

Vergaderjaar 2023–2024

36 410 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Mobiliteitsfonds voor het jaar 2024

Nr. 15

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 30 oktober 2023

Op dit moment is de MIRT-Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven (A50EBP) in de afrondende fase. Het doel van deze Verkenning is het vinden van een oplossing voor de huidige en toekomstige bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblemen door het verbeteren van de doorstroming tussen de knooppunten Ewijk en Paalgraven in beide richtingen van de A50 en op de knooppunten zelf. Hierdoor nemen de betrouwbaarheid van de reistijd op het netwerk, de verkeersveiligheid en robuustheid van het netwerk, en de bereikbaarheid van het gebied per saldo toe.

In de afgelopen periode is samen met de regionale partijen (provincies en gemeenten) een Ontwerp-Voorkeursbeslissing uitgewerkt. Hierbij zend ik u daarom de Ontwerp-Structuurvisie met het plan-MER (zie bijlage 1 en 2). De bijlagen en de achtergrondrapporten zullen bij de terinzagelegging beschikbaar zijn op de website van het Platform participatie (www.platformparticipatie.nl).

Achtergrond MIRT-Verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven

De verkeersproblemen op de A50-corrridor Nijmegen-Eindhoven zijn fors en nemen de komende jaren verder toe. De Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) uit 2017 voorzag voor 2040 ernstige capaciteitsproblemen op het A50-traject Ewijk-Paalgraven. Ook de opvolger van de NMCA, de zogenaamde Integrale Mobiliteitsanalyse uit 2021 (IMA2021) (Kamerstukken 31 305 en 29 984, nr. 328), geeft aan dat het trajectdeel ter hoogte van aansluiting Ravenstein in het toekomstjaar 2040 met zowel een hoog groeiscenario als een laag groeiscenario 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, leefbaarheid en woningbouw in Gelderland en Noord-Brabant.

Ontwerp-Voorkeursbeslissing en Ontwerp-Structuurvisie

In de MIRT-Verkenning A50EBP is een Ontwerp-Structuurvisie uitgewerkt waarin de Ontwerp-Voorkeursbeslissing is opgenomen. De in de Ontwerp-Voorkeursbeslissing opgenomen maatregelen zorgen ervoor dat de bereikbaarheids- en verkeersveiligheidsproblematiek tussen knooppunten Ewijk, Bankhoef en Paalgraven in vergaande mate wordt opgelost. Deze Ontwerp-Voorkeursbeslissing voldoet het beste aan de doelstellingen (verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid) die bij de start van het project gesteld zijn. De provincies Gelderland en Noord-Brabant hebben daarnaast tijdens de stuurgroep op 28 september hun voorkeur uitgesproken voor deze Ontwerp-Voorkeursbeslissing.

De Ontwerp-Voorkeursbeslissing bestaat uit de volgende elementen waarbij in de Ontwerp-Structuurvisie een nadere detaillering van de hieronder benoemde elementen is opgenomen:

