



Startbeslissing MIRT-verkenning

A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven



Datum	8 oktober 2020
Kenmerk	IENW/BSK-2020/182132
Ondertekening	De Minister van Infrastructuur en Waterstaat

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Inhoudsopgave

1	Inleiding—3
1.1	Aanleiding—3
1.2	Afbakening projectgebied en studiegebied—4
1.3	MIRT verkenning en Strategische agenda met mobiliteitsaanpak—5
2	Opgave en doelstelling—6
2.1	De A50—6
2.2	Bereikbaarheidsopgave—6
2.3	Doelstelling van de verkenning—6
2.4	Meest kansrijke oplossingsrichtingen—7
2.5	Bekostiging maatregelen—7
2.6	Meekoppelkansen—7
2.7	Raakvlakken met andere projecten—8
3	Proces—9
3.1	Fasering en planning MIRT-verkenning—9
3.2	Tracéwetprocedure—11
3.3	Tracéwetprocedure zonder (sectorale) Structuurvisie—11
3.4	Samenhang MIRT-verkenning en Strategische Agenda—11
4	Organisatie & Participatie—12
4.1	Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning—12
4.2	Participatieproces—13
5	Bijlage—14
5.1	Effect maatregelen volgens MIRT-onderzoek—14

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

In de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA) 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 van 2017 staat de A50 Paalgraven-Bankhoef-Ewijk in de top 15 van knelpunten gerangschikt naar het economisch verlies dat de vertraging oplevert. Ook in de verschillende file-ranglijsten scoort het traject hoog; het traject Ewijk-Bankhoef stond op positie 12¹ in 2019.

In het Bestuurlijk Overleg Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (BO MIRT) van november 2018² hebben het Rijk en de provincies Noord-Brabant en Gelderland besloten tot het starten van een MIRT-onderzoek naar de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven (Paalgraven-Bankhoef-Ewijk). Vervolgens is onder regie van de provincie Gelderland het MIRT-onderzoek³ verricht dat op 1 oktober 2019 is afgerond. De conclusie uit dit MIRT-onderzoek is onder andere dat er een capaciteitsknelpunt is op dit traject van de A50, wat zich uit in structurele filevorming op de knooppunten en op het traject. Dit heeft een negatieve impact op de concurrentiekracht van de regio. Ook ontstaat er druk op het onderliggend wegennet omdat verkeer de files op de A50 ontwijkt. Als gevolg van dit MIRT-onderzoek wordt de beperkte capaciteit tot een verslechtering van de verkeersveiligheid op de A50 geleid als het onderliggend wegennet. In het MIRT-onderzoek zijn diverse oplossingsrichtingen geschetst om deze problematiek aan te pakken. In het BO MIRT van november 2019⁴ is het MIRT-onderzoek vastgesteld en is besloten tot een strategische agenda met een mobiliteitsaanpak in combinatie met een MIRT-verkenning. Daartoe zijn de volgende afspraken gemaakt:

- Rijk en regio spreken af dat de gebiedsgerichte aanpak mobiliteit en de strategische agenda uitgewerkt wordt met maatregelen uitgaande van een investering van €26 miljoen. Rijk en regio reserveren 100% van dit bedrag. Deze uitwerking wordt in 2020 ter besluitvorming voorgelegd aan het BO MIRT en in samenhang met de uitwerking toekomstbeeld OV gezien.
- Rijk en regio spreken af dat een MIRT-Verkenning wordt gestart en dat zij hiervoor 75% van het benodigde bedrag reserveren. Dit betekent, dat rijk en regio besluiten tot een reservering van maximaal €69 miljoen voor het Rijk en maximaal €34 miljoen voor de regio; €17 miljoen per provincie.

¹ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 300 A, nr. 81, Rijkswaterstaat, Rapportage Rijkswegennet derde periode 2019

² Tweede Kamer, vergaderjaar 2018–2019, 35 000 A, nr. 78

³ Provincie Gelderland, 1 oktober 2019, MIRT onderzoek A50, <https://www.gelderland.nl/a50>

⁴ Tweede Kamer, vergaderjaar 2019–2020, 35 300 A, nr. 57

In voorliggende startbeslissing zijn de uitgangspunten vastgelegd voor de MIRT-verkenning die in het BO MIRT zijn afgesproken. De startbeslissing moet aan een aantal voorwaarden voldoen, zoals die zijn vastgelegd in artikel 2 van de Tracéwet. Deze startbeslissing beschrijft het te verkennen probleem, de wijze waarop burgers, bestuursorganen en maatschappelijke organisaties worden betrokken bij de verkenning en de termijn waarbinnen de verkenning wordt verricht.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat neemt het besluit om een verkenning uit te voeren, publiceert de startbeslissing en zendt deze tevens aan de Tweede Kamer en betrokken bestuursorganen. De startbeslissing is tot stand gekomen in samenwerking met de navolgende partijen. Hiermee voldoet de Startbeslissing aan de in de Tracéwet gestelde vereiste om bij de voorbereiding relevante bestuursorganen te betrekken.

- Provincies Noord-Brabant en Gelderland
- Gemeenten Oss, Wijchen, Nijmegen, Bernheze, Beuningen en Landerd
- Waterschappen Aa en Maas en Riverenland
- Prorail

1.2 Afbakening projectgebied en studiegebied

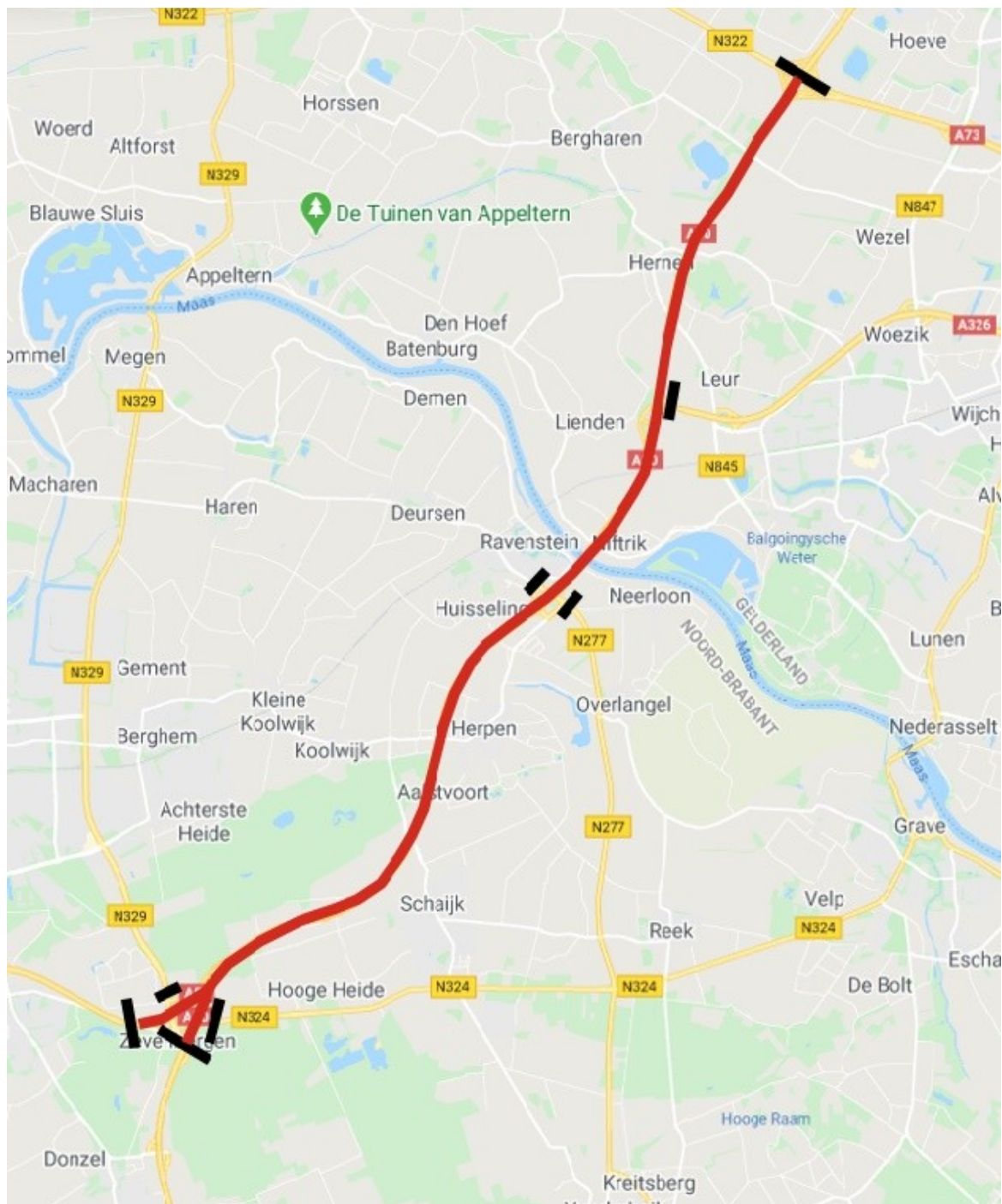
De scope van de verkenning bestaat uit een *projectgebied* en *studiegebied*. Het projectgebied is het gebied waar binnen de verkenning wordt gezocht naar kansrijke maatregelen.

