaar belang in het kader van de bereikbaarheid van de regio, de verkeersveiligheid en de woningbouw tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven. Hiermee wordt voldaan aan het criterium “Dringende redenen groot openbaar belang (D)”.
 - b. De realiseerbaarheid van het compenseren van habitattypen is, op basis van Handboek Natuurdoeltypen en specifieke abiotische vereiste, in meerdere gevallen beperkt en/of moeilijk. Er is aanvullend onderzoek nodig om te kunnen concluderen dat voldaan kan worden aan het criterium “Compensatie (C)”.

4.4 Externe veiligheid en woningen binnen “plasbrandaandachtsgebied”

Bevinding Commissie MER

“Uit het deelonderzoek Externe veiligheid blijkt dat het aantal woningen binnen het plasbrandaandachtsgebied als gevolg van verbreding van de rijksweg toeneemt. Onvoldoende inzichtelijk is gemaakt of deze negatieve effecten voldoende kunnen worden gecompenseerd.”

Het PAG is het gebied waar bij het realiseren van kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten rekening dient te worden gehouden met de mogelijke gevolgen van een ongeval met brandbare vloeistoffen. Dit betekent dat bij de bouw van nieuwe kwetsbare of beperkt kwetsbare objecten (zoals woningen of ziekenhuizen etc.) aanvullende eisen kunnen gelden, zoals voorschriften uit het Besluit Bouwwerken Leefomgeving (vereisten voor brandwerende materialen, rookmelders, vluchtroutes en brandblussers) of er kunnen gemeentelijke beperkingen gelden op het gebied van ruimtelijke ordening, zoals het verbieden van nieuwe woningbouw.

Voor bestaande (beperkt) kwetsbare objecten gelden er geen (aanvullende bouwkundige) eisen. Deze effecten hoeven niet gecompenseerd te worden.

4.5 Invloed verbreding op trillingen in de woonomgeving

Bevinding Commissie MER

“Het MER besteedt geen aandacht aan de invloed van de verbreding op trillingen in de woonomgeving. Uit het hoofdstuk Externe Veiligheid blijkt dat er vijf woningen in de huidige situatie aanwezig zijn binnen een afstand van 30 meter. Op die afstand kunnen trillingen relevant zijn”.

In de Ontwerp Structuurvisie en planMER heeft er (buiten een expertbeschouwing) nog geen onderzoek plaatsgevonden naar het aspect trillingen, omdat dit op het detailniveau van een verkenning lastig is en door de bestuurlijke partijen niet als een onderscheidend aspect werd beschouwd in de alternatievenafweging en keuzeproces voor een Voorkeursalternatief. Oorspronkelijk was het voornemen om in de “planning- en studiefase” van het project (de fase na deze verkenning, waarbij het voorkeursalternatief nader ontworpen en beschouwd wordt) dit onderwerp nader te onderzoeken en op basis van een kwantitatieve onderbouwing te bepalen of aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn en welke maatregelen hiervoor ingezet kunnen worden. Hierbij zou er specifieke aandacht zijn voor de woningen in de omgeving van de brug over de Maas, omdat het de verwachting is dat (vanwege de zogenaamde overgang tussen de brug en de aanlanding van de brug) de grootste trillingsgevolgen te verwachten zijn.

De minister deelt echter het oordeel van de Commissie dat inzicht in het aspect trillingen als beslisinformatie gewenst kan zijn in het keuzeproces tussen beide kansrijke alternatieven. Zij heeft daarom in de fase tussen de Ontwerp Structuurvisie (november 2023) en Structuurvisie (lees Voorkeursbeslissing in het kader van de Omgevingswet) nader onderzoek laten verrichten naar dit aspect. De resultaten van het onderzoek zijn in voorliggend addendum gepresenteerd.

(Geen wettelijke) verplichting onderzoek naar trillingen

In Nederland bestaat geen wetgeving voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen. In de Omgevingswet, die per 1 januari 2024 in werking is getreden, is specifiek opgenomen dat voor wegverkeer de beoordelingssystematiek zoals aangegeven in het Besluit Kwaliteit Leefomgeving (BKL) niet van toepassing is. In het BKL, artikel 5.79 lid 2 sub d, is aangegeven dat de “paragraaf trillingen niet van toepassing (is) op verkeer op wegen, vaarwegen en spoorwegen”.

Projectgerelateerd

Beoordelingsmethode trillingshinder

Het feit dat er geen wettelijke verplichting is voor het voorkomen van hinder of schade door trillingen, wil niet zeggen dat het niet belangrijk is om eventuele effecten in beeld te brengen en beslisinformatie te genereren ten behoeve van het keuzeprocess tussen beide kansrijke alternatieven. Om die reden heeft er een aanvullend trillingsonderzoek plaatsgevonden. Het trillingsonderzoek is op kwalitatieve wijze uitgevoerd. Dit betekent dat er in het kader van de effectvoorspelling geen berekeningen zijn uitgevoerd.

In tegenstelling tot bijvoorbeeld geluid bestaat er in Nederland geen wettelijke of algemeen aanvaarde rekenmethode om een predictie te doen van trillingen voor een toekomstige situatie. Dit neemt niet weg dat op basis van vele metingen en ervaringen in Nederland met betrekking tot zwaar wegverkeer op woningbouw er redelijk inzicht is welke trillingseffecten kunnen worden verwacht.

Qua onderzoekmethodiek is aangesloten op de zogenaamde "SBR meet en beoordelingsrichtlijn voor trillingen (SBR-richtlijn), deel B "hinder voor personen in woningen". Uit jurisprudentie blijkt dat deze richtlijn de juiste beoordelingssystematiek is voor het beoordelen van hinder ten gevolge van trillingen in woningen in Nederland. De SBR B richtlijn "hinder voor personen in woningen" kent twee beoordelingsgrootheden, de maximale trillingssterkte V_{max} en de gemiddelde trillingssterkte V_{per} . Hierbij is de constructie van een specifieke woning, fundatie, type vloervelden, afmeting vloervelden etc. van invloed op de trillingssterkte. De mate van hinder/hinderclassificatie is volgens bijlage 5 van de SBR B richtlijn alleen afhankelijk van de maximale trillingssterkte V_{max} . Dit betekent dat de verkeersintensiteit geen invloed heeft op de mate van hinder voor het aspect trillingen volgens deze beoordelingssystematiek.

Bij geluid gaat de overdracht via trillingen in de lucht. Maar trillingen kunnen zich ook via de grond manifesteren. Wanneer bijvoorbeeld zwaar vrachtvervoer op korte afstand van bestaande woningen plaatsvindt, kan dit in beginsel tot voelbare grondtrillingen leiden. Op basis van ervaringen en metingen bij het hoofdwegennet blijft de voelbaarheid van trillingen beperkt tot een afstand van maximaal 50 meter. Buiten deze afstand worden grondtrillingen als gevolg van zwaar wegverkeer in het algemeen niet meer waargenomen door het menselijk lichaam.

Beoordelingskader

In overeenstemming met de beoordelingssystematiek uit de SBR B richtlijn voor de maximale trillingssterkte V_{max} bedraagt de gehanteerde invloedsafstand voor het aspect trillingen 50 m. Voor zowel de referentiesituatie als voor alternatief 3 en alternatief 10 is het aantal woningen geïnventariseerd die binnen 50 meter gelegen zijn van de hoofdweg, gemeten vanaf de rand asfalt van de buitenste rijstrook. Bij deze inventarisatie zijn verder geen specifieke woningeigenschappen meegewogen.

In onderstaande tabel is het beoordelingskader voor het aspect trillingen weergegeven.

Score	Omschrijving (t.o.v. referentie situatie)	Effect op trillingenhinder
++	Zeer positief effect	Het aantal woningen dat gelegen is binnen de invloedsfeer voor trillinghinder (50 meter) neemt met meer dan 50 woningen af ten opzichte van de referentiesituatie
+	Positief effect	Het aantal woningen dat gelegen is binnen de invloedsfeer voor trillinghinder (50 meter) neemt tussen de 10 – 50 woningen af ten opzichte van de referentiesituatie
0	Geen/neutraal effect	De toe- of afname van het aantal woningen dat gelegen is binnen de invloedsfeer voor trillinghinder (50 meter) is kleiner dan 10 woningen ten opzichte van de referentiesituatie
-	Negatief effect	Het aantal woningen dat gelegen is binnen de invloedsfeer voor trillinghinder (50 meter) neemt tussen de 10 – 50 woningen toe ten opzichte van de referentiesituatie
--	Zeer negatief effect	Het aantal woningen dat gelegen is binnen de invloedsfeer voor trillinghinder (50 meter) neemt met meer dan 50 woningen toe ten opzichte van de referentiesituatie

Projectgerelateerd

Resultaten

Uit de analyse blijkt dat in de huidige situatie en de referentiesituatie 2040 er 47 woningen zijn die zich binnen een afstand van 50 meter, gemeten vanaf de rand van het asfalt, van de buitenste rijstrook bevinden. De bewoners van deze woningen kunnen, afhankelijk van de locatiespecifieke omstandigheden en afhankelijk van de conditie van de woning, trillingen voelen en daarmee hinder ondervinden. Voor het onderling vergelijken van alternatieven voor het aspect trillingen is het aantal trillingsgevoelige objecten (woningen) bepaald. Er is, wat betreft het mogelijk ervaren van trillingshinder, geen exacte prognose op woningniveau gegeven. Met de tellingen is wel op alternatieveniveau een uitspraak te doen.

