



OPENBAAR
Minister

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Den Haag
Postbus 16001
25 00 BA Den Haag

Datum
12 oktober 2023

Bijlage(n)
-

memo

Bijlage 1: Nadere toelichting tbv beslisnota vaststellen
ontwerpstructuurvisie

Toelichting

Indien u besluit om de Ontwerp-Structuurvisie vast te stellen (scenario 1) dan worden alle stukken gepubliceerd via www.platformparticipatie.nl en www.ruimtelijkeplannen.nl. De Tweede Kamer wordt schriftelijk geïnformeerd met de brief die met deze nota aan u wordt voorgelegd ter ondertekening. De definitieve Structuurvisie kan vervolgens in het voorjaar van 2024 worden vastgesteld onder de vereisten van de Tracéwet. Aandachtspunt hierbij is wel dat met ingang van 1 januari 2024 de Omgevingswet in werking treedt. De Tracéwet komt dan te vervallen en daarmee ook de figuur van de Structuurvisie. Op basis van het overgangsrecht van de Omgevingswet kan A50EBP gebruik blijven maken van de Tracéwet mits het Ontwerp-Tracébesluit voor 1 januari 2025 ter inzage wordt gelegd. Lukt dat niet dan gaat het project van rechtswege verder onder de Omgevingswet.

De grootste risico's voor het project vormen de capaciteit van Rijkswaterstaat en het mitigeren van de stikstofdepositie op onder andere de Veluwe en de Rijntakken, zie ook paragraaf risico's.

U kunt er voor kiezen om vanwege deze reden de Ontwerp-Structuurvisie niet vast te stellen en alleen de bestuurlijke voorkeur voor het Ontwerp-Voorkeursbeslissing (VKA) uit te spreken.

Indien u alleen een bestuurlijke voorkeur uitspreekt (scenario 2) dan wordt de vaststelling en de publicatie van een op onderdelen gewijzigde Ontwerp-Structuurvisie A50EBP en een aangepaste Plan-MER, uitgesteld tot het nieuwe Kabinet is geïnstalleerd. De Ontwerp-Structuurvisie dient op dat moment te voldoen aan de vereisten uit de Omgevingswet. De voorliggende Plan-MER geeft een doorkijk naar de consequenties op de milieuthema's bij uitwerking onder de Omgevingswet. Hieruit blijkt dat de uitkomsten niet zullen leiden tot een wijziging in de keuze van het Ontwerp-Voorkeursbeslissing.

Op 28 september jl. heeft de Stuurgroep A50EBP haar voorkeur uitgesproken voor het alternatief 2x3 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk zoals genoemd in de notitie Ontwerp-Voorkeursbeslissing (bijlage 3).

In de MIRT-Verkenning A50EBP is een Ontwerp-Structuurvisie uitgewerkt waarin de Ontwerp-Voorkeursbeslissing (de bestuurlijke keuze van het VKA) 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.

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Deze Ontwerp-Voorkeursbeslissing voldoet het beste aan de doelstellingen (verbeteren doorstroming en verkeersveiligheid) die bij de start van het project gesteld zijn en passen binnen het beschikbaar gestelde budget. De provincies Gelderland en Noord-Brabant hebben, mede op basis van de adviezen van de diverse gemeenten en waterschappen, tijdens de stuurgroep op 28 september 2023 hun voorkeur uitgesproken voor deze Ontwerp-Voorkeursbeslissing.

Datum
12 oktober 2023

MKBA:

Bij het bepalen van de maatschappelijke baten van dit VKA is gekeken naar directe, indirecte en externe effecten. Baten zijn bepaald voor zowel een hoog economisch groeiscenario (WLO Hoog) als een laag groeiscenario (WLO Laag). Voor dit VKA geldt dat tegenover de totale kosten substantiële (positieve) baten staan, dit resulteert voor WLO Hoog in een kosten-batenratio van 4,4 en voor WLO Laag in een kosten-batenratio van 1,4. Dit komt met name doordat het VKA een forse bijdrage levert aan een betere bereikbaarheid en doorstroming in de regio.

Financiële consequenties:

De investeringskosten zijn geraamd conform de 'Standardsystematiek voor kostenramingen' (SSK). De berekende waarde betreft een 'middenwaarde', met een bandbreedte van -15% en +25%. De investeringskosten zijn inclusief BTW en inclusief risico-opslag. De berekende investeringskosten behorende het VKA bedragen 360 mln € plus een reservering van 13 mln. € voor maatregelen op het onderliggend wegennet. Het verschil tussen de raming (373 mln €) en het beschikbare budget (435 mln €, prijspeil 2023) wordt vooralsnog gereserveerd voor het opvangen van (on)voorzien risico's die zich in voordoen in de volgende fase en maken deel uit van het taakstellend budget.

Conform de MIRT-spelregels is in kaart gebracht wat de effecten op het toekomstig B&O budget zijn. De instandhoudingskosten zijn geraamd op basis van Life Cycle Cost (LCC), met een discontovoet van 1,6%. De toename van de instandhoudingskosten ten opzichte van de huidige situatie is in beeld gebracht. De berekende toename van de instandhoudingskosten als gevolg van dit VKA bedraagt € 122 mln. (prijspeil 2022). Voor de periode 2024 tot met eind 2031 (looptijd eerstvolgende instandhoudingsopdracht RWS) is voorzien in benodigde budgetten voor beheer en onderhoud van de A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven. Het beschikbaar stellen van hogere onderhoudsbudgetten per 2032 valt buiten de reikwijdte van deze nota, maar is een aandachtspunt bij de (toekomstige) besluitvorming over de nieuwe instandhoudingsopdracht aan RWS per 2032.

