Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

MIRT-verkenning
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Oplegnotitie bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau

Provincie Noord-Brabant

provincie
Gelderland



Deze oplegnotitie hoort bij de Notitie Reikwijdte en Detailniveau MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven (hierna: NRD). Van 21 juni tot en met 1 augustus 2022 kon iedereen een zienswijze indienen op de NRD. In deze oplegnotitie zijn wijzigingen of verduidelijkingen opgenomen naar aanleiding van de ingediende zienswijzen. De Stuurgroep A50 heeft op 23 januari de NRD met de oplegnotitie definitief vastgesteld.

Zienswijzen

In totaal zijn er 31 zienswijzen ingediend. Van de ontvangen zienswijzen zijn er 19 van burgers, 9 van (belangen-) organisaties en 3 van gemeenten. De meeste zienswijzen gaan over de thema's: leefomgeving (geluid en luchtkwaliteit), bereikbaarheid en verkeer en natuur.

Vooral op het gebied van leefomgeving geven indieners hun zorgen aan; een groot deel van de ingediende zienswijzen gaat over het thema geluid. Indieners pleiten bijvoorbeeld voor het meten in plaats van het berekenen van geluidsoverlast en vragen om de aanleg van nieuwe geluidswallen en geluidschermen. Ook wordt gevraagd om openingen tussen de verschillende geluidsschermen, bij bijvoorbeeld viaducten, te dichten.

Op het thema bereikbaarheid en verkeer is aandacht gevraagd voor het voorkomen van sluipverkeer en het verbeteren van de verkeersveiligheid. Een ander belangrijk aandachtspunt is het behouden van de voorzieningen voor langzaam verkeer (landbouwverkeer en fietsers) op de Maasbrug bij Ravenstein. Behoud van de bestaande natuur, dassenburchten en ecologische verbindingen zijn belangrijke aandachtspunten binnen het thema Natuur. Indieners pleiten ook voor nieuwe natuur, zoals een zichtwal van bomen langs gedeelten van de A50 of een nieuwe eco-verbinding tussen de natuurgebieden Herperduin en Keent. Ten slotte laten verschillende indieners weten dat zij graag actief geïnformeerd willen worden over de ontwikkelingen van het project.