In beide alternatieven is er een toename van 18 woningen te verwachten die extra binnen de invloedssfeer voor trillingen komen te liggen. Voor deze woningen geldt dat er een kans is dat er trillingshinder ervaren kan worden. Het zijn vooral solitaire woningen die binnen de invloedssfeer voor trillingen komen te liggen. Lintbebouwing, zoals ten noorden van de Veersingel (Ravenstein) of ten westen van de Dorpsstraat (Niftrik), bevindt zich op meer dan 50 meter afstand van de buitenste rijstrook (of rijstrook voor landbouwverkeer ter hoogte van de Maasbrug).

Trillingen ter hoogte van de brug over de Maas

In het wegdek van het kunstwerk Maasbrug zijn (zowel in de huidige situatie als bij de alternatieven) dilatatie- of uitzetvoegen opgenomen om het uitzetten van de brug door temperatuurverschillen mogelijk te maken. Een dilatatie- of uitzetvoeg geeft lokaal een verhoogde kans op trillingsemmissie. Anderzijds is de fundatie van de Maasbrugpijlers en de landhoofden zo zwaar, dat dit de verhoogde kans op trillingsemmissie van de dilataties of uitzetvoegen neutraliseert.

In alternatief 10 wordt er een nieuwe brug aan de noordwestzijde van de bestaande brug gebouwd; als gevolg daarvan komt er één extra gebouw binnen 50 meter van de rijstrook te liggen. Bij alternatief 3 wordt er juist een nieuwe brug (ten behoeve van langzaam verkeer en landbouwverkeer) ten zuiden van de bestaande brug over de Maas gebouwd; ook daar komt er één extra gebouw binnen de invloedssfeer voor trillingen te liggen.

Doordat er bij beide alternatieven sprake is van een toename van woningen die binnen de invloedssfeer liggen van mogelijke trillingsemmissies, is op dit onderdeel de score “negatief (-)” toegekend.

Tabel 4.5.2 Beoordeling alternatieven op kans op trillinghinder

Onderzoeksthema trillingen	Alternatieven		
	Referentie alternatief	Alternatief 3	Alternatief 10
Aantal woningen binnen 50 meter van de buitenste rijstrook (maximale invloedssfeer trillingen)	0 (47)	- (65)	- (65)

Conclusie

Als gevolg van het voornemen neemt het aantal woningen binnen de invloedssfeer voor trillingen (50 meter ten opzichte van de buitenste rijstrook) toe. Beide alternatieven laten een vergelijkbaar negatief (-) effect zien voor het aspect trillingen, omdat het aantal woningen binnen de invloedssfeer voor trillinghinder met 18 toeneemt.

4.6 Beoordeling uitstoot CO₂ niet navolgbaar

Bevinding Commissie MER

“De wijze waarop de uitstoot van CO₂ wordt beoordeeld is niet navolgbaar. Zo geeft het MER niet aan in hoeverre de uitgangspunten van het CO₂-managementplan van het ministerie van I en W worden gehanteerd. Uit de achterliggende rapportages is af te leiden dat de beide projectalternatieven in beide scenario's leiden tot een toename van het aantal autokilometers en daarmee dus ook van de CO₂ uitstoot. De toename varieert van 30.000 Kton/jaar in het scenario 2040 Hoog tot circa 9.000 Kton/jaar in het scenario 2040 laag.”

De Commissie beveelt aan dit in het projectMER duidelijk aan te geven.

De minister deelt het oordeel van de Commissie dat de wijze waarop de uitstoot berekend en beoordeeld is, vanuit het MER onvoldoende navolgbaar is. Voor het berekenen van de CO₂-uitstoot zijn de uitgangspunten gehanteerd zoals aangegeven in onderstaande subparagrafen:

4.6.1 Verkeersgegevens

Er zijn verkeersstudies uitgevoerd voor twee verkeersscenario's: het WLO groeiscenario Hoog (met een hoge economische en demografische groei, en dus meer verkeersbewegingen) en een groeiscenario Laag. Binnen elk scenario zijn een autonome/referentiesituatie en twee varianten doorgerekend.

Voor de twee kansrijke alternatieven en de referentiesituatie binnen beide de scenario's zijn uit de verkeerscijfers de volgende gegevens aangeleverd¹⁰:

- Totaal aan voertuigkilometers voor een gemiddelde werkdagemaal 2040, opgesplitst naar licht, middelzwaar en zwaar verkeer voor het hoofdwegennet (HWN), binnen een gebied van ongeveer 75 km bij 75 km.
- Totaal aan voertuigkilometers voor een gemiddelde werkdagemaal 2040, opgesplitst naar licht, middelzwaar en zwaar verkeer voor het onderliggend wegennet (OWN), binnen een gebied van ongeveer 45 km bij 45 km.

4.6.2 Omrekening werkdag naar weekdag

Om een jaargemiddelde inschatting te maken van de jaarlijkse emissies zijn de werkdaggemiddelde voertuigkilometers omgezet naar weekdaggemiddelde voertuigkilometers. In deze berekening is uitgegaan van een factor¹¹:

- 0,79 voor zwaar en middelzwaar wegverkeer;
- 0,91 voor licht wegverkeer.

Deze factoren zijn met de werkdaggemiddelde intensiteiten vermenigvuldigd om tot weekdaggemiddelde intensiteiten te komen.

¹⁰ A50 voertuigkilometers auto+vracht.xlsx, ontvangen d.d. 21-3-2023, afdeling Sustainable Mobility, Royal HaskoningDHV.

¹¹ Gebaseerd op defaultwaarden uit het NRM.

4.6.3 Emissiefactor CO₂

De emissies voor CO₂ zijn gebaseerd op het PBL-rapport *Actualisatie invoer WLO Autopark mobiliteitsmodellen 2020*¹² en het TNO rapport: *TNO (2016) Dutch CO₂ emission factors for road vehicles*.

In het PBL-rapport zijn emissiefactoren opgenomen voor 2018, 2030, 2040 en 2050 voor twee scenario's: een scenario hoog elektrisch, waarin de elektrificatie van het Nederlands wagenpark snel gaat en een scenario laag elektrisch, waarin de elektrificatie van het wagenpark langzamer gaat. In het TNO-rapport zijn CO₂ emissiefactoren bepaald voor de jaren 2015, 2020 en 2030.

In het PBL-rapport zijn, in tegenstelling tot in het TNO-rapport, de emissiefactoren niet verdeeld naar wegtype en is er geen onderscheid gemaakt tussen middelzwaar en zwaar wegverkeer. Op basis van de verhoudingen tussen de emissiefactoren in het TNO-rapport in 2030 zijn de emissiefactoren uit het PBL-rapport over licht, middelzwaar en zwaar verkeer verdeeld. Er is hierbij geen onderscheid gemaakt naar onderliggend- of hoofdwegennetwerk.

Ook voor CO₂ zijn enkel de zogenaamde "Tank-to-wheel" emissies meegenomen: de emissies van verbranding in de motor.

In tabel 1 is een overzicht gegeven van de afgeleide emissiefactoren voor 2040.

Tabel 1. Afgeleide emissiefactoren CO₂ 2040

	Scenario PBL-hoog elektrisch: CO ₂ Emissiefactor (g/km)	Scenario PBL-laag elektrisch: CO ₂ Emissiefactor (g/km)
EF licht	73,9	109,0
EF middelzwaar	285,5	343,2
EF zwaar	613,8	738,0

4.6.4 Berekening emissies

Voor elk van de stoffen zijn de voertuigkilometers per werkdag vermenigvuldigd met de bijbehorende weekdagfactor. Resulterende voertuigkilometers per weekdag zijn vermenigvuldigd met de bijbehorende emissiefactoren per stof, zoals in de tabellen in de voorgaande paragrafen.

¹² Meerkerk et al. 2021, <https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/pbl-2020-actualisatie-invoer-wlo-autopark-mobiliteitsmodellen-2020-4326.pdf>

4.6.5 Resultaten emissieberekening kansrijke alternatieven

De emissies zijn berekend voor de twee varianten (Paalgraven-Bankhoef-Ewijk 2x3 en Paalgraven-Bankhoef-Ewijk 2x3 +2) en de referentiesituatie voor het HWN en OWN samen, voor scenario hoog en scenario laag (zie tabel 2).

Tabel 2. Emissies per stof (ton/jaar) per variant en verschillen ten opzichte van de referentiesituatie voor de twee scenario's

	WLO scenario hoog			WLO scenario laag		
	Emissies HWN+OWN (ton/jaar)	Verschil tov referentie (ton)	Percentage van referentie (%)	Emissies HWN+OWN (ton/jaar)	Verschil tov referentie (ton)	Percentage van referentie (%)
CO₂ PBL-hoog						
Referentie	2.259.500			1.642.355		
Alternatief 3	2.286.010	26.5010	101,17%	1.650.484	8.129	100,49%
Alternatief 10	2.288.669	29.169	101,29%	1.651.617	9.262	100,56%
CO₂ PBL-laag						
Referentie	3.015.137			2.182.000		
Alternatief 10	3.052.597	37.460	101,24%	2.193.558	11.559	100,53%
Alternatief 3	3.056.318	41.180	101,37%	2.195.217	13.217	100,61%

De door de Commissie genoemde bandbreedte van 9 kton – circa 30 kton is vooral afhankelijk van het type groeiscenario dat je met elkaar vergelijkt. Het onderscheid tussen de twee kansrijke alternatieven binnen hetzelfde WLO scenario is in absolute hoeveelheid, met tussen de 2,6 kton en 1,1 kton, een stuk kleiner.