- i. Een volledige verbreding van de A50 tussen knooppunt Ewijk (hectometreering 147,9) en knooppunt Paalgraven (hectometreering 129,5). Dit tracé wordt uitgebreid met één extra rijstrook in beide rijrichtingen. In totaal betekent dit 3 rijstroken per rijrichting (2x3).
- ii. Ter hoogte van de brug over de Maas wordt dit gerealiseerd door de huidige twee losse brugdelen aan elkaar te koppelen waardoor er één breed brugdek ontstaat voor toepassing van 3 rijstroken met een versmalde vluchtstrook per rijrichting.
- iii. Voor het langzaam verkeer wordt een nieuwe brug voorzien aan de Niftrikse zijde van de A50, met een aparte strook voor landbouwverkeer en een aparte strook voor fietsers.
- iv. Het viaduct over de spoorlijn Tilburg-Nijmegen wordt vervangen, zodat de uitbreiding naar 2x3 rijstroken mogelijk is (zowel in zuidelijke als noordelijke rijrichting).
- v. Vervanging van de kunstwerken over de A50: Schaijkseweg, Hamstraat, Berghemseweg, Hernenseweg, Rijsvenseweg, Klapperstraat.
- vi. De aansluiting Ravenstein wordt aan beide zijden van de A50 aangepast (zie nadere omschrijving in 3.4.1).
- vii. Aanleg enkelstrooks rotonde ter hoogte van de toe- en afrit op de Erfsestraat.
- viii. Verbreding van de afrit van de A50 richting de A326 (oost) bij knooppunt Bankhoef van een enkele naar een dubbele rijstrook. Dit geldt ook voor de andere rijrichting (A326–A50) in combinatie met het rechte trekken van de verbindingsboog. Om deze verbreding in te passen wordt op de A50 in zuidelijke richting kort vóór de samenvoeging van A50 en A326 het aantal rijstroken teruggebracht naar 2. Vervolgens voegen de twee wegen samen tot 4 rijstroken, die kort voor de Maasbrug worden teruggebracht naar 3 rijstroken.
- ix. Aanleg van extra parkeerplaatsen op verzorgingsplaatsen De Ganzenven en De Gagel.
- x. Daarnaast wordt in de toekomstige planuitwerking de afwikkeling van het verkeer op het onderliggende wegennet bij knooppunt Paalgraven verder onderzocht. Ook wordt er gekeken naar de afwikkeling van het fietsverkeer vanaf de Maasbrug bij het dorp Niftrik.

Stikstof

Bij het opstellen van het milieueffectrapport is ook gekeken naar de verkeersaantrekkende werking door de verbreding van de weg en of dit, ten opzichte van de situatie zonder project, voor een toename kan zorgen van stikstofdepositie op habitattypen/leefgebieden in Natura 2000-gebieden die al overbelast zijn in de huidige situatie. Alle onderzochte alternatieven scoren hierop negatief. Dit houdt in dat effecten op de kwaliteit van deze gebieden niet op voorhand kan worden uitgesloten, waardoor mogelijk mitigatie en/of compensatie nodig is en een risico voor de haalbaarheid van het Tracébesluit optreedt. Voor het voorkeursalternatief en de Ontwerp-Structuurvisie is daarom de haalbaarheid van de onderbouwing apart beschouwd in een bijlage van de Ontwerp-Structuurvisie genaamd de «notitie Doorkijk ADC-toets Verkenning A50EBP». In die notitie is ook nader ingegaan op de habitattypen/leefgebieden van soorten waarop een toename van stikstofdepositie plaatsvindt.

Capaciteit

Voor de volgende fase van dit project is er naar verwachting nog niet voldoende (personele) capaciteit aanwezig.

Financiën

Voor het project A50 was bij de start van de Verkenning, in 2020, € 75 mln gereserveerd. Gedurende de Verkenning zijn uiteindelijk 2 kansrijke alternatieven nader uitgewerkt, geraamd en op effecten beoordeeld. Vanuit deze kansrijke alternatieven is het voorkeursalternatief samengesteld en geraamd. Op basis van deze ramingen heb ik besloten om vanuit de Woningbouwmiddelen uit het Regeerakkoord Rutte III een aanvullend bedrag van € 365 mln. toe te voegen aan het projectbudget. De totale kosten voor het Rijk bedragen € 435 mln.

De sterke toename van de geraamde kosten is door meerdere factoren beïnvloed. Zo is gebleken dat de voorziene aanpassingen aan de infrastructuur complexer en ingrijpender zijn dan in eerste instantie leek. De kostentoeename is zeer fors, maar gezien het belang van dit project, ook voor de Nederlandse economie, heb ik gezamenlijk met de regionale partners besloten toch het benodigde budget toe te voegen aan het projectbudget.

Strategische agenda van de regio.

De provincies en de betrokken gemeenten hebben een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak voor de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven opgesteld. In het BO MIRT zullende vervolgstappen van deze agenda ter besluitvorming voorgelegd. Voor de agenda is € 34 mln. gereserveerd.

Procedure Ontwerp-Structuurvisie

Bewoners en geïnteresseerden hebben op verschillende manieren inbreng kunnen leveren gedurende de Verkenning. Zo zijn er op veel verschillende momenten informatieavonden en workshops geweest en heeft men ook op de website van het project (A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven | MIRT trajecten) inbreng kunnen leveren op de plannen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers