



Commissie voor de
milieueffectrapportage

A50 Ewijk–Paalgraven

Voorlopig toetsingsadvies over het milieueffectrapport

19 maart 2024 / projectnummer: 3668



1 Advies over het MER in het kort

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat wil de bereikbaarheid en verkeersveiligheid op de A50 tussen Nijmegen en Eindhoven verbeteren. Vooral tussen Ewijk en Paalgraven zijn er knelpunten. De minister wil op dit traject de weg met knooppunten aanpassen en vaststellen welke oplossing de voorkeur heeft. Voor dit besluit is een milieueffectrapport (MER) opgesteld.¹ De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft de Commissie voor de milieueffectrapportage (hierna 'de Commissie') gevraagd te adviseren over het MER. In dit advies spreekt de Commissie zich uit over de juistheid en de volledigheid van het MER.

Wat staat in het MER?

In 2019 is een voorbereidend onderzoek² naar mogelijke oplossingen voor de knelpunten in de A50-corridor uitgevoerd. Dit onderzoek heeft tien mogelijke oplossingen voor de knelpunten opgeleverd. Vanaf 2020 is door de minister van Infrastructuur en Waterstaat, samen met de provincies Gelderland, Noord-Brabant en de regio een MIRT-verkenning gestart. Doel van deze verkenning is om tot een voorkeursoplossing te komen. Bij deze verkenning is ook een MER opgesteld. De tien mogelijke oplossingen zijn in dit onderzoek via vijf oplossingsrichtingen teruggebracht naar twee kansrijke oplossingen (het zogenoemde zeefproces). Deze twee oplossingen zijn:

- Alternatief 3 met tussen Ewijk en Paalgraven aan weerszijde één extra rijstrook.
- Alternatief 10 met tussen Ewijk en Ravenstein aan weerszijden twee extra rijstroken en tussen Ravenstein en Paalgraven één extra rijstrook aan weerszijden.

Volgens de beschrijving van de effecten hebben beide alternatieven negatieve tot zeer negatieve effecten op de thema's leefbaarheid, natuur, landschap, cultuurhistorie, archeologie, bodem, water en duurzaamheid. Alternatief 3 scoort voor bodem, water en duurzaamheid iets minder negatief dan Alternatief 10, omdat dit alternatief minder ruimte inneemt. In het MER staat dat een groot deel van de negatieve effecten zijn te mitigeren door het nemen van inpassingsmaatregelen en mitigerende en compenserende maatregelen. Deze maatregelen zullen later in een projectMER worden onderzocht.

Beide alternatieven scoren positief voor de bereikbaarheidsdoelen, waarbij alternatief 10 net iets beter scoort. De Ontwerp-Structuurvisie geeft aan dat alternatief 3 het voorkeursalternatief is.

Wat is het advies van de Commissie?

Het MER bevat een uitgebreid onderzoek naar de milieueffecten van de alternatieven voor de verbreding van A50. De deelonderzoeken zijn degelijk en goed uitgevoerd.

De Commissie signaleert bij de toetsing van het MER dat nog belangrijke informatie ontbreekt. Het aanvullen van die informatie is essentieel om het belang van de leefomgeving

¹ MIRT-verkenning A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven, Milieueffectrapport ten behoeve van de Ontwerp Structuurvisie, Royal Haskoning DHV, 2 oktober 2023.

² Conform de MIRT-systematiek, voor meer informatie hierover zie [LeerplatformMIRT.nl](https://www.mirt.nl).

volwaardig mee te kunnen wegen bij het besluit over het voorkeursalternatief. Het gaat om het volgende.

Variant met mobiliteitsmaatregelen ontbreekt.³

Er is niet voldoende inzichtelijk gemaakt of met andere/aanvullende mobiliteitsmaatregelen de knelpunten kunnen worden opgelost. Denk dan aan een beter ov, Betalen naar Gebruik (BnG), smart mobility maatregelen et cetera. Dit betekent dat ook niet helder is in hoeverre de doelen dan (ook) geheel of gedeeltelijk bereikt kunnen worden met minder negatieve milieueffecten.

Daarnaast ontbreekt onderzoek naar het effect van de weg op de mogelijke te nemen maatregelen in en door de regio. Het uitwerken van meekoppelkansen met andere projecten is onvoldoende concreet gedaan.

De conclusies uit de deelonderzoeken zijn niet altijd goed vertaald naar het hoofdrapport. De aansluiting tussen de uitgebreide deelonderzoeken en het samenvattende MER is niet voldoende navolgbaar. Deze lijken in enkele gevallen, zoals voor geluid en verkeer, zelfs met elkaar in tegenspraak. Daarmee is het voor bestuurders en burgers lastig een goed beeld te krijgen van de milieueffecten.

Effect mitigerende en compenserende maatregelen onvoldoende duidelijk. Het MER schuift de uitwerking van de mitigerende en compenserende maatregelen door naar het projectMER dat in de volgende fase wordt opgesteld. Uitwerking van de ruimtelijke vertaling hiervan is echter nu al nodig om te bepalen of deze maatregelen voldoende effectief zijn en inpasbaar. Daarmee wordt ook duidelijk of het voorkeursalternatief uitvoerbaar is.⁴ Het is bijvoorbeeld de vraag of een eventuele ADC-toets⁵ met succes kan worden doorlopen.

Het effect van trillingen is onvoldoende onderzocht.

Er zijn meerdere woningen in de huidige situatie, die binnen een afstand van 30 meter van de weg liggen. Dit is een voor trillingen relevante afstand.

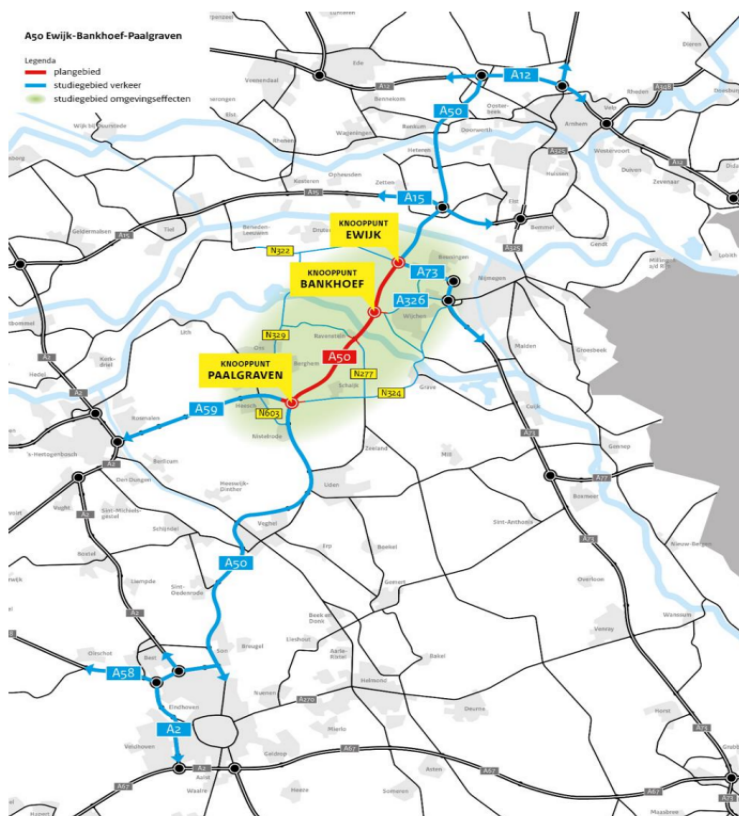
De Commissie adviseert deze informatie in een aanvulling op het MER op te nemen, en dan pas een besluit te nemen over het voorkeursalternatief voor de aanpassing van de A50.

In hoofdstuk 2 licht de Commissie haar oordeel toe en geeft ze aandachtspunten voor het vervolgtraject.

³ De Commissie had in haar advies over de NRD hierom gevraagd om de uitwerking van een Mobiliteitsmanagementvariant en een variant Ruimtelijke duurzame gebiedsontwikkeling.

⁴ Ook geeft een beeld in hoeverre dit bijdraagt aan een optimale ruimtelijk duurzame gebiedsontwikkeling.

⁵ De ADC-toets gaat na of er geen (A) Alternatieven zijn, (D) sprake is van Dwingende redenen van openbaar belang, (C) de nodige Compenserende maatregelen worden getroffen om te waarborgen dat de algehele samenhang van Natura 2000 bewaard blijft.



Figuur 1 Plan- en studiegebied MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven (bron: MER).

Aanleiding MER

In het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) worden bereikbaarheidsopgaves, die door Rijk en regio samen onderkend zijn, uitgevoerd. Elk MIRT-project doorloopt na de startbeslissing een aantal stappen: verkenning, planuitwerking en realisatie, inclusief de bijbehorende beslistmomenten. Dit project doorloopt nu de verkenning. De verkenning bestaat uit twee fases. In de analysefase zijn de kansrijke oplossingen gedefinieerd. In de beoordelingsfase worden deze oplossingen verder onderzocht, in de vorm van alternatieven. Dit leidt tot de keuze voor een voorkeursalternatief. Dit MER wordt opgesteld voor het besluit over het voorkeursalternatief, de voorkeursbeslissing.

Deze voorkeursbeslissing wordt in de plan- en studiefase verder uitgewerkt. Het resultaat daarvan wordt vastgelegd in een Projectbesluit. Voor het Projectbesluit wordt een project-MER opgesteld.

Een MER is in dit geval nodig omdat enkele alternatieven maatregelen bevatten om een weg van vier of meer rijstroken te wijzigen (J1). Ook is vooraf niet uit te sluiten dat de aanpassingen aan de A50 een significant negatieve invloed zullen hebben op de Natura 2000-gebieden Rijntakken of Veluwe. Daarom moet een Passende beoordeling worden gemaakt, hetgeen verplicht tot het opstellen van een plan-MER.

Rol van de Commissie

De Commissie is onafhankelijk, bij wet ingesteld en adviseert over de inhoud en de kwaliteit van het MER. Zij stelt voor ieder project een werkgroep samen van onafhankelijke deskundigen. Ze schrijft geen milieueffectrapporten, dat doet de initiatiefnemer. Het bevoegd gezag – in dit geval de minister van Infrastructuur en Waterstaat – besluit over MIRT A50 Ewijk – Paalgraven.

De Commissie heeft voorafgaand aan het MER geadviseerd over de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor dit MER.

De samenstelling en de werkwijze van de werkgroep van de Commissie en verdere projectgegevens staan in bijlage 1 van dit advies. De projectstukken die bij het advies zijn gebruikt staan op de website. Deze zijn te vinden door nummer [3668](#) op www.commissiener.nl in te vullen in het zoekvak.

2 Toelichting op het advies

In dit hoofdstuk licht de Commissie haar oordeel toe en geeft zij adviezen voor de op te stellen aanvulling. Deze adviezen zijn opgenomen in een tekstkader. Naar het oordeel van de Commissie is het uitvoeren ervan essentieel om het milieubelang volwaardig mee te wegen bij de besluitvorming door de minister van Verkeer en Waterstaat.

In de tekst wordt ook een aantal aanbevelingen gedaan. Deze zijn bedoeld om de kwaliteit van de besluitvorming, nu en in de toekomst, te verbeteren.

2.1 Reikwijdte van het onderzoek

Selectieproces van de alternatieven

Het MER vermeldt dat de selectie van vijf kansrijke alternatieven gebeurd is op verkeerskundig doelbereik, technische haalbaarheid, vergunbaarheid en draagvlak. Van de milieueffecten is slechts zeer globaal een indicatie gegeven. In de keuze voor de criteria is het verkeersbelang vooropgesteld. Milieuoverwegingen hebben een ondergeschikte rol gespeeld in het selectieproces. De vraag is of –als dat wel gebeurd zou zijn– een andere keuze was gemaakt dan voor uitbreiding van de capaciteit van de onderzochte wegvakken.