Afweging Stuurgroep:

De keuze door de Stuurgroep voor het VKA is gemaakt op basis van de volgende af- en overwegingen:

- Het VKA heeft voldoende probleemoplossend vermogen. De doelstellingen om de doorstroming en de verkeersveiligheid te verbeteren worden gehaald.
- Het VKA heeft een aantal belangrijke aandachtspunten voor wat betreft de effecten op milieu en leefomgeving (onder meer geluid).
- De kosten behorende bij het VKA 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 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. extra. De totale kosten van het VKA bedragen daarmee € 377 mln (prijspeil 2023). Dit past binnen het beschikbare budget van 435 miljoen € (prijspeil 2023).

- Het VKA heeft een duidelijk positieve kosten-baten ratio, ofwel een hoge maatschappelijke efficiëntie.

Bestuurskern

Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

Datum

12 oktober 2023

Politieke context

In de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA) 2017 zijn potentiële bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld gebracht voor heel Nederland. De NMCA vormt een belangrijk instrument voor het rijk bij de bepaling waar investeringen in rijkswegen nodig zijn. In de NMCA 2017 staat de A50 Ewijk-

Bankhoef-Paalgraven in de top 15 van knelpunten, gerangschikt naar het economisch verlies dat de vertraging oplevert. Hieruit spreekt de urgentie om dit knelpunt op te lossen.

De Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA-2021) is de opvolger van de NMCA-2017. De IMA-2021 brengt potentiële mobiliteits- en bereikbaarheidsopgaven op de lange termijn in beeld. Naast het binnenlandse vervoer wordt ook het grensoverschrijdend vervoer meegenomen in de prognoses. Het IMA-2021 stelt dat de bereikbaarheid van banen en voorzieningen in een deel van het Stedelijk Netwerk Nederland verslechtert, waaronder ook de regio Arnhem-Nijmegen valt. Dit wordt veroorzaakt door de verzadiging van het wegennetwerk en de daaruit voortvloeiende congestie.

De ontwerp-voorkeursbeslissing is een belangrijke tussenmijlpaal om uiteindelijk tot een oplossing voor de opgave in het studiegebied te komen. Ondanks uw demissionaire status kunt u de ontwerp-voorkeursbeslissing nu toch nemen. Deze in 2020 gestarte verkenning betreft immers staand beleid en met deze verkenning wordt gewerkt aan een breed gedragen oplossing voor de maatschappelijke en economische opgave in het gebied. Het besluit staat daarnaast ook nog open voor bezwaar en beroep.

Risico's

Deze fase kent een aantal risico's waarvan u kennis dient te nemen. Dit project is en blijft een complex project met bijbehorende risico's die zo veel als mogelijk, passend bij deze Verkenningsfase, in beeld zijn gebracht. Indien deze risico's optreden en dit tot consequenties in tijd, scope of budget leidt zullen we u hierover informeren. Hieronder volgt een opsomming van de belangrijkste risico's.

Capaciteit

Op dit moment is de capaciteit vanuit RWS voor de planuitwerkingsfase in 2024/2025 nog niet geborgd. Voordat de planuitwerkingsfase kan starten moet deze capaciteit eerst geregeld worden.

Stikstof

In de Passende Beoordeling behorende bij de Ontwerp-Structuurvisie en plan-MER van de MIRT-Verkenning A50EBP is geconcludeerd dat, als gevolg van een berekende toename van stikstofdepositie op stikstofgevoelig habitattypen,

significante negatieve gevolgen op de instandhoudingsdoelen van meerdere habitatype niet op voorhand zijn uit te sluiten.

Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Programmering Rijkswegen

De notitie 'Doorkijk ADC-toets Verkenning A50EBP' geeft een doorkijk naar de haalbaarheid van het succesvol doorlopen van deze ADC-toets. In dit document is aangegeven dat 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 habitatypen dicht langs de autosnelweg gelegen zijn; de projectbijdragen kunnen bijna onmogelijk met salderingsmaatregelen volledig worden weggenomen. Het treffen van compensatiemaatregelen is op basis van de beschikbare gegevens nodig.

Datum
12 oktober 2023

Wanneer het onvoldoende lukt om met saldering de depositietoename 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 de planuitwerking zal een meer gedetailleerde passende beoordeling worden opgesteld en de daadwerkelijke ADC-toets worden doorlopen.

Overige risico's (bijlage 4)

Naast de bovengenoemde risico's zijn uit de risico-analyse onder meer de volgende risico's gekomen:

- Noodzaak voor vervanging Maasbrug (bij Ravenstein);
- Geluidswerende maatregelen bij de Maasbrug zijn moeilijk inpasbaar;
- Het gebied rondom aansluiting Ravenstein wordt aangewezen als NNN;
- Er worden archeologische vondsten aangetroffen bij aanpassingen aan knooppunt Paalgraven met het onderliggend wegennet.

Deze risico's en de bijbehorende beheersmaatregelen worden in de planuitwerking nader uitgewerkt.