Nota van Antwoord

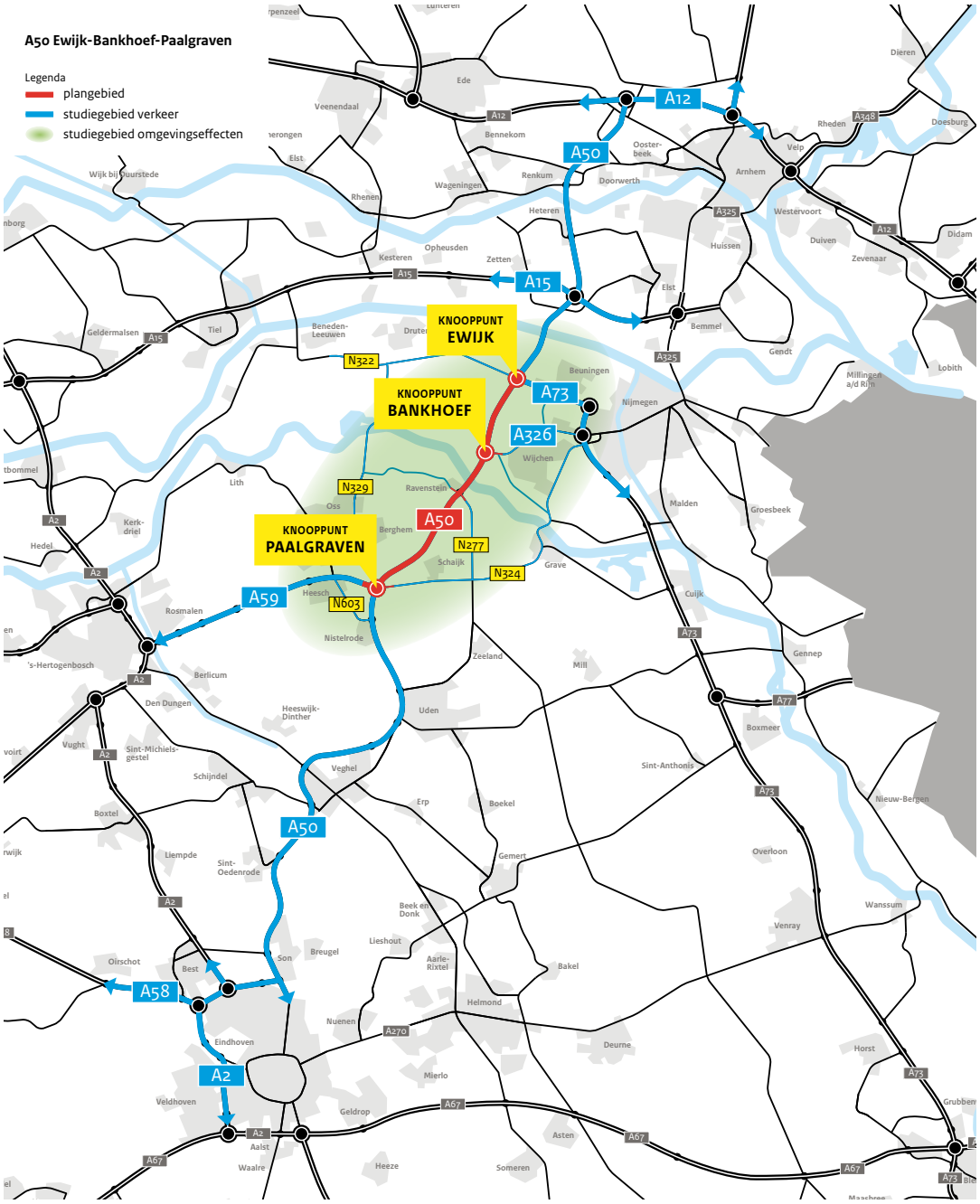
Iedereen die een zienswijze heeft ingediend op de NRD krijgt persoonlijk antwoord over de manier waarop het project de zienswijze meeneemt in het vervolg van de MIRT-verkenning. De geanonimiseerde zienswijzen en bijbehorende definitieve antwoorden worden, nadat de resultaten uit het vervolgonderzoek bekend zijn, opgenomen in de Nota van Antwoord. De Nota van Antwoord geeft inzicht in wat er met de zienswijzen gebeurt of wat er nog mee gedaan wordt in de volgende fase – de Planuitwerking. De Nota van Antwoord wordt bestuurlijk vastgesteld en de minister neemt deze in overweging mee bij de verdere besluitvorming over het project.

Aanpassingen op de NRD

De ingediende zienswijzen leiden niet tot aanpassingen van de scope of onderzoeksagenda van de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Hieronder volgen de aanvullingen en verduidelijkingen op de NRD. Ook wordt ingegaan op het advies van de commissie m.e.r.

Aanvulling hoofdstuk 1. Studiegebied

Op het kaartje van het studiegebied in de NRD (figuur 1-3 op bladzijde 6 van de NRD) zijn de Dorpenweg in Ravenstein, de N845 en de N847 onterecht niet meegenomen. In de probleemanalyse zijn deze wegen wel benoemd. Ook wordt het effect op deze wegen in de volgende fase (beoordelingsfase) van de MIRT-verkenning meegenomen. Daarom is het kaartje van het studiegebied aangepast (zie figuur 1).



Figuur 1: Plan- en studiegebied MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

Aanvulling hoofdstuk 2: Dorpskern Huisseling

De kern Huisseling ligt dicht bij de A50 maar wordt in de NRD niet benoemd als onderdeel van het onderzoek naar sluipverkeer in dorpskernen. In de beoordelingsfase wordt het effect op sluipverkeer door Huisseling wel in beeld gebracht. De kern Huisseling wordt met deze oplegnotitie alsnog benoemd als te onderzoeken dorpskern in het kader van sluipverkeer.

Verduidelijking hoofdstuk 2: GGD-onderzoek/hotspots

In de NRD wordt in paragraaf 2.4 verwezen naar de resultaten van een onderzoek van de GGD naar de geluidbelasting en geconstateerde 'hotspots'. De mededeling dat er volgens een GGD-rapport een aantal 'hotspots' van geluidsoverlast bestaat doet suggereren dat andere woonkernen langs de A50 geen overlast ervaren. Door het noemen van de twee hotspots als voorbeeld, is de suggestie gewekt dat deze locaties de enige locaties zijn die deze hinder ondervinden. Met deze oplegnotitie wordt benadrukt dat naast de genoemde hotspots uit het GGD-onderzoek ook andere locaties (direct) langs de A50 hinder (kunnen) ondervinden. Het resultaat van het GGD-rapport heeft geen invloed op de uitgangspunten van de onderzoeksagenda van de MIRT-verkenning.

Aanvulling hoofdstuk 4: Beoordeling van alternatieven in het PlanMER

In paragraaf 4.1 van de NRD staat beschreven op welke manier de alternatieven in het PlanMER onderzocht worden. Als aanvulling op deze paragraaf wordt de stapsgewijze aanpak naar het voorkeursalternatief verder toegelicht.

Er zijn vijf oplossingsrichtingen als kansrijk beoordeeld. Deze worden als alternatief uitgewerkt in de volgende fase (beoordelingsfase) van de MIRT-verkenning. Als eerste stap vindt, op basis van meer gedetailleerde en uitgewerkte informatie, een tussentijdse beoordeling plaats op een aantal onderscheidende aspecten. Beoordeeld wordt of één of meerdere van de vijf kansrijke alternatieven toch minder kansrijk blijken te zijn en daarmee niet volledig onderzocht hoeven te worden in het PlanMER.
De beoordeling in deze eerste stap vindt plaats op de volgende aspecten:

- Verkeersveiligheid,
- Verkeersprestatie,
- Betalen naar Gebruik,
- Quick scan MKBA,
- Stikstofdepositie en
- Bestuurlijk draagvlak.

Deze aspecten worden hieronder toegelicht.

Verkeersveiligheid

Op het aspect verkeersveiligheid vindt een kwalitatieve beoordeling plaats (zie www.mirttrajecten.nl/actueel/nieuws/2022/11/16/verkeersveiligheid-in-het-wegontwerp-van-de-a50) . De ontwerpen van alle vijf de alternatieven worden in deze stap verder in detail uitgewerkt. Hierdoor is het mogelijk om een nog beter beeld te vormen over de haalbaarheid van een veilig ontwerp van de weg.

Verkeerprestatie

Op basis van aanvullende verkeersberekeningen wordt het verkeerskundig doelbereik van de vijf alternatieven beoordeeld. Het verkeerskundig doelbereik wordt voornamelijk bepaald door verbeteringen op reistijden en voertuigverliesuren.

Betalen naar Gebruik

Betalen naar Gebruik is een afspraak uit het Regeerakkoord. Het kabinet wil per 1 januari 2030 de huidige motorrijtuigenbelasting hervormen door de lasten evenwichtiger en rechtvaardiger te verdelen.

Automobilisten betalen in het nieuwe systeem voor het daadwerkelijk gebruik van de weg en dus het aantal gereden kilometers. Ze betalen geen vast bedrag meer voor het bezit van een auto. Beoordeeld wordt in hoeverre Betalen naar Gebruik invloed heeft op de hoeveelheid verkeer op de A50. De te beantwoorden vraag daarbij is of het desbetreffende alternatief nog nodig is indien Betalen naar Gebruik wordt doorgevoerd.

Quickscan MKBA
Naast het PlanMER wordt ook een Maatschappelijke Kosten-Baten Analyse (MKBA) uitgevoerd. De MKBA levert belangrijke beslisinformatie over de kosten en opbrengsten van een alternatief. Op basis van verder in detail uitgewerkte ontwerpen ontstaat er meer duidelijkheid over de kosten van de alternatieven.
De resultaten van het onderzoek naar de verkeersprestatie levert input voor de baten. In de eerste stap van de beoordelingsfase wordt op basis van deze informatie een quickscan uitgevoerd naar de verhouding tussen kosten en baten over een periode van 100 jaar.

Stikstofdepositie
Voor alle vijf de alternatieven wordt in beeld gebracht of er effecten zijn op stikstofgevoelig habitat of leefgebieden voor soorten binnen Natura 2000-gebieden. Hierbij wordt bepaald of er alternatieven zijn die op voorhand geen significante negatieve effecten in Natura 2000-gebieden hebben.

Bestuurlijk draagvlak
De resultaten uit bovengenoemde onderzoeken leveren beslisinformatie op voor de Stuurgroep en kúnnen ertoe leiden dat er minder dan de in de NRD genoemde vijf alternatieven worden onderzocht in het PlanMER.

Aanvulling hoofdstuk 5 Advies commissie m.e.r.

Op 30 augustus 2022 heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (commissie m.e.r.) een advies gegeven op de NRD. Dit advies is te downloaden via www.commissiemer.nl/adviezen/3668.

In het advies van de commissie m.e.r. zitten aanbevelingen die overgenomen worden en enkele adviezen die ter kennisgeving worden aangenomen of uitgewerkt worden in de fase na de MIRT-verkenning.
De (aanvullende) adviezen die meegenomen worden in de verkenning en planMER zijn:
- Maak gebruik van de meest recente verkeersgegevens en -modellen;
- Breng voor de alternatieven het effect Betalen naar Gebruik in beeld en geef aan wat dit betekent voor de noodzaak van een alternatief;
- Maak voor het in beeld brengen van het verkeerskundig effect van de alternatieven gebruik van de scenario's voor demografische en economische omstandigheden (groeiscenario's WLO Hoog en WLO Laag);
- Werk het deelaspect verkeersveiligheid kwantitatief uit; het effect van een alternatief op de verkeersveiligheid wordt zowel kwalitatief als kwantitatief in beeld gebracht;
- Breng in beeld hoe centrale en decentrale wet- en regelgeving invloed heeft op de afweging in de keuze van de alternatieven;
- Beschrijf de relatie met andere projecten in de omgeving.

Daarnaast heeft de commissie m.e.r. het advies gegeven om, in aanvulling op de alternatieven in de NRD, een aantal varianten uit te werken op PlanMER niveau. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan aanvullende oplossingen voor duurzame mobiliteit, het variëren in de kwaliteit van het omliggende landelijk gebied en maatregelen die de geluidbelasting en de hoeveelheid stikstofdepositie verminderen.
Het advies daarbij is om te motiveren hoe deze alternatieven en varianten leiden tot het in de NRD genoemde voorkeursalternatief. Dit advies wordt niet volledig overgenomen:
- Aanvullende oplossingen voor duurzame mobiliteit zijn al in het MIRT-onderzoek onderzocht. Uit dit onderzoek blijkt dat mobiliteitsmaatregelen alléén de doorstromingsknelpunten niet op kunnen lossen. Daarom is besloten om parallel aan de MIRT-verkenning een strategische mobiliteitsagenda op te stellen

en uit te werken. Enkele duurzame mobiliteitsoplossingen, zoals een snelfietsroute en een Bus Rapid Transit, worden daarin onderzocht. In de MIRT-verkenning worden de raakvlakken met de strategische mobiliteitsagenda in beeld gebracht en vinden gesprekken plaats met de regio om initiatieven uit deze agenda niet onmogelijk te maken. Een duurzame mobiliteitsoplossing als volwaardig alternatief wordt daarom niet in het PlanMER onderzocht.

- Het variëren in de kwaliteit van het omliggende landelijke gebied is geen taak en geen onderdeel van deze verkenning. Eventuele meekoppelkansen die het project biedt voor ontwikkelingen in en rondom het landelijk gebied worden in deze fase wel geïnventariseerd, maar er worden geen alternatieven ontwikkeld waarin dit leidend is. Landschappelijke inpassing en de relatie met het omliggende landelijk gebied wordt wel onderzocht en beoordeeld in de inpassingsvisie. De inpassingsvisie brengt de kernkwaliteiten van het gebieds- en wegbeeld inzichtelijk en formuleert voorwaarden en kansen voor de inpassing van de infrastructurele oplossing in het landschap.

- In deze fase van het project vindt onderzoek plaats naar de noodzaak en de mogelijkheden voor het realiseren van aanvullende maatregelen die mogelijk te verwachten negatieve effecten kunnen wegnemen of verminderen. Er wordt geen ‘meest milieuvriendelijk alternatief’ opgesteld; een dergelijk alternatief is (vanuit de Wet milieubeheer) niet verplicht en wordt, gezien de aard van de benodigde oplossing van deze MIRT-verkenning, niet als een reëel alternatief gezien.

Dit is een uitgave van het

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

december 2022