Variant Mobiliteitsmanagement en ruimtelijke duurzame gebiedsontwikkeling

Het MER beschrijft alleen maatregelen aan het hoofdwegennet zelf. Varianten om het onderzoek te verbreden met varianten voor of mobiliteitsmanagement of duurzame gebiedsinrichting zijn niet onderzocht.⁶ Een van de aangevoerde redenen is dat dergelijke varianten al eerder in het zeeproces zijn afgevallen, omdat hiermee de doelen niet volledig zouden kunnen worden behaald. Hierdoor is niet duidelijk of de knelpunten ook, al dan niet samen met de verbreding, met andere effectieve maatregelen en in samenwerking met de regio kunnen worden opgelost, waarbij de milieu-impact mogelijk kleiner is.⁷

De Commissie wijst erop dat maatregelen in deze variant mogelijk wel effectief zijn in het ontlasten van het wegennet. Ook kunnen ze bijdragen aan de ruimtelijke kwaliteit en leefkwaliteit in het gebied, een betere verkeersveiligheid, het implementeren van duurzame mobiliteit en het halen van andere beleidsdoelen. Het MER beschrijft onvoldoende het effect

⁶ De Commissie vroeg hiernaar in haar advies over de inhoud van het MER. Zie A50 Ewijk – Paalgraven, Advies over de reikwijdte en detailniveau van het milieueffectrapport, 30 augustus 2022/ projectnummer: 3668. Klik [hier](#) voor het advies.

⁷ Een dergelijk alternatief zou bijvoorbeeld aansluiten bij de omgevingsvisie van de gemeente Maashorst. De gemeente schrijft hierin dat ze het autoverkeer wil terugdringen en de mogelijkheden voor openbaar vervoer uitbreiden.

van de weg op de mogelijkheden voor de ruimtelijke duurzame ontwikkeling en de hieraan gekoppelde compensatie en mitigatie. Het MER geeft niet aan of hier bij de plannen wel rekening mee is gehouden. De meekoppelkansen met andere gebiedsplannen en projecten zijn daarmee niet voldoende concreet gemaakt. Het plan-MER is bij uitstek de plek om een integraal ontwerp te onderzoeken en te beoordelen.

Wel zijn de effecten van de beide varianten óp duurzaamheid⁸ en mobiliteit onderzocht. Dit is echter een ander uitgangspunt dan ontwerpen vanuit deze thema's en vanuit het gebied.

Overigens geven de deelrapporten wel meer informatie over een aantal van deze onderwerpen. Zo is in het onderliggende verkeersrapport⁹ bijvoorbeeld geconstateerd dat door Betalen naar Gebruik (BnG) significant minder autokilometers zullen worden gereden. In het hoofdrapport van het MER komt dit niet terug.

Toetsingskader

Doorslaggevend bij de keuze voor de oplossingsrichtingen en uiteindelijk voor het bepalen van het voorkeursalternatief is het aspect 'doorstroming'. Bij de beoordeling is niet gekeken naar het aspect Brede welvaart. In vergelijkbare MIRT-onderzoeken maakt dit aspect steeds vaker deel uit van het toetsingskader. Omdat dit een aanmerkelijk integraler beeld geeft van de consequenties van de wegverbreding voor het gebied en zijn bewoners, is dit relevante beslisinformatie.

Reikwijdte milieueffecten

Het MER maakt een strikte scheiding tussen effecten van de wegbreiding en andere maatregelen, die later door de regio worden genomen, zie ook paragraaf 2.1. De Commissie merkt op dat dergelijke maatregelen (busbaan, snelfietsroute) van dezelfde infrastructuur gebruik maken. Het is dus de vraag of de effecten hiervan niet ook in het MER hadden moeten worden beschreven.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER alsnog een volwaardige variant voor mobiliteitsmanagement uit te werken. Breng hiervan de milieueffecten in beeld en zet deze helder op een rij. Geef daarbij aan wat de effecten van aanvullende mobiliteitsmaatregelen zijn op doelbereik, milieu en leefomgeving (inclusief brede welvaart). Toets dit ook in het MKBA. Geef daarbij aan in hoeverre dit aanvullende onderzoek gevolgen heeft voor het voorkeursalternatief. Deze informatie moet expliciet beschikbaar zijn bij de besluitvorming.

Beschrijf ook de maatregelen die genomen worden door de regio en een directe relatie hebben met deze verkenning en MER. Geef aan wat de effecten van de weg hierop zijn en op de meekoppelkansen.

Verder beveelt de Commissie aan bij de besluitvorming aan te geven in hoeverre milieuoverwegingen een rol hebben gespeeld in het zeefproces.

⁸ De conclusie voor duurzaamheid is in het MER dat mitigerende maatregelen nodig zijn. Als was gekozen voor ontwerpen vanuit duurzaamheid, was wellicht meer mogelijk geweest.

⁹ Rapport MIRT-verkenning A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven, Deelrapport Verkeer, Royal HaskoningDHV, 2 oktober 2023.

2.2 Inzicht in resultaten deelrapporten

Hoewel de deelrapporten goede onderzoeken bevatten, geven de samenvattingen de resultaten en conclusies ervan onvoldoende duidelijk weer.¹⁰ Ook in het MER zelf ontbreken deze. Het is daardoor lastig voor bestuurders en insprekers om de informatie uit de deelrapporten gemakkelijk op waarde te schatten. De Commissie licht dit hieronder toe voor een aantal onderwerpen.

Maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA)

De MKBA is een van de onderliggende rapporten. Deze is explicieter in de conclusies dan het MER zelf:

- Voor alle milieu- en gezondheidsaspecten, inclusief verkeersveiligheid, geeft de MKBA in kwantitatieve termen weer in hoeverre deze omgevingsaspecten verslechteren als gevolg van de alternatieven.
- Het aantal inwoners dat meer hinder gaat ondervinden van geluid neemt met ruim 4.000 personen toe.¹¹
- De CO₂-emissie neemt door de beide alternatieven in beide scenario's toe. In het scenario 2040 Hoog is de toename circa 30.000 Kton/jaar en in het scenario 2040 laag circa 9.000 Kton/jaar.
- Ook voor de andere milieu-indicatoren leiden beide alternatieven in **alle** gevallen tot een verslechtering van de situatie ten opzichte van het nul-alternatief.

In het hoofdrapport komt dit onvoldoende terug.

Luchtkwaliteit

Het MER beoordeelt de NO₂-concentratie voor alternatief 3 en 10 als goed (+). In deze beoordeling zijn positieve en negatieve effecten tegen elkaar weggestreept. Hierdoor is niet duidelijk dat er tegelijkertijd zowel een toename als een afname (van de NO₂ concentraties) optreedt. Met dergelijke plus-min effecten is een neutrale beoordeling meer op zijn plaats of een beoordeling die zowel de toename als afname laat zien. Op die manier sluit het ook beter aan bij de beoordeling in het hoofdstuk gezondheid. Hierin staat dat de gemiddelde verandering over het projectgebied 0,0 µg/m³ is voor alternatief 3 en -0,1 µg/m³ voor alternatief 10. Aanvullend merkt de Commissie op dat de emissies (NO_x, PM₁₀ en PM_{2,5}) toenemen als gevolg van de aanmerkelijke groei van het wegverkeer.

Geluid

Uit het deelrapport geluid blijkt dat de geluidbelasting na verbreding en zonder mitigerende maatregelen bij 23 à 25 woningen hoger is dan 65 dB. Voorts neemt het aantal gehinderden en ernstig gehinderden met respectievelijk 11% en 12% toe. Indicatief is aangegeven dat het merendeel van de toenames 1 dB betreft. Geluidarm asfalt zorgt op de meeste locaties ervoor dat de toename van 1 à 2 dB te niet wordt gedaan. Voor specifieke locaties wordt een nader onderzoek voorgesteld vanwege reeds aanwezige bronmaatregelen en/of geluidschermen. In het deelrapport wordt de verwachting uitgesproken dat stand-still mogelijk is. Deze conclusie ontbreekt in het hoofdrapport.

¹⁰ Soms geven de deelonderzoeken wel (globaal) het effect van mitigerende maatregelen, maar dit komt in het hoofdrapport niet duidelijk terug.

¹¹ Overigens blijkt uit tabel 4-4 van het geluidrapport dat het aantal gehinderden met ongeveer 900 toeneemt. Niet duidelijk is wat het verschil in deze cijfers veroorzaakt.

Verkeersveiligheid

De Commissie constateert dat het hoofdrapport en deelrapport MKBA met verschillende definities van verkeersveiligheid werken. In het hoofdrapport richt de aandacht zich op de verkeersveiligheid op en langs de A50 en is de gebruikte indicator het risico per gereden kilometer. Het risico per gereden kilometer neemt af en dan is de beoordeling dat de verkeersveiligheid verbetert. Het MKBA kijkt echter op populatieniveau (het studiegebied). En dan is, omdat het wegverkeer aanmerkelijk toeneemt, de beoordeling dat de verkeersveiligheid afneemt. Daar staat: "In het Scenario 2040 Hoog neemt voor beide projectalternatieven het aantal slachtofferongevallen toe met 12 tot 13 per jaar." Naar de mening van de Commissie dient de beoordeling op populatieniveau plaats te vinden. Indien de beoordeling inderdaad op populatieniveau plaatsvindt, constateert de commissie dat één van de hoofdoelen, het verbeteren van de verkeersveiligheid, niet wordt gehaald.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER de relevante informatie uit de deelrapporten in het MER op te nemen. Pas de verschillende scores in het hoofdrapport voor sommige aspecten aan, zorg voor een betere onderbouwing en een compleet, navolgbaar en expliciet overzicht. Dit is van belang om een gewogen besluit te kunnen nemen.

2.3 Effect mitigerende en compenserende maatregelen

Mitigatie

Het MER geeft aan dat er negatieve tot zeer negatieve milieueffecten van de alternatieven zijn te verwachten. Dit geldt voor vrijwel alle onderzochte milieuaspecten. Het doelbereik lijkt centraal te staan bij de afweging van alternatieven. Het MER stelt verder dat mitigerende maatregelen deze effecten kunnen beperken. Welke maatregelen dit zijn is echter onvoldoende concreet beschreven. Dit zal onderdeel zijn van het nog op te stellen project-MER, zo staat nu vermeld.

De informatie is nu te beperkt om te kunnen beoordelen of de maatregelen voldoende verbetering op (kunnen) leveren. Daardoor bestaat het risico dat de vereiste maatregelen leiden tot:

- een ander voorkeursalternatief;
- een niet uitvoerbaar plan of;
- de conclusie dat mitigatie van de negatieve milieueffecten onvoldoende mogelijk zijn.

Compensatie

Het MER noemt compensatiemaatregelen voor water, natuur en stikstof. Voor water stelt het rapport dat dit in orde komt. De onderbouwing hiervan ontbreekt. Dit had kunnen gebeuren door op de verkenningkaart mogelijke locaties voor compensatie aan te geven. Ook de onderbouwing voor stikstof ontbreekt.

Geluid

Het geluidonderzoek laat zien dat de huidige situatie voor geluidbelasting en -hinder al matig tot slecht is en dat dit door de verbreding van de weg verder zal verslechteren: het aantal bewoners dat meer hinder gaat ondervinden van geluid neemt volgens het geluidrapport met circa 1.000 personen toe. Het MER bevat een kwalitatieve beschouwing van bron- en overdrachtsmaatregelen. Hieruit wordt niet duidelijk wat de invloed is van de

voorgenomen maatregelen op het aantal gehinderden en ernstig gehinderden. Gezien de ernst van de effecten is een nadere kwantitatieve onderbouwing noodzakelijk.¹²

ADC-toets

De uitbreiding van de wegcapaciteit leidt tot een toename van de stikstofemissie en vervolgens de depositie in natuurgebieden. Dit kan ertoe leiden dat het project juridisch pas uitvoerbaar is na het doorlopen van een ADC-toets. Daarin zal meer diepgaand dan nu in het MER is gedaan, moeten worden onderbouwd waarom alternatieven met minder negatieve effecten op Natura 2000 zijn afgevallen in het trechteringproces.

Het deelrapport Ecologie geeft aan: *“Voor het oplossen van de gesignaleerde verkeerskundige en verkeersveiligheidsknelpunten zijn geen alternatieven beschikbaar die voldoen aan de projectdoelstelling én minder schadelijk zijn voor de natuur. Op basis van de “Ladder van Verdaas” zijn mogelijke alternatieven beschouwd. Geen van deze alternatieven (anders dan het toevoegen van extra capaciteit aan het hoofdwegennet) voldoen aan de projectdoelstelling.”* Deze conclusie is echter niet navolgbaar. Het Deelrapport Natuur verwijst naar een bijlage 1 waarin een doorkijk gegeven wordt naar de haalbaarheid van het doorlopen van een ADC-toets. Deze bijlage ontbreekt echter bij de stukken.

Daarnaast heeft op het gebied van stikstofdepositie nog geen specifieke ecologische beoordeling per Natura 2000-gebied (per habitattypen en per (deel)gebied) plaatsgevonden. De Commissie is echter van oordeel dat in dit stadium reeds kan worden geconcludeerd dat de forse depositietoename op een groot areaal van zeer stikstofgevoelige Natura 2000-gebieden, zoals de Veluwe, zal leiden tot significante effecten. Dit heeft mogelijk consequenties voor de uitvoerbaarheid van het project. Meer inzicht in de kansrijkheid van mitigerende en compenserende maatregelen en een ADC-toets is in dit stadium daarom belangrijke informatie voor besluitvorming.

Voor het eventueel doorlopen van een ADC-toets wijst de Commissie op het volgende:

- Voor ‘Dwingende redenen van openbaar belang’ kunnen alleen motieven op het gebied van verkeersveiligheid, gezondheid en milieu geldige redenen zijn, aangezien het project zal leiden tot extra stikstofdepositie op reeds overbelaste *prioritaire* habitats in onder meer de Natura 2000-gebieden Veluwe en Rijntakken. Bij dergelijke habitats zijn redenen van sociale of economische aard (zoals woningnood, economie en werkgelegenheid) geen geldige motieven, tenzij na advies van de Europese Commissie.
- Om afdoende aan te tonen dat er geen redelijke alternatieven met minder negatieve milieueffecten beschikbaar zijn, dient ook voor combinaties van maatregelen zonder extra rijstroken onderzocht te worden of deze in voldoende mate voldoen aan de projectdoelstelling.
- Het compenseren van extra stikstofdepositie op overbelaste habitats met een zeer lange ontwikkelingstijd (zoals H9190 Oude eikenbossen op de Veluwe) is binnen redelijke grenzen niet mogelijk.

¹² In paragraaf 4.5.6 is wel in de vorm van een summier kwantitatieve analyse een indicatie van doelmatige maatregelen opgenomen. Ook hiervoor geldt dat deze niet eenduidig terug is te vinden in het hoofdrapport.

De Commissie adviseert in een aanvulling op het MER te onderzoeken of de negatieve milieueffecten voldoende kunnen worden beperkt met mitigerende en compenserende maatregelen. Geef voor stikstof een beschouwing of het project via het doorlopen van een ADC-toets haalbaar is.

Geef voor verkeersveiligheid inzicht in mitigerende maatregelen om toch de hoofddoelstelling hiervoor te halen. Beschrijf ook het effect van deze maatregelen.

Beschrijf in hoeverre de conclusies over mitigerende en compenserende maatregelen consequenties hebben voor de keuze van alternatieven en voor de uitvoerbaarheid van het project.

2.4 Trillingen

Het MER besteedt geen aandacht aan de invloed van de verbreding op trillingen in de woonomgeving. Uit het hoofdstuk Externe Veiligheid blijkt dat er vijf woningen in de huidige situatie aanwezig zijn binnen een afstand van 30 meter. Op die afstand kunnen trillingen relevant zijn.

