

*Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Directie Participatie
o.v.v. MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-
Paalgraven
Postbus 20901
2500 EX Den Haag*

Gemeente Wijchen

Kasteellaan 27
Postbus 9000
6600 HA Wijchen

t 088 432 70 00

e gemeente@wijchen.nl

contactpersoon

M.J.H. Eijkhout

t 088-432 7453

ons kenmerk

Z/23/149531

datum 12 december 2023
onderwerp Zienswijze Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-
Paalgraven
verzonden

Geachte minister,

Graag maken wij gebruik van de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen tegen de Ontwerp-Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Deze zienswijze is in aanvulling op de gezamenlijk ingediende zienswijze van de Groene Metropoolregio Arnhem Nijmegen(GMR), Nijmegen en Wijchen en gaat met name in op de lokale Wijchense aandachtspunten.

Wij zijn blij met de verbreding van de A50 tussen Ewijk en Paalgraven van twee keer twee rijstroken, naar twee keer drie rijstroken en de nieuwe langzaam verkeer brug bij Niftrik, waarbij fiets en landbouwverkeer van elkaar gescheiden worden. Om onze regio ook in de toekomst bereikbaar te houden zijn dit belangrijke maatregelen. Wij onderschrijven dan ook het voorkeursalternatief dat in de ontwerp-structuurvisie is opgenomen.

Maar er speelt nog meer als het gaat om gezamenlijke integrale overheidsopgaven. Daarom gaan we in het onderstaande in op de volgende onderwerpen: mobiliteitsaanpak, milieuaspecten in relatie tot leefbaarheid en de druk op het onderliggende wegennet.

Mobiliteitsaanpak

Flankerend aan de verbreding van de A50 loopt de aanvullende mobiliteitsaanpak. De mobiliteitsaanpak bevat extra maatregelen die positief bijdragen aan de bereikbaarheid van de regio's langs deze A50 op zowel de korte, middellange als lange termijn. Onderdeel hiervan zijn o.a. de doortraproute Nijmegen-Wijchen-Oss en de Bus-Rapid-Transit (BRT) Nijmegen-Oss-Eindhoven die ook als meekoppelkansen zijn benoemd. Wij onderschrijven het belang van deze projecten en werken momenteel mee aan de verdere verkenning hiervan in de planuitwerking. De nieuwe fietsbrug (gekoppeld met landbouwverkeer) als gevolg van de verbreding van de autoweg naar 2x3 rijstroken brengt de ontwikkeling van de doortraproute in een stroomversnelling. Tijdens de diverse werkateliers hebben wij regelmatig aandacht gevraagd voor de verkeersafwikkeling van het langzame verkeer(landbouwverkeer en fietsers) door Niftrik. Helaas is in de ontwerp structuurvisie nog de bestaande route opgenomen. Deze route door de kern Niftrik is zeer ongewenst en daar dient een oplossing voor te komen.

Milieuaspecten in relatie tot leefbaarheid

In hoofdstuk 2 van de ontwerp structuurvisie worden de opgaves 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. En deze wordt door de verbreding van de A50 niet minder: door een toename van verkeersintensiteit en de uitbreiding naar twee keer drie rijstroken, waardoor de A50 dichter bij de bebouwing van de kernen Hernen en Niftrik komt te liggen.

De leefbaarheidsgroepen Hernen Leur en Niftrik vragen al jaren of er iets aan de geluidsoverlast van de A50 kan worden gedaan.

Bij het opstellen van het Strategisch kompas: Wijchen2035 'De kracht van Wijchen', een door onze gemeenteraad vastgesteld koersdocument, heeft een groot aantal bewoners aangegeven overlast te ondervinden van de A50 en dat men geluidwerende maatregelen wenst. In het koersdocument is het volgende opgenomen:

De inwoners vinden het belangrijk dat de overlast van groot (vracht- en landbouw-) verkeer op dorpswegen en de geluidsoverlast van de A50 en de spoorbrug worden aangepakt. Bijvoorbeeld door groot verkeer om te leiden uit de dorpen en door geluidswerende maatregelen bij de A50. We gaan hiermee aan de slag en bespreken met onze partners die hierover gaan, zoals het Rijk en de Provincie, wat er mogelijk is.

Uit de beoordeling van de verschillende alternatieven blijkt dat beide alternatieven een flink negatief effect hebben op de al slechte geluidskwaliteit in de onze dorpen Hernen en Niftrik maar ook bij woningen verder weg gelegen van de A50. Er is niet alleen een toename van het aantal geluidgehinderden maar ook van de hoogte van de geluidbelasting. Daarnaast maken wij ons zorgen of door de hogere geluidbelasting er in de toekomst in onze dorpen Hernen en Niftrik nog wel nieuwe woningen kunnen worden gebouwd. Is er bij toekomstige woningen nog wel sprake van een aanvaardbaar woon- en leefmilieu?

Daarnaast heeft de verbreding 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)".

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?

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 óf 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. Graag gaan we met u in gesprek over hoe we hieraan tegemoet kunnen komen.

Druk op onderliggend wegennet

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 hopen met deze zienswijze een constructieve bijdrage te hebben geleverd aan de Ontwerp Structuurvisie A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven en nodigen u en uw team uit om samen met ons nog meer werk met werk te maken om de A50-aanpak meteen te benutten voor een beter, krachtig, sociaal, veilig en duurzaam mobiliteitssysteem dat we als overheden nastreven.

We zien uw reactie graag tegemoet.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders

J.M. Hendrix
gemeentesecretaris

R.D. Helmer - Englebert
burgemeester