4.7 Geluidbelasting buiten het projectgebied is overschat

In het akoestisch onderzoek voor het MIRT A50 behorende bij het planMER zijn de geluidseffecten langs de rijkswegen A50 en A59 buiten het projectgebied overschat.

Bij de modellering van de onderzochte alternatieven (3 en 10) zijn abusievelijk niet alle geluidschermen in het onderzoeksgebied meegenomen. Aangezien deze schermen in de modellering van de situatie volgens het geluidregister (en de daarvan afgeleide referentiesituatie) wél zijn meegenomen, is de berekende geluidbelasting op die plekken in de referentiesituaties lager dan de berekende geluidbelasting bij de twee alternatieven. Dat leidt daar, zoals aangegeven in het planMER, tot toenames van 2 dB of meer. Dit is echter niet correct. De geluidschermen zoals opgenomen in de referentiesituatie (Geluidloket) zijn namelijk ook schermen die in beide alternatieven zitten. Op basis van de groei van het verkeer als gevolg van alternatief 3 en alternatief 10 zou de toename van de geluidbelasting niet meer dan 0,5 dB moeten zijn. Dit betekent ook dat (de toename van) het aantal (ernstig) gehinderden in de praktijk lager zal liggen dan in het planMER is gepresenteerd.

Projectgerelateerd

Resultaten herberekening

De ontbrekende geluidschermen zijn aan de rekenmodellen voor beide projectalternatieven (3 en 10) toegevoegd, waarna vervolgens de geluidbelastingen herberekend zijn en het verschil ten opzichte van de referentiesituatie opnieuw bepaald zijn. Onderstaande tabel 4.7.1 presenteert het (gewijzigde) aantal gehinderde per geluidsklasse, terwijl tabel 4.7.2 het (gewijzigde) aantal ernstig gehinderde presenteert.

Tabel 4.7.1 – Aantallen gehinderde per geluidbelastingsklasse

Geluidbelasting-klasse	Referentie-situatie 2040	Autonome situatie 2040	Plan-MER (2023)		Addendum (2024)	
			Alt 3 2040	Alt 10 2040	Alt 3 2040	Alt 10 2040
50 t/m 54 dB	3053	2990	3258	3268	3136	3146
55 t/m 59 dB	2668	2643	2977	2981	2676	2674
60 t/m 64 dB	1695	1679	1930	1935	1813	1826
65 t/m 69 dB	417	420	487	488	410	409
70 t/m 74 dB	54	38	116	124	100	108
75 dB of hoger	0	0	0	0	0	0
Totaal	7887	7770	8769	8796	8134	8163
<i>Toename t.o.v. referentiesituatie</i>			11%	12%	3%	3%
<i>Toename t.o.v. autonome situatie</i>			12%	13%	5%	5%

Tabel 4.7.2 – Aantallen ernstig gehinderde per geluidbelastingsklasse

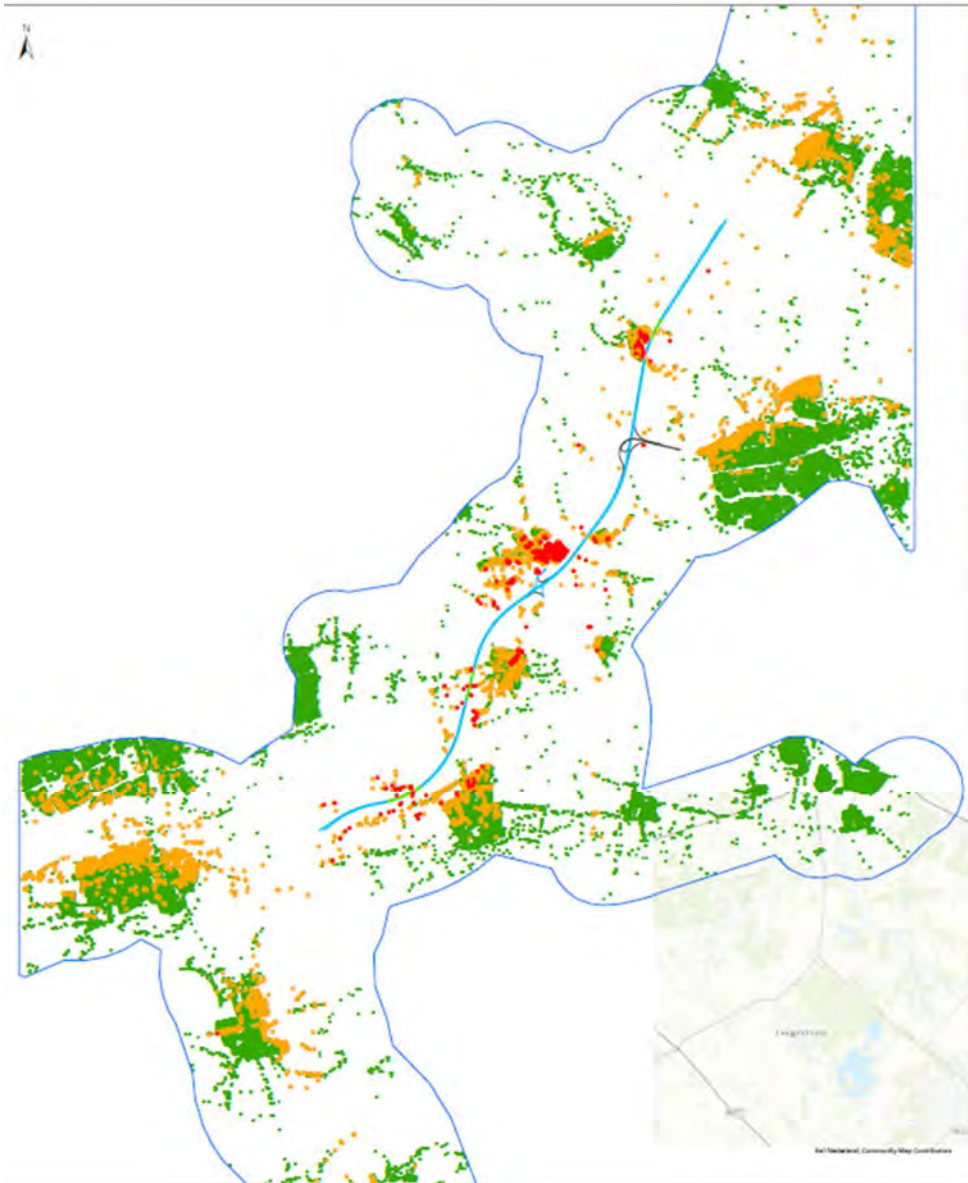
Geluidbelasting-klasse	Referentie-situatie 2040	Autonome situatie 2040	Rapportage 2023		Na correctie geluidschermen	
			Alt 3 2040	Alt 10 2040	Alt 3 2040	Alt 10 2040
50 t/m 54 dB	1090	1068	1164	1167	1120	1124
55 t/m 59 dB	1016	1007	1134	1136	1019	1018
60 t/m 64 dB	735	728	836	838	786	791
65 t/m 69 dB	203	205	238	238	200	199
70 t/m 74 dB	30	21	65	69	56	60
75 dB of hoger	0	0	0	0	0	0
Totaal	3075	3028	3436	3448	1120	1124
<i>Toename t.o.v. referentiesituatie</i>			11%	12%	3%	3%
<i>Toename t.o.v. autonome situatie</i>			12%	13%	5%	5%

Conclusie

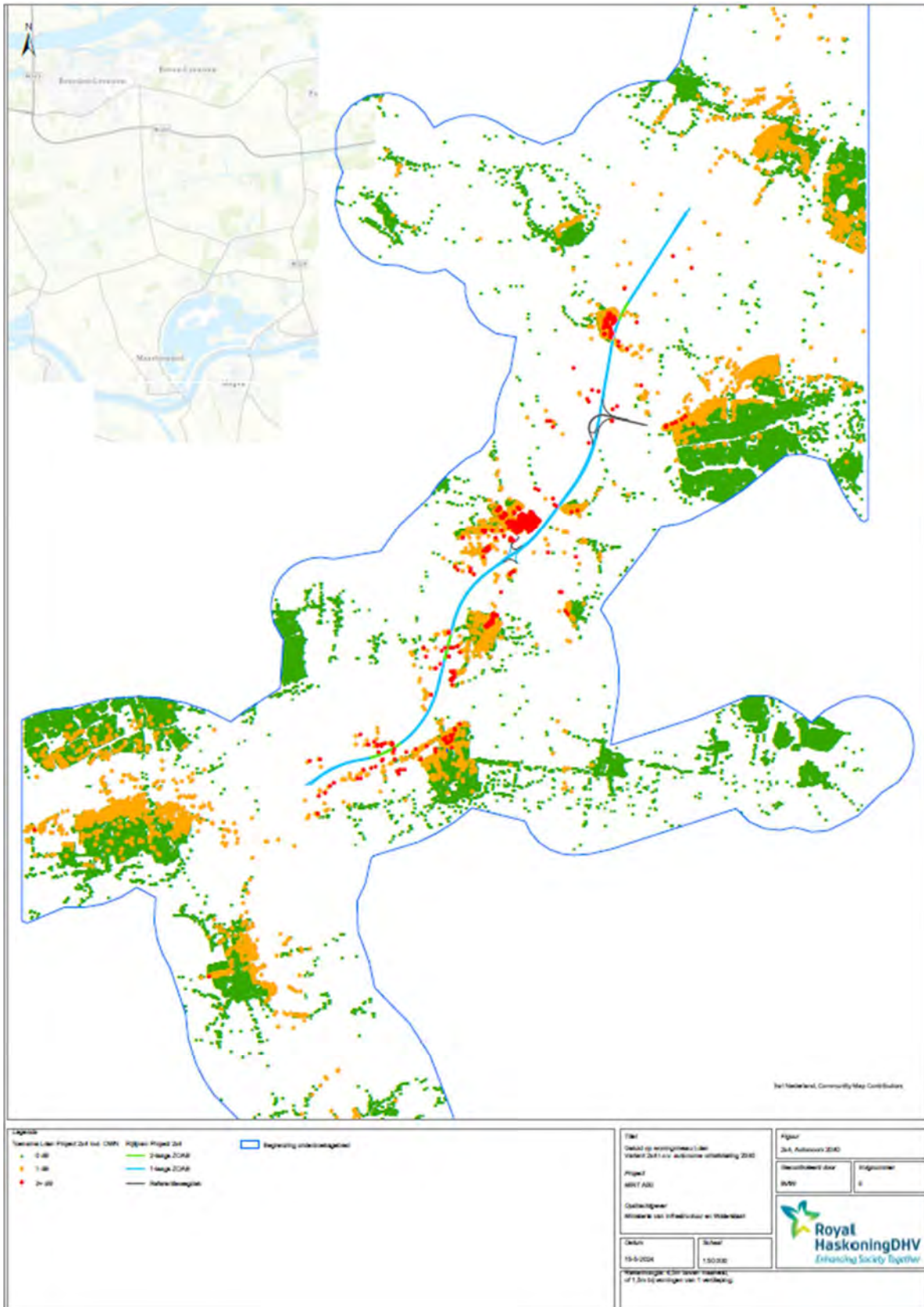
Door het ontbreken van de geluidschermen net buiten het plangebied zijn de toenames van de geluidbelasting op die locaties (in het plan-MER) overschat. Na de correctie van de geluidschermen zijn de toenames buiten het plangebied weer in lijn met de ontwikkeling van de verkeerscijfers. Afbeeldingen 4.7.1 en 4.7.2 presenteren de aangepaste verschilplots van de geluidbelasting.

De beoordeling van de twee projectalternatieven is als gevolg van deze actualisatie aangepast van “zeer negatief (- -)” conform het planMER naar “negatief (-) conform de resultaten zoals gepresenteerd in voorliggend Addendum. Deze actualisatie heeft geen invloed op de onderlinge vergelijking tussen beide projectalternatieven en heeft daarmee geen invloed op een eventuele (andere) keuze wat betreft het Voorkeursalternatief.

Afbeelding 4.7.1. Verschilplot geluidbelasting alternatief 3 ten opzichte van de referentiesituatie 2040



Afbeelding 4.7.2. Verschilplot geluidbelasting alternatief 10 ten opzichte van de referentiesituatie 2040



5 Conclusies

5.1 Onderzoek naar mobiliteitsmaatregelen volgt een separaat spoor

Ten behoeve van de MIRT-Verkenning zijn, conform de projectscope zoals aangegeven in de MIRT Startbeslissing, enkel de projectalternatieven onderzocht die voldoende probleemoplossend vermogen hebben in relatie tot bereikbaarheid, doorstroming en verkeersveiligheid. Uit het MIRT-Onderzoek is gebleken dat *alleen* maatregelen in de vorm van capaciteitsuitbreiding aan de A50 aan deze voorwaarden voldoen. Deze conclusie vormt het vertrekpunt van de MIRT-Verkenning.

Daarbij zijn alle maatregelen die geen directe relatie hebben met de fysieke capaciteitsuitbreiding van de hoofdweg A50 tussen Ewijk en Paalgraven, waaronder mobiliteitsmaatregelen, separaat ondergebracht in de Strategische Mobiliteitsagenda, onder leiding van de provincies Gelderland en Noord-Brabant. De voortgang van deze agenda is beschreven in paragraaf 2.4.

Vanuit de Strategische Mobiliteitsagenda worden twee kansrijke maatregelen nader uitgewerkt om een bijdragen te leveren aan het verbeteren van de bereikbaarheid in de regio Nijmegen – Eindhoven:

- *Bus Rapid Transfer (BRT)*; er is draagvlak voor het ontwikkelen van een BRT-verbinding tussen Eindhoven Centraal en Oss, samen met het versterken van de HOV-as van Uden via Grave naar Nijmegen. Daarnaast lijkt er ruimte te zijn voor ritten van 2 keer per uur in de brede spits tussen Eindhoven West en Nijmegen Centraal of Nijmegen Heijendaal.
- *Doorfietsroute Oss – Wijchen*; parallel aan de bestaande Maasbrug wordt een hoogwaardige fietsroute voorgesteld die via Herpen richting Oss gaat. Dit betekent dat de doorfietsroute gekoppeld wordt aan de langzaamverkeersbrug zoals wordt voorgesteld binnen alternatief 3. De projectgroep doorfietsroute Wijchen-Oss studeert verder naar de inpasbaarheid en gericht advies over de realisatie en fasering van de gehele fietsroute, met daarbij de aantekening dat samen met Rijkswaterstaat wordt afgestemd over de koppelkansen.

5.2 Geen tegenstrijdigheden tussen (hoofdrapport) MER en MKBA

Ogenschijnlijk leek er sprake te zijn van enkele tegenstrijdigheden tussen de gepresenteerde onderzoeksresultaten van de onderwerpen “geluid”, “verkeersveiligheid” en “luchtkwaliteit”, zoals gepresenteerd in het milieueffectrapport (planMER) en de Maatschappelijke Kosten Baten Analyse (MKBA). Echter, beide onderzoeken kennen, conform de kaders en handreikingen van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, hun eigen onderzoeksmethodiek, indicatoren, meeteenheden en beoordelingssystematiek. In dit addendum is nader toegelicht dat de conclusies zoals getrokken in het hoofdrapport MER, de onderliggende deelonderzoeken en de MKBA, met elkaar in overeenstemming zijn.

5.3 Door Commissie m.e.r geconstateerde omissies zijn hersteld

De Commissie heeft enkele omissies geconstateerd. Deze omissies zijn met voorliggend Addendum hersteld dan wel is verduidelijkt dat er geen sprake is van een omissie. De “doorkijk ADC-toets” en het onderzoek naar de effecten van trillingen is met dit Addendum als beslisinformatie toegevoegd aan het milieueffectrapport. Tevens is de wijze waarop de uitstoot van koolstofdioxide (CO₂) ten behoeve van het MER en de MKBA berekend en beoordeeld is nader toegelicht.

De aanvullende informatie is niet onderscheidend en leidt naar verwachting niet tot een andere keuze voor een Voorkeursalternatief.

4.3 Definitief toetsingsadvies over het milieueffectrapport A50 Ewijk-Paalgraven, Commissie voor de milieueffectrapportage



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A50 Ewijk–Paalgraven

Toetsingsadvies over het milieueffectrapport en de aanvulling daarop

6 juni 2024 / projectnummer: 3668



I Advies over het MER en de aanvulling in het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven verbeteren. Vooral tussen Ewijk en Paalgraven zijn er knelpunten. De minister wil op dit traject de weg en de knooppunten aanpassen en vaststellen welke oplossing daarbij de voorkeur heeft. Voor dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ In een voorlopig advies signaleerde de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') dat nog belangrijke informatie in dit MER ontbrak.¹ Het MER is vervolgens aangevuld met een addendum.² De minister van Infrastructuur en Waterstaat vraagt de Commissie nu te adviseren over de juistheid en de volledigheid van het MER en het addendum (hierna: 'de aanvulling') tezamen.

Wat staat in het MER en de aanvulling?

In het MER zijn twee alternatieven (alternatief 3 en 10) beschreven en op milieueffecten beoordeeld. De alternatieven verschillen in het aantal toegevoegde rijstroken.

De effectbeschrijving laat zien dat beide alternatieven negatieve tot zeer negatieve effecten hebben op de thema's leefbaarheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem, water en duurzaamheid. In het MER staat dat een groot deel van de negatieve effecten zijn te mitigeren door het nemen van inpassingsmaatregelen en mitigerende en compenserende maatregelen.

De aanvulling op het MER richt zich specifiek op de onderwerpen waarover de Commissie in haar voorlopige advies om meer informatie vroeg:

- **Alternatieve beleidsvariant voor mobiliteitsmanagement:** de aanvulling legt uit dat deze niet is uitgewerkt, omdat dit door de regio wordt opgepakt.
- **Inzicht in resultaten deelrapporten:** de berekeningen zijn toegelicht voor lucht, geluid en verkeersveiligheid.
- **Effect mitigerende en compenserende maatregelen op natuur:** de aanvulling legt uit welke inhoudelijke en procedurele strategie is gekozen om met de toename van de stikstofdepositie om te gaan.
- **Trillingen:** er is een nader kwalitatief onderzoek uitgevoerd.
- **Duurzaamheid:** de aanvulling concentreert zich op een uitleg over CO₂ emissies.

Wat is het advies van de Commissie?

De Commissie waardeert de uitgebreide wijze waarop de aanvulling ingaat op het voorlopig toetsingsadvies. Het maakt goed duidelijk waarom bepaalde keuzes gemaakt zijn.

De Commissie constateert dat de aanvulling deels voorziet in de benodigde extra informatie. Er is nu voldoende informatie over geluid en trillingen.

De Commissie concludeert verder dat er voor deze fase voldoende milieu-informatie voor de besluitvorming beschikbaar is over natuur en over de onzekerheden daarin. Het MER geeft

¹ A50 Ewijk-Paalgraven, Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport, 19 maart 2024 / projectnummer:3668.

² Rapport MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven, Addendum PlanMER, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, RoyalHaskoningDHV, BH9661-RHD-24-03-RP-01-0001, 11 april 2024.

hiermee echter op dit moment niet de onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen en bevat daarmee geen uitvoerbaar alternatief. De aanvulling maakt voldoende duidelijk dat dit onderdeel mogelijk een showstopper voor het project is.

Op een aantal wezenlijke onderwerpen ontbreekt nog essentiële informatie. De Commissie constateert dat de aanvulling voor deze punten het voorlopig toetsingsadvies niet opvolgt. Ondanks de uitgebreidheid van de uitleg acht de Commissie deze onvoldoende omdat er geen nieuwe feitelijke informatie is aangeleverd, die wel van belang is voor de besluitvorming. Het advies blijft daarmee onveranderd.

Er is voor gekozen om in het MER en/of de aanvulling geen alternatief voor mobiliteitsmanagement uit te werken of om dit bijvoorbeeld als variant bij de alternatieven op te nemen. Daardoor geeft het rapport geen inzicht in welke bijdrage niet-infrastructurele maatregelen kunnen leveren. De extra uitleg die de aanvulling geeft, doet niet af aan het feit dat daarmee belangrijke informatie ontbreekt om het milieubelang volwaardig mee te kunnen wegen.

Ook voor het onderwerp verkeersveiligheid blijft het voorlopige advies onveranderd staan. Hier is ook verschil in interpretatie van de informatie in het MER.³ Dit geldt bijvoorbeeld voor de conclusie in het MER dat de verkeersveiligheid verbetert, terwijl het MER tegelijkertijd constateert dat de veiligheid in het studiegebied achter uitgaat.

Een deel van de opmerkingen van de Commissie is het gevolg van eerder gemaakte keuzes in het uitwerken van de MIRT-systematiek. Ze adviseert om in de toekomst bij andere activiteiten in de bestaande aanpak van trechters van oplossingen en reikwijdte ook alternatieve maatregelen mee te nemen, die vaak bestaan uit een pakket aan niet-infrastructurele maatregelen. Bestuurders krijgen hierdoor een completer beeld, meer keuzevrijheid en rijkere beslisinformatie.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

³ De aanvulling geeft soms subjectieve interpretaties van feiten. Dit is bijvoorbeeld het geval voor de interpretatie van Betalen naar gebruik en de beoordeling van CO₂.



Figuur 1 Plan- en studiegebied MIRT-verkenning A50 Ewijk - Bankhoef - Paalgraven (bron: MER).

Aanleiding MER

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden bereikbaarheidsopgaves, die door Rijk en regio samen onderkend zijn, uitgevoerd. Elk MIRT-project doorloopt na de startbeslissing een aantal stappen: verkenning, planuitwerking en realisatie, inclusief de bijbehorende beslistmomenten. Dit project doorloopt nu de verkenning. De verkenning bestaat uit twee fases. In de analysefase zijn de kansrijke oplossingen gedefinieerd. In de beoordelingsfase worden deze oplossingen verder onderzocht, in de vorm van alternatieven. Dit leidt tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit MER wordt opgesteld voor het besluit over het voorkeursalternatief, de voorkeursbeslissing.

Deze voorkeursbeslissing wordt in de plan- en studiefase verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt vastgelegd in een Projectbesluit. Voor het Projectbesluit wordt een project-MER opgesteld.

Een MER is in dit geval nodig omdat enkele alternatieven maatregelen bevatten om een weg van vier of meer rijstroken te wijzigen (J1). Ook is vooraf niet uit te sluiten dat de aanpassingen aan de A50 een significant negatieve invloed zullen hebben op stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden zoals Rijntakken en Veluwe. Daarom moet een Passende beoordeling worden gemaakt, hetgeen verplicht tot het opstellen van een plan-MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag - in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat - besluit over het MIRT A50 Ewijk - Paalgraven.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer 3668 op www.commissiemer.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij ook aan waar de aanvulling op het MER nog niet voldoende is. Deze constatering is opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is deze informatie essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

2.1 Mobiliteitsmanagement

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER alsnog een volwaardige variant voor mobiliteitsmanagement uit te werken. Breng hiervan de milieueffecten in beeld en zet deze helder op een rij. Geef daarbij aan wat de effecten van aanvullende mobiliteitsmaatregelen zijn op doelbereik, milieu en leefomgeving (inclusief brede welvaart). Toets dit ook in het MKBA. Geef daarbij aan in hoeverre dit aanvullende onderzoek gevolgen heeft voor het voorkeursalternatief. Deze informatie moet expliciet beschikbaar zijn bij de besluitvorming. Beschrijf ook de maatregelen die genomen worden door de regio en een directe relatie hebben met deze verkenning en MER. Geef aan wat de effecten van de weg hierop zijn en op de meekoppelkansen.

Alternatieve beleidsvarianten

De aanvulling beschrijft de keuze om in dit project geen alternatieve beleidsvariant uit te werken met andere maatregelen dan de uitbreiding van een weg. Voor dergelijke maatregelen wordt verwezen naar de Strategische Mobiliteitsagenda, onder leiding van de provincies Gelderland en Noord-Brabant.⁴ Omdat in dit proces nog geen besluiten zijn genomen over concreet uitgewerkte maatregelen, worden deze maatregelen niet verder in de effectbeschrijving meegenomen.

De Commissie vindt onderzoek naar de bijdrage van andere, niet-infrastructurele maatregelen en naar de effecten van uitvoering van het totaalpakket essentiële informatie voor de besluitvorming. Bestuurders kunnen daarmee beoordelen of de oplossingen opwegen tegen de negatieve milieueffecten, lokaal en in het gehele studiegebied. De Commissie denkt bij dit onderzoek aan de niet-infrastructurele maatregelen opgenomen in de Strategische Mobiliteitsagenda en aan de Rijksmaatregelen, die in het MIRT-onderzoek⁵ A50 Knooppunt Ewijk – Bankhoef – Paalgraven zijn beschreven.

⁴ De aanvulling geeft overigens wel een goed overzicht van de verschillende, mogelijke maatregelen in deze Mobiliteitsagenda en wat daarvan de stand van zaken is.

⁵ MIRT-onderzoek A50 Knooppunt Ewijk – Bankhoef – Paalgraven Corridor Nijmegen–Eindhoven, Eindrapportage, Provincie Gelderland, 1 oktober 2019.

De Commissie merkt op dat haar eerdere adviezen over de inhoud van de NRD en haar toetsingsadvies hierover niet zijn opgevolgd. Ze maakt uit de aanvulling op dat de minister dit advies niet opvolgt.

De Commissie vindt de aanvullende informatie onvoldoende om te kunnen concluderen dat een onderzoek naar andere mobiliteitsmaatregelen niet zinvol is. Ze blijft daarom bij haar eerdere adviezen waarin ze stelt en uitlegt dat dit belangrijke informatie is die beschikbaar moet zijn voor bestuurders om zo keuzevrijheid te waarborgen.

Betalen naar gebruik

De Commissie merkt het volgende op. In de aanvulling staat op pagina 5 bij de *Gevoeligheidsanalyse Betalen naar Gebruik*: “Hieruit blijkt dat het effect van Betalen naar Gebruik op de situatie in 2040 zeer gering is”. In de alinea ervoor staat echter juist dat “Betalen naar Gebruik op etmaalniveau binnen het projectgebied leidt tot een afname van zo’n 5% verkeer”. De Commissie is het niet eens met de kwalificatie dat een afname van 5% zeer gering is. Dat er als gevolg van minder wegverkeer een verschuiving naar de spits optreedt, laat juist zien dat Betalen naar Gebruik wel degelijk effect sorteert. Er staan als gevolg van deze maatregelen andere mensen in de file. De beoordeling dient volgens de Commissie plaats te vinden op basis van het effect op de (totale) reistijd in het studiegebied en niet alleen op de ontwikkelingsniveaus (verhouding intensiteit versus capaciteit) op de A50.

2.2 Inzicht in resultaten deelrapporten

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de relevante informatie uit de deelrapporten in het MER op te nemen. Pas de verschillende scores in het hoofdrapport voor sommige aspecten aan, zorg voor een betere onderbouwing en een compleet, navolgbaar en expliciet overzicht. Dit is van belang om een gewogen besluit te kunnen nemen.

