

Ministerie van Infrastructuur en
Waterstaat, directie Participatie
A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5340 BA Oss

Wilt u bij uw reactie de
datum van deze brief en
ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Doorkiesnummer
28 juli 2022		E. Neelen	14 0412
Onderwerp			
Zienswijze NRD			

Geachte minister,

Graag maken wij, als gezamenlijke gemeenten en dorpsraden, gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen op de MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, Nota Reikwijdte en Detailniveau.

Hierbij gaan wij in op de volgende onderwerpen: regionaal belang, plan- en studiegebied, milieuaspecten in relatie tot leefbaarheid en de omgevingsaspecten.

Regionaal belang

De A50-corridor is dé verbinding tussen de economische centra Nijmegen en 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- en logistieke economie groeien snel. Werkgelegenheid groeit, bedrijven worden groter en de logistiek neemt fors toe. Deze groeiende samenhang vraagt om een gezamenlijke aanpak. Mede daarom dienen de gemeenten Oss, Bernheze, Maashorst en Meijerijstad gezamenlijk deze zienswijze in. We onderschrijven en benadrukken het belang van de aanpak van de A50.

Plan- en studiegebied

Het kerngebied is nu beperkt tot de A50 tussen Ewijk en Paalgraven. Verzoek is om het kerngebied uit te breiden tot en met de A50 bij Veghel. Verder geldt dat knooppunt Paalgraven binnen deze corridor een knelpunt is. Voor de bereikbaarheid van onze regio is het

functioneren van dit knooppunt erg belangrijk. Een goede doorstroming op dit knooppunt is van belang voor het economisch functioneren van de regio. Tevens is het een belangrijk knooppunt als het gaat om de relatie met omliggende gemeenten.

Bij knooppunt Paalgraven gaat het in het MIRT-onderzoek echter alleen om de verbindingswegen en de aansluitingen en niet om het onderliggende wegennet dat in het knooppunt de snelwegen A50 en A59 verbindt (en het knooppunt compleet maakt). 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. Het knooppunt is wel in onderzoek genomen, maar er zijn (vooralsnog) geen financiële middelen voor beschikbaar. Wij vinden het functioneren van dit knooppunt dermate van belang dat we willen dat ook knooppunt Paalgraven wordt aangepakt en dat de middelen daarvoor worden vrijgemaakt.

Daarnaast willen wij ook de verkeersveiligheid op dit knooppunt onder uw aandacht brengen en dan met name de veiligheid voor fietsers. Het gelijkvloers kruisen van fietsers bij de verkeerslichten op de zuidelijke aansluiting bij Oss-oost is met de intensiteiten op dit wegvak wat ons betreft niet acceptabel. Dit brengt te veel risico op ongevallen met zich mee.

De beschrijving van de ontwikkelingen van het plangebied zijn vooral op regionale ontwikkelingen gebaseerd. Op het een hoger schaalniveau is te zien dat de ontwikkelingen op de A50 als geheel, in combinatie met A59, een toename van logistieke bedrijvigheid laten zien, met als gevolg een toename van het vrachtverkeer op deze routes. Wij verwachten dat de voorgenomen invoering van de vrachtwagenheffing effect gaat hebben op de routekeuze van vrachtverkeer, met sluipverkeer op het onderliggend wegennet tot gevolg. Wij vragen uw aandacht hiervoor en vragen u om deze effecten in beeld te brengen en mee te nemen in het verdere onderzoek. Daarnaast wordt wat betreft de bevolkingsgroei vooral de grotere steden langs de A50/A59 genoemd. Ook in onze gemeenten vindt de komende decennia een substantiële woningbouwopgave plaats. Alleen al in Oss is het voornemen om de stad uit te breiden met ruim 8.000 woningen. Dit is een nieuwe ontwikkeling ten opzichte van de start van het MIRT traject. Wij verzoeken u om dit aan te passen in de nota en dit mee te nemen in de vervolgonderzoeken.

In het studiegebied verkeer wordt de Dorpenweg niet meegenomen, terwijl juist op deze weg effecten van de maatregelen te verwachten zijn, als alternatieve route van de Ravensteinse brug naar Oss. Op pagina 12 wordt de Dorpenweg immers expliciet genoemd als sluiproute

om files op de A50 te omzeilen. We gaan er van uit dat dit een vergissing is en verzoeken u om dit aan te passen in de nota.

Daarnaast is er ook sprake van sluipverkeer in andere kernen langs de A50, zoals Nistelrode, Vorstenbosch, Mariaheide en Heeswijk-Dinther. Hier treedt sluipverkeer op bij congestie op de A50 ter hoogte van Uden en Veghel. Wij vragen u om deze effecten in het vervolgonderzoek mee te nemen.

Milieuaspecten in relatie tot leefbaarheid

De milieuaspecten, met name geluid en fijnstof, zijn voor onze inwoners, hun gezondheid en de leefbaarheid erg belangrijk. In de beoordeling van de oplossingsrichtingen wordt getoetst aan wet- en regelgeving. Hierbij wordt vooral gewerkt met modelberekeningen. Wij begrijpen deze werkwijze maar de modellen komen lang niet altijd overeen met hoe inwoners het geluid en de luchtkwaliteit ervaren. Het zou goed zijn als we hier rekening mee kunnen houden bij de MER. Zo wordt er door onze dorpsraden Ravenstein en Herpen en door de bewoners uit Schaijk gevraagd om een nul-meting en een monitoring op geluid. Graag gaan we met u in gesprek over hoe we hieraan tegemoet kunnen komen.