De Commissie adviseert om de trillingen in het MER te kwantificeren. Het kan vanwege de relatief korte afstand tot de weg en het grote aandeel vrachtverkeer een relevant omgevingsaspect zijn. Dit geldt vooral in de nabijheid van oneffenheden.

2.5 Duurzaamheid

De wijze waarop de uitstoot van CO₂ wordt beoordeeld is niet navolgbaar. Zo geeft het MER niet aan in hoeverre de uitgangspunten van het CO₂-managementplan van het ministerie van I en W worden gehanteerd.¹³ ¹⁴ Uit de achterliggende rapportages is af te leiden dat de beide projectalternatieven in beide scenario's leiden tot een toename van het aantal autokilometers en daarmee dus ook van de CO₂ uitstoot. De toename varieert van 30.000 Kton/jaar in het scenario 2040 Hoog tot circa 9.000 Kton/jaar in het scenario 2040 laag.

De Commissie beveelt aan dit in het project-MER duidelijk aan te geven.

¹³ CO₂-Managementplan 2022 – 2023, Inclusief voorgangrapportage H1 2022, Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, 31 oktober 2022.

¹⁴ Dit is een uitvloeisel van niveau 5 certificering CO₂-prestatieladder.

BIJLAGE 1: Projectgegevens toetsing

Toetsing door de Commissie

De Commissie bestaat uit een werkgroep van deskundigen. Deze werkgroep beoordeelt of het MER de benodigde milieu-informatie bevat en of deze juist is. Als er informatie ontbreekt of onjuist is, beoordeelt de Commissie of zij die essentieel vindt. Dat is het geval als aanvullende informatie in haar ogen kan leiden tot andere afwegingen. Dan adviseert de Commissie de ontbrekende of gecorrigeerde informatie alsnog beschikbaar te stellen, voordat het besluit wordt genomen. Meer informatie over de [Commissie](#) en over haar [werkwijze](#) vindt u op onze website.

Samenstelling van de werkgroep

Bij dit project bestaat de werkgroep uit:

ir. Eric van der Aa

Simone Filippini (voorzitter)

drs. Tjeerd Gorter (secretaris)

drs. Wim Korver

ing. Wim van der Maarl

Margo Meeuwissen MSc

Besluit waarvoor dit milieueffectrapport is opgesteld

Voorkeursbesluit A50 Ewijk – Bankhoef – Paalgraven, vast te leggen in een structuurvisie.

Waarom wordt hiervoor een milieueffectrapport opgesteld?

Voor projecten die grote milieugevolgen kunnen hebben, kan in Nederland een milieueffectrapport (MER) vereist zijn. Uit [Bijlage V van het Omgevingsbesluit](#) onder de Omgevingswet volgt om welke projecten het gaat. Voor deze procedure gaat het in ieder geval om het project J1, Wegen: “De verlegging of verbreding van een bestaande weg met twee rijstroken of minder tot een weg met vier of meer rijstroken die betrekking heeft op een ononderbroken tracé-lengte van 10 km of meer.” Een MER is ook nodig omdat effecten op Natura 2000-gebieden optreden die in een Passende beoordeling moeten worden beschreven. Daarom wordt een plan-MER opgesteld.

Bevoegd gezag besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Initiatiefnemer besluit

De minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Heeft de Commissie ook zienswijzen en adviezen bij haar advies betrokken?

Het bevoegd gezag heeft de Commissie niet in de gelegenheid gesteld om zienswijzen en adviezen bij haar advies te betrekken.

Waar vind ik de stukken die de Commissie heeft beoordeeld?

U vindt de projectstukken die bij het advies zijn gebruikt, door op www.commissiemer.nl projectnummer [3668](#) in te vullen in het zoekvak.

Commissie voor de milieueffectrapportage
A. v. Schendelstraat 760
3511 MK Utrecht

t 030-2347666
e mer@eia.nl
w commissiemer.nl