Verkeersveiligheid

Het MER en de aanvulling stellen dat de verkeersveiligheid op het traject zelf door allerlei ingrepen verbetert. De Commissie begrijpt dat dit voor de weg zelf geldt. Ze wijst erop dat de toename van het verkeersvolume ook tot meer ongelukken in het studiegebied leidt. Bij de reistijdeffecten en CO₂-emissies vindt wel de beoordeling plaats op basis van de effecten voor het gehele studie- en invloedsgebied. Het MER en de aanvulling maken niet duidelijk waarom voor de beoordeling van de verkeersveiligheid een ander schaalniveau is gehanteerd. De effecten op de verkeersveiligheid in het hele studiegebied, ruimer dan de weg zelf dus, zijn nu niet in beeld. Dit is relevant, omdat:

- het aantal voertuigkilometers in het studiegebied met 40% toeneemt;
- het positieve effect (lager risico) te klein is om het negatieve effect van de hogere verkeersprestatie te compenseren en
- als gevolg daarvan het aantal ongevallen en slachtoffers per saldo toeneemt.

De Commissie wijst erop dat uit het MER en de aanvulling blijkt dat de verkeersveiligheid in het hele studiegebied uiteindelijk afneemt. Dit komt door de toename van de totale hoeveelheid wegverkeer.

De Commissie beveelt aan om de beoordeling verkeersveiligheid expliciet te splitsen in risico (bijvoorbeeld per gereden kilometer) en het totale effect op de verkeersveiligheid. Dan sluiten ook MKBA en MER goed op elkaar aan. Ze beveelt aan dit ook in het project-MER goed uit te werken.

De Commissie constateert dat de conclusie, dat de verkeersveiligheid in een groter gebied achteruit gaat, onvoldoende duidelijk uit het MER naar voren komt. Het eerdere advies blijft daarmee staan.

Luchtkwaliteit

In de aanvulling is een hoofdstuk over luchtkwaliteit opgenomen. Hierin is nog een keer de tabel uit het oorspronkelijk MER opgenomen met de melding dat de resultaten passen binnen de beoordelingscriteria. De Commissie wijst er net als in haar voorlopig Toetsingsadvies op dat deze beoordelingscriteria niet adequaat zijn. De negatieve effecten van de woningen waar achteruitgang van de luchtkwaliteit wordt geconstateerd, worden hierin niet mee gewogen. De toegekende positieve score is daarmee niet navolgbaar. Het aantal woningen waar een toename van de luchtverontreiniging optreedt is groter dan het aantal huizen met een afname.

De gemiddelde verandering van de concentraties NO₂ in het projectgebied is 0,0 ug/m³. Dat er op enkele plekken een verbetering optreedt rechtvaardigt naar het oordeel van de commissie geen positieve beoordeling, omdat er op meer plekken een verslechtering optreedt.

Geluid

De aanvulling doet geen harde uitspraak over het halen van stand-still voor geluid. Dat is gezien de fase van het project ook te begrijpen. De Commissie constateert verder dat de (zeer) negatieve score nu voldoende duidelijk uit de stukken naar voren komt. Dit is van belang voor bestuurders en omwonenden.

Bodem en water

Er ontbreekt een (vlekken)kaart met mogelijke locaties voor compensatie van de natuur- en wateropgave. De Commissie beveelt aan deze informatie in het vervolgproces alsnog in het project-MER op te nemen.

2.3 Effect mitigerende en compenserende maatregelen op natuur

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te onderzoeken of de negatieve milieueffecten voldoende kunnen worden beperkt met mitigerende en compenserende maatregelen. Geef voor stikstof een beschouwing of het project via het doorlopen van een ADC-toets haalbaar is. Geef voor verkeersveiligheid inzicht in mitigerende maatregelen om toch de hoofddoelstelling hiervoor te halen. Beschrijf ook het effect van deze maatregelen. Beschrijf in hoeverre de conclusies over mitigerende en compenserende maatregelen consequenties hebben voor de keuze van alternatieven en voor de uitvoerbaarheid van het project.

Als gevolg van het project zal er sprake zijn van extra depositie op reeds overbelaste Natura 2000-gebieden, waaronder Veluwe en Rijntakken.⁶ Mitigerende en maatregelen zijn waarschijnlijk onvoldoende om deze effecten weg te nemen. Naar verwachting dient dit project daarom een ADC-toets⁷ te doorlopen.

Voor een deel gaat het om negatieve effecten op *prioritaire* habitats. In deze gevallen kunnen alleen motieven op het gebied van (verkeers)veiligheid, gezondheid en milieu geldige redenen van groot openbaar belang zijn om de voorgenomen activiteit uit te voeren. Als die er niet of onvoldoende zijn kan alleen de Europese Commissie toestemming geven voor het project. De aanvulling stelt: *“Het kerndoel van het project is namelijk het verbeteren van de doorstroming én het verbeteren van de verkeersveiligheid, waarbij de veiligheidsknelpunten niet dermate acuut zijn dat hiervoor op korte termijn maatregelen voor hoeven worden getroffen.* En vervolgens: *“Voor het project A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven bestaat de mogelijkheid dat de Europese Commissie om advies gevraagd moet worden.”* Voor de besluitvorming is dit belangrijke informatie.

De aanvulling gaat uitgebreid in op de ADC-toets en op de te volgen stappen. De keuze is om eerst na te gaan of externe saldering mogelijk is. Daarna wordt onderzocht of er dan nog effecten op *prioritaire* habitats over zijn. Voor niet-prioritaire habitats is een ADC-toets vervolgens eenvoudiger omdat dan ook sociaal-economische motieven (zoals woningnood, economie en werkgelegenheid) mogen gelden als dwingende reden van groot openbaar belang. De Commissie begrijpt de keuze voor deze strategie en onderschrijft ook de conclusie dat de uitkomst daarvan op dit moment nog onzeker is.

De Commissie concludeert dat er voor deze fase voldoende milieu-informatie voor de besluitvorming beschikbaar is over natuur en over de onzekerheden daarin. Het MER geeft hiermee op dit moment daarom niet de onderbouwing dat aantasting van de natuurlijke kenmerken van de nabijgelegen Natura 2000-gebieden kan worden voorkomen. De Aanvulling maakt voldoende duidelijk dat dit onderdeel mogelijk een showstopper voor het project is. Duidelijk is dat het MER op dit moment geen uitvoerbare alternatieven bevat.

Hoewel het MER en de aanvulling nog steeds geen zekerheid geven over de uitvoerbaarheid van het project vanwege de effecten op Natura 2000-gebieden is er nu wel een voldoende volledig en kloppend beeld van de procedurele risico's op dat vlak. De Commissie beveelt aan deze conclusie ook in de inleiding en/of de conclusies te vermelden, zodat beslisinformatie transparant en eenvoudig is te vinden.

Aanvullend zijn nog de volgende procedurele risico's relevant voor besluitvorming:

- Uit jurisprudentie blijkt dat maatregelen alleen als mitigerende maatregelen kunnen worden meegenomen, als deze niet al nodig zijn voor de verbetering of het behoud van het gebied of het voorkomen van verslechtering of versterking van het gebied.⁸
- Het compenseren van extra stikstofdepositie op overbelaste habitats met een zeer lange ontwikkelingstijd (zoals H9190 Oude eikenbossen op de Veluwe) waarvoor ook

⁶ Zie ook de Natuurdoelanalyse Veluwe, Eindconcept Provincie Gelderland (57), 5 juni 2023.

⁷ A: zijn er alternatieven? D: zijn er dwingende redenen van groot openbaar belang? C: worden nodige compenserende maatregelen getroffen waardoor de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.

⁸ Hoe een maatregel kan worden aangemerkt, zal moeten blijken in een nadere gebiedsanalyse per Natura 2000-gebied waarin de benodigde instandhoudings- en passende maatregelen worden benoemd. Zolang deze gebiedsanalyses niet beschikbaar zijn, is niet duidelijk welke maatregelen nog beschikbaar zijn als mitigerende maatregel.

nog geen herstelstrategieën beschikbaar zijn, is binnen redelijke grenzen niet mogelijk. De aanvulling verwoordt dit echter als “zeer uitdagend”.

2.4 Trillingen

Uit het voorlopig toetsingsadvies:

De Commissie adviseert om de trillingen in het MER te kwantificeren. Het kan vanwege de relatief korte afstand tot de weg en het grote aandeel vrachtverkeer een relevant omgevingsaspect zijn. Dit geldt vooral in de nabijheid van oneffenheden.

Het aanvullende onderzoek naar trillingen is kwalitatief uitgevoerd en baseert zich op de afstand tussen de verbreding van de A50 en toename van het aantal woningen binnen de invloedssfeer van 50 meter. In de aanvulling staat dat als gevolg van de wegverbreding bij 18 woningen de trilling-belasting toeneemt. Dit leidt tot een negatieve beoordeling. Voor het niveau van dit plan-MER is het aspect trillingen ondanks het kwalitatieve karakter naar het oordeel van de Commissie nu voldoende onderzocht. Ze beveelt daarbij aan trillingen in de volgende fase kwantitatief te onderzoeken.⁹

2.5 Duurzaamheid: CO₂ emissies

De aanvulling neemt op correcte wijze het gehele studiegebied mee. Ook de onderbouwing is goed navolgbaar. De conclusie in de aanvulling is dat het een ‘bescheiden’ toename is van CO₂-emissies, uitgedrukt in percentages (tussen de 0,4% en 1,4% ten opzichte van de referentiesituatie). De toegekende score is nul. Dit is conform de toelichting bij het beoordelingskader (hoofdrapport MER), dat stelt dat wijzigingen van -5% tot +5% CO₂-uitstoot de score nul krijgen.

De Commissie constateert echter dat er in absolute zin sprake is van een significante toename van de CO₂-emissies. Ter aanvulling: de maatschappelijke kosten van de (extra) CO₂-emissies bedragen, zoals aangegeven in de MKBA, tussen de €111 miljoen en €407 miljoen (contante waarde 2029), ofwel 28% tot wel 85% van de investeringskosten. Dit betekent naar de mening van de Commissie dat de score voor de CO₂ uitstoot in de beoordelingstabel een min zou moeten zijn.

⁹ Daarbij geeft de Commissie voor het vervolg nog het volgende mee. De Aanvulling stelt: “Anderzijds is de fundatie van de Maasbrugpijlers en de landhoofden zo zwaar, dat dit de verhoogde kans op trillingsemissie van de dilataties of uitzetvoegen neutraliseert.” Het is niet correct om zonder verder onderzoek te stellen. De afstand is dusdanig kort en aanstoting kan groot zijn (VW van > 30 ton) dat dit nog maar de vraag is.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Eric van der Aa

Simone Filippini (voorzitter)

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

drs. Wim Korver

ing. Wim van der Maarl

Margo Meeuwissen MSc

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Voorkeursbesluit A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven, vast te leggen in een structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1, Wegen: “De verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracé-lengte van 10 km of meer.” Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?



U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3668](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl



Bijlage 1: Bestuurlijke reactie en antwoord provincie Gelderland



Ministerie van Infrastructuur en Milieu
T.a.v. de heer M.G.J. Harbers
Postbus 20901
2500 EX DEN HAAG

Datum

13 december 2023

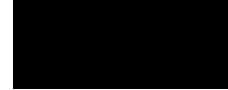
Zaaknummer

2018-003896

Onderwerp

Zienswijze Ontwerp Structuurvisie
MIRT-verkenning A50 Ewijk-
Paalgraven

Inlichtingen bij



Blad

1 van 2

Geachte heer Harbers,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen bij de ontwerp-structuurvisie MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven die op 2 november 2023 ter inzage is gelegd.

We zijn verheugd om te zien dat er voortgang zit op dit project en dat u kiest voor een robuuste oplossingsrichting. We hebben er vertrouwen in dat dit de bereikbaarheid in de regio ten goede komt.

Zienswijze

Met onze zienswijze willen wij het belang van de langzaamverkeerroute over de Maas bij Niftrik en het oplossend vermogen van de voorgestelde maatregelen in knooppunt Bankhoef benadrukken. Ook verzoeken wij u om oog te hebben voor de situatie op de rijksweg aan weerszijden van het plangebied voor de verbreding, waarbij onze focus in eerste instantie is gericht op de noordzijde (A50 Ewijk-Nijmegen).

Afwikkeling langzaam verkeer bij Niftrik

Door het wijzigen van de langzaamverkeerroute door Niftrik zal er meer fiets- en landbouwverkeer door het dorp heen komen. Dit heeft een effect op de leefbaarheid en verkeersveiligheid in het dorp. Wij verzoeken u hier aandacht voor te hebben en de gemeente Wijchen, de omwonenden en de leefbaarheidsgroep Niftrik nauw te betrekken bij deze ontwikkelingen.

Maatregelen knooppunt Bankhoef

De voorgenomen aanpassingen aan knooppunt Bankhoef leiden tot een betere bereikbaarheid van Nijmegen, Wijchen en de omliggende dorpen. Dit is een positieve ontwikkeling voor de regio. Wij vragen u echter ook om aandacht te hebben voor mogelijke negatieve effecten in de regio. Te denken valt aan verminderde bereikbaarheid vanwege de verwachte verkeerstoename op het onderliggend wegennet, leefbaarheidsknelpunten en geluidsoverlast. In dit verband wijzen wij met name op de geplande nieuwbouwwijk Wijchen-West en dorpen als Niftrik en Hernen.

Markt 11 | 6811 CG Arnhem
Postbus 9090 | 6800 GX Arnhem

026 359 99 99
post@gelderland.nl
www.gelderland.nl

BNG Bank Den Haag
NL74BNGH0285010824
BIC-code BNG Bank: BNGHNL2G

Btw-nummer: NL001825100.B03
KvK-nummer: 51468751



≡ provincie
Gelderland

Datum

13 december 2023

Zaaknummer

2018-003896


Blad

2 van 2

Effecten op toeleidende wegen

Het is te verwachten dat door de verruiming en verbetering van de capaciteit op de A50 tussen Ewijk en Paalgraven, er op de toeleidende wegen en wegvakken meer verkeer komt. Dat gaat mogelijk tot nieuwe knelpunten leiden op het onderliggende wegennet en op de A50 ten noorden van Ewijk. Wij verzoeken u hier aandacht voor te hebben en deze indien mogelijk te voorkomen.

Wij verzoeken u om genoemde punten zorgvuldig mee te nemen in de planvoorbereiding en ons van de verdere procedure op de hoogte te houden.

Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten. U kunt daarvoor contact opnemen met 

Met vriendelijke groet,
namens Gedeputeerde Staten van Gelderland






> Retouradres Postbus 16001 2500 BA Den Haag

OPENBAAR

College van Gedeputeerde Staten van Gelderland
Arnhem

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Den Haag
Postbus 16001
2500 BA Den Haag

Contactpersoon



Datum 4 april 2024
Betreft Uw bestuurlijke reactie op de ontwerp-structuurvisie en
bijbehorende documenten MIRT-verkenning A50 Ewijk-
Bankhoef-Paalgraven

Ons kenmerk

IENW/BSK-2024/116267

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

div.

Geacht college,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Als Bevoegd Gezag vanuit de Omgevingswet (voorheen Tracéwet), reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog twee opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant en de provincie Gelderland. Mijn reactie op uw bestuurlijke reactie is afgestemd met de andere opdrachtgever. In uw reactie brengt u verschillende aandachtspunten en vragen naar voren. Met deze brief wil ik daar graag op reageren.

U vraagt in uw advies aandacht voor de afwikkeling van langzaam verkeer bij Niftrik, maatregelen bij knooppunt Bankhoef en de effecten op de toeleidende wegen.

Afwikkeling langzaam verkeer bij Niftrik

In de volgende fase, namelijk planning- en studiefase, wordt een Integraal Inpassend Ontwerp opgesteld. Het Integraal Inpassend Ontwerp geeft ook in detail weer hoe de langzaamverkeersbrug er in detail uit zal zien en wat bijbehorende maatregelen zijn om hinder voor gebruikers en omwonenden zoveel te mogelijk te beperken. Het integraal inpassend ontwerp zal ook ingaan op de natuurlijke inpassing van de bruggen in relatie tot de omgeving. In deze fase is als uitgangspunt gehanteerd de huidige situatie over de Maasbruggen. De minister heeft, samen met u en de provincie Noord-Brabant, de wens om de exacte locatie en inrichting van de langzaamverkeersbrug nader te beschouwen, duidelijk ontvangen. In overleg met de direct betrokkenen zal dit onderdeel van de Voorkeursbeslissing in de planning- en studiefase in detail uitgewerkt worden. Voor deze uitwerking heb ik € 3 miljoen extra gereserveerd.

Maatregelen knooppunt Bankhoef

De maatregelen aangaande het knooppunt Bankhoef creëren extra capaciteit op de doorgaande wegen, en creëren daarmee, zoals u aangeeft, inderdaad een betere bereikbaarheid van de regio. Zoals u kunt lezen in het planMER is er ook sprake van negatieve effecten. In de planning- en studiefase wordt onderzocht wat de precieze effecten van het Integraal Inpassend Ontwerp zijn op het onderliggend wegennet en hoe deze gemitigeerd kunnen worden.

Effecten op aansluitende wegen

Ik ben bekend met het, door u genoemde, feit dat er ook op (onderdelen van) het onderliggend wegennet mogelijk sprake zal zijn van een verkeersaantrekkende werking. In de planning- en studiefase zal hier zeker aandacht aan gegeven worden. Ik ga graag met u hierover in gesprek indien blijkt dat er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Planning

In 2023 heb ik het besluit genomen om MIRT-projecten te herprioriteren. Dit betekent, nu de Voorkeursbeslissing is vastgesteld, dat het nog niet duidelijk is wanneer de planning- en studiefase voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kan starten.

Ik wil u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voort te zetten. Tot slot ga ik er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven te ondertekenen.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Datum
4 april 2024

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/116267

Bijlage 2: Bestuurlijke reactie en antwoord provincie Noord-Brabant

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
T.a.v. de heer Harbers
Postbus 20901
2500 EX 'S-GRAVENHAGE

Brabantlaan 1
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch
Telefoon (073) 681 28 12
Fax (073) 680 76 80
www.brabant.nl
IBAN NL86INGB0674560043

Bereikbaarheid
openbaar vervoer en fiets:
www.brabant.nl/route

Onderwerp

Zienswijze Ontwerp Structuurvisie MIRT-verkenning A50 Ewijk-Paalgraven

Geachte heer Harbers,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen bij de ontwerp-structuurvisie MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven die op 2 november 2023 ter inzage is gelegd.

Goed om te zien dat de weg is ingeslagen om dit knelpunt in het Rijkswegennet voortvarend aan te pakken. We gaan ervanuit dat het voorkeursalternatief gaat bijdragen aan een structurele verbetering in de bereikbaarheid van deze regio.

Zienswijze

In deze zienswijze willen we u drie aandachtspunten meegeven die, naast de inbreng van regionale partijen, voor de provincie van belang zijn bij de verdere uitwerking van het voorkeursalternatief:

- Een toekomstbestendige oplossing van het knooppunt Paalgraven.
- Maximale inzet voor de nog te realiseren doorfietsroute Oss-Nijmegen. Dit is onderdeel van de mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen-Eindhoven.
- Realisatie van de benodigde voorzieningen op de A50 voor een Bus Rapid Transit lijn tussen Eindhoven en Oss/Nijmegen. Ook dit is onderdeel van de mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen-Eindhoven.
- Effecten op aansluitende wegen.

Knooppunt Paalgraven

In de MIRT-verkenning is ervoor gekozen om het knooppunt Paalgraven onvolledig te laten omdat het volledig maken van dit knooppunt € 100 mln extra zou kosten. Wij hebben daarmee ingestemd maar dit betekent wel dat de afwikkeling van het verkeer tussen Rijkswegen op het onderliggend wegennet onderdeel is van het uit te werken voorkeursalternatief.

Doorfietsroute Oss-Wijchen

Datum

3 april 2024

Ons kenmerk

C2333795/5894349

Uw kenmerk

MIRT verkenning A50 Ewijk-Paalgraven

Contactpersoon

[Redacted]

Telefoon

[Redacted]

Email

[Redacted]

Bijlage(n)

-

De regionale partijen hebben een voorkeursalternatief voor de doorfietsroute Oss-Wijchen via Herpen vastgesteld (onderdeel van mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen-Eindhoven). Dit betekent dat deze doorfietsroute gebruik maakt van de langzaam verkeersbrug zoals wordt voorgesteld in de ontwerp-structuurvisie.

Datum

3 april 2024

Ons kenmerk

C2333795/5894349



Ook zien we het als een meekoppelkans om de doorfietsroute mee te nemen in het ontwerp van het viaduct (Berghemseweg) over de A50 ter hoogte van Herpen. Graag vragen we uw aandacht voor deze mogelijkheid.

Bus Rapid Transit Nijmegen-Eindhoven

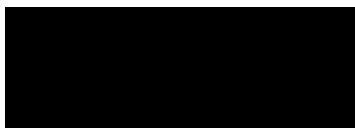
Binnen de mobiliteitsaanpak A50 corridor Nijmegen Eindhoven wordt gewerkt aan de uitrol van een Bus Rapid Transit verbinding Eindhoven-Oss/Nijmegen. Graag vragen we uw aandacht om bij de verdere planuitwerking rekening te houden met de inpassing van de benodigde infrastructuur voor deze BRT (bijvoorbeeld Bus op vluchtstrook en haltes).

Effecten op aansluitende wegen

We vragen uw aandacht voor het risico dat door de vergroting en verbetering van de capaciteit op de A50 tussen Ewijk en Paalgraven, er op de aansluitende wegen meer verkeer komt. Dat gaat mogelijk tot nieuwe knelpunten leiden op het onderliggende wegennet en op de A50 op en ten zuiden van knooppunt Paalgraven. Brabant onderzoekt mogelijke kleine inframeetregelen op het onderliggend wegennet mede om dit zoveel mogelijk te voorkomen. Wij verwachten dat u samen met ons bekijkt welke maatregelen in de toekomst nodig zijn om de leefbaarheid en veiligheid rondom de A50 te blijven waarborgen.

Wij vragen u om bovenstaande inzichten mee te nemen in de verdere planvoorbereiding en ons gedurende de uitwerking op de hoogte te houden. Uiteraard zijn wij bereid om deze zienswijze mondeling toe te lichten. U kunt daarvoor contact opnemen met 


Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,
namens deze,






> Retouradres Postbus 16001 2500 BA Den Haag

OPENBAAR

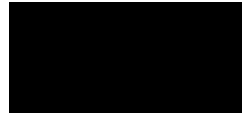
College van Gedeputeerde Staten van de provincie Noord-
Brabant
Postbus 90151
5200 MC 's-Hertogenbosch

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Den Haag
Postbus 16001
2500 BA Den Haag

Contactpersoon



Datum 4 april 2024
Betreft Zienswijze Ontwerp Structuurvisie MIRT-verkenning A50
Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Ons kenmerk

IENW/BSK-2024/116275

Uw kenmerk

-

Bijlage(n)

div.

Geacht College,

Hartelijk dank voor uw bestuurlijke reactie op de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Als Bevoegd Gezag vanuit de Omgevingswet (voorheen Tracéwet), reageer ik op reacties van u en de andere wettelijke bestuurs- en adviesorganen. De MIRT-verkenning heeft naast mijzelf nog twee opdrachtgevers: de provincie Noord-Brabant en de provincie Gelderland. Mijn reactie op uw bestuurlijke reactie is afgestemd met de andere opdrachtgever.

U vraagt in uw advies aandacht voor het knooppunt Paalgraven, de doorfietsroute Oss-Wijchen, BRT Nijmegen-Eindhoven en de effecten op de aansluitende wegen.

Knooppunt Paalgraven

In de Verkenning worden alle verkeersstromen in het studiegebied in beeld gebracht, dus ook die op knooppunt Paalgraven. Er is voor de inrichting van knooppunt Paalgraven een aantal alternatieven bekeken voor het afwikkelen van de toekomstige verkeersstromen. De Voorkeursbeslissing zal in de volgende fase, planning- en studiefase, nader worden uitgewerkt. Voor aanpassingen in en rondom het knooppunt Paalgraven heb ik een aanvullend budget van € 10 miljoen gereserveerd. Deze uitwerking zal worden afgestemd met de direct betrokken organisaties, bedrijven en omwonenden.

Doorfietsroute Oss-Wijchen

De doorfietsroute zal, zoals u aangeeft, gebruik maken van de langzaamverkeersbrug over de Maas. De langzaamverkeersbrug en de aansluitingen op het traject van de doorfietsroute zullen conform de dan geldende wet- en regelgeving worden aangelegd. Hierbij hanteert het Ministerie van IenW het uitgangspunt dat de verkeersveiligheid van de fietsers over de langzaamverkeersbrug gelijk blijft of verbeterd wordt ten opzichte van de huidige situatie over de bestaande verkeersbrug.

Het Integraal Inpassend Ontwerp, dat in de planning- en studiefase wordt opgesteld, geeft ook in detail weer hoe de langzaamverkeersbrug er uit zal zien en wat bijbehorende maatregelen zijn om de hinder voor omwonenden zoveel te mogelijk te beperken. Het integraal inpassend ontwerp zal ook ingaan op de natuurlijke inpassing van de Maasbruggen in relatie tot de omgeving. In de

verkenningfase is de huidige situatie over de Maasbrug als uitgangspunt gehanteerd. In voorbereiding op de uiteindelijke projectbeslissing zal Rijkswaterstaat samen met de provincie Noord-Brabant in gesprek gaan over de mogelijke inrichting van de langzaamverkeersbrug.

De meekoppelkans die u voordraagt aangaande ontwerp van het viaduct Berghemseweg, zal in de volgende fase nader beschouwd worden. Rijkswaterstaat zal in de volgende fase met u in overleg treden over deze meekoppelkans en de daarbij behorende financiering.

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Datum
4 april 2024

Ons kenmerk
IENW/BSK-2024/116275

Bus Rapid Transit Nijmegen-Eindhoven (BRT)

In de planning- en studiefase wordt de Voorkeursbeslissing nader uitgewerkt in een Projectbesluit. In dit projectbesluit zal rekening worden gehouden met (de dan bekende) benodigde infrastructuur voor op- en afritten, inclusief haltering van de BRT.

Effecten op aansluitende wegen

Ik ben bekend met het, door u genoemde, feit dat er ook op (onderdelen van) het onderliggend wegennet mogelijk sprake zal zijn van een verkeersaantrekkende werking. In de planning- en studiefase zal hier zeker aandacht aan gegeven worden. Ik ga graag met u hierover in gesprek indien blijkt dat er aanvullende maatregelen noodzakelijk zijn.

Planning

In 2023 heb ik het besluit genomen om MIRT-projecten te herprioriteren. Dit betekent, nu de Voorkeursbeslissing is vastgesteld, dat het nog niet duidelijk is wanneer de planning- en studiefase voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven kan starten.

Ik wil u bedanken voor uw constructieve bijdrage aan het project en ik kijk er naar uit om onze samenwerking voort te zetten. Tot slot ga ik er vanuit dat deze brief u voldoende vertrouwen geeft om gezamenlijk de bestuursovereenkomst voor de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven te ondertekenen.

Met vriendelijke groet,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Bestuurskern, Programmadirectie Mobiliteit en Gebieden,
Den Haag

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

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

mei 2024