Daarnaast verwijst u naar twee hotspots waar omwonenden van de snelweg volgens GGD-onderzoek hinder ervaren van verslechterde luchtkwaliteit en geluidsoverlast. Eén van die hotspots is bij de Maasbrug bij Niftrik. Wij willen benadrukken dat het hier ook gaat om het woongebied bij Ravenstein, Herpen (wijk Wilgendaal), Neerloon en Schaijk en verzoeken u om dit ook als hotspot mee te nemen.

In het beoordelingskader zeefII geeft u aan dat de doelstelling voor geluid is; het voorkomen van een substantiële toename van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden binnen het studiegebied. Wij vragen ons af wat dan substantieel is en zouden dit graag gewijzigd zien in het voorkomen van een toename.

Ten aanzien van de luchtkwaliteit geeft u aan dat deze in het kerngebied A50 voldoet aan de norm van 40 ug/m³. De norm voor luchtkwaliteit bestaat uit NO_x en fijnstof. Welke norm wordt hier bedoeld? Verder gaan de huidige normen wijzigen. De landelijke overheid, provincies en regiogemeenten RNOB werken toe naar een luchtkwaliteit in 2030 met de norm voor fijnstof 20ug/m³ (PM₁₀), 10 ug/m³ (PM_{2,5}) en stikstofoxide (40 ug/m³). We gaan er vanuit dat aan deze normen wordt getoetst.

De WHO adviseert een nog scherpere normstelling. Het is goed om te lezen dat de waarden worden beschouwd ten opzichte van de WHO advieswaarden. We gaan er van uit dat hier het WHO advies van 2021 wordt bedoeld.

Omgevingsaspecten

Ten aanzien van de omgevingsaspecten willen we graag de volgende aandachtspunten meegeven. Mogelijk dat hier (meekoppel)kansen liggen.

- In natuurgebied de Maashorst, waar de A50 doorheen loopt, is sprake van verdroging (Maashorst noordzijde; Herperduin) en vernatting (Maashorst zuidzijde). Uit onderzoek komt nu informatie naar boven dat de aanleg van de A50 mede-veroorzaker is van deze problematiek. De A50 fungeert als dijklichaam, waardoor het water vanaf de zuidzijde van de Maashorst niet door kan stromen richting de noordzijde (Herperduin). Met alle natuurproblemen van dien. Bij het aanpakken (verbreden) van de A50 is het daarom wenselijk en zelfs noodzakelijk dat er een oplossing wordt geboden voor deze barrière-werking.
- In de gebiedsvisie Buitengebied heeft de gemeente Oss de ambitie opgenomen om een landschappelijke verbinding te maken tussen Herperduin en Keent. De ambitie is een landschapszone met oversteek over de snelweg zodat op termijn bijvoorbeeld grote zoogdieren kunnen migreren tussen beide landschapstypen. De ambitie moet nog worden uitgewerkt maar is zeker relevant en levert wellicht kansen op voor natuurcompensatie.
- Bij Vorstengraf/Paalgraven hebben we te maken met 3 monumenttypen: Rijksmonument Paalgraven, archeologisch monument Paalgraven en herinneringsmonument Vorstengraf en Zevenbergen. Er wordt in de Nota Reikwijdte en Detailniveau geen aparte aandacht geschonken aan het behoud van de monumenten. Er zijn echter verschillende alternatieven die hier wel impact op kunnen hebben.
Beide monumententerreinen zijn inmiddels icoonbeelden geworden voor Oss. De terreinen horen bij de archeologische, maar ook toeristische paradepaardjes van Oss. Het lijkt ons zeer onwenselijk om de (rijks)monumenten of de herinneringsmonumenten aan te tasten. Wij verzoeken u om in te zetten op een minimale afbreuk van deze monumenten en indien dit echt niet mogelijk is mitigerende en/of compensatiemaatregelen te nemen.
Verder gaan we er voor de overige delen van het tracé van uit dat er rekening wordt gehouden met het feit dat het formele archeologische traject doorlopen moet worden, met alle benodigde gedetailleerde (veld)onderzoeken.
- De systematiek voor externe veiligheid onder de omgevingswet gaat veranderen, dan gelden er aandachtsgebieden. Vaste afstand van 30m (brandaandachtsgebied) en 200m van de weg (explosieaandachtsgebied) gaat gelden. Zeer Kwetsbare Gebouwen

horen daarin niet thuis. Wij gaan er van uit dat Plan m.e.r. dit inzichtelijk gaat maken volgens zowel de huidige als de nieuwe wetgeving.

- Het aspect trillingen ontbreekt. Graag willen we daar aandacht voor vragen.
- Vanuit de energietransitie vragen we aandacht voor mogelijke koppelkansen met zonnepanelen op of geïntegreerd in geluidschermen en zonnenvelden langs het tracé, om eventueel de extra CO2 uitstoot te compenseren. En graag aandacht voor de laadinfrastructuur langs de snelweg voor elektrisch vervoer, zowel voor personen- als vrachtverkeer.

Wij hopen hiermee onze bijdrage te hebben geleverd aan de Nota Reikwijdte en Detailniveau en zien uw reactie met belangstelling tegemoet.

Hoogachtend,

Mede namens de gemeenten Maashorst, Bernheze, Meierijstad,
en namens de dorpsraden van Ravenstein en Herpen,

Burgemeester en Wethouders van de gemeente Oss,
Namens dezen

De secretaris,



Drs. H. Mensink

wethouder Mobiliteit en Infrastructuur c.a.



S.M.J.N. van den Bergh