Het projectgebied (zie figuur 1) wordt afgebakend door het Knooppunt Ewijk tot en met Knooppunt Paalgraven, inclusief Knooppunt Bankhoef en de brug over de Maas bij Ravenstein. De meeste *aansluitingen* op de A50 tussen en op deze knooppunten van kruisende N-wegen en A-wegen zijn ook onderdeel van het projectgebied.

Meer concreet omvat het projectgebied in elk geval de volgende verbindingen:

- A50 tussen km 129,5 en 148,0 (hart Ewijk),
- A326 tussen de A50 en aansluiting Bergharen (inclusief weefvak),
- De N277 tussen de rotonde met de Veersingel en de Erfsestraat,
- Knooppunt Paalgraven inclusief de aansluiting Oss-Oost op de A59 (km 155,5-157,5),
- N324 (Rijksweg) tussen de aansluiting Oss-Oost op de A59 en de kruising met de Oude Rijksweg aan de oostzijde.

Dit projectgebied wordt weergegeven in de navolgende kaart.



Figuur 1 Afbakening projectgebied

Het studiegebied reikt vaak verder dan het projectgebied. Dit is het gebied waarvoor de effecten van de onderzochte maatregelen in beeld worden gebracht. De omvang van het studiegebied kent geen harde grenzen. Het studiegebied wordt bepaald door te verwachten effecten van de maatregelen en verschilt per te onderzoeken aspect.

1.3 MIRT verkenning en Strategische agenda met mobiliteitsaanpak

In het BO MIRT van november 2019 is afgesproken om naast de MIRT-verkenning ook een strategische agenda met een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak uit te werken voor de corridor Nijmegen-Eindhoven. Onder regie van de provincies Gelderland en Noord-Brabant wordt, in samenspraak met alle in de corridor gelegen gemeenten, een strategische agenda met mobiliteitsaanpak opgesteld die gericht is op het versterken van de bereikbaarheid op zowel de korte, middellange als lange termijn.

2 Opgave en doelstelling

2.1 De A50

Het traject A50 Ewijk-Bankhoef-Paalgraven bestaat uit twee rijstroken per rijrichting en is circa 18 km lang. Dit traject van de A50 heeft de hoogste verkeerintensiteit bij de Maasbrug bij Ravenstein. 1 op de 5 voertuigen betreft vrachtverkeer; tweemaal zoveel als gemiddeld op een autosnelweg.

De A50 vormt een belangrijke noord-zuidverbinding en een verbindende schakel tussen achterlandverbindingen. De A50 vormt de verbinding tussen de economische centra Nijmegen, Brainport Eindhoven en 's-Hertogenbosch in de oost flank van Nederland. In deze centra bevinden zich de topsectoren High Tech Systemen en Materialen (Eindhoven/Nijmegen), Agri & Food (Wageningen) en Life Sciences & Health (Nijmegen/Oss). In het gebied liggen grote bedrijventerreinen en distributiecentra in Nijmegen, Veghel, Helmond, Eindhoven en Oss. Dit is een belangrijke oorzaak voor het hoge percentage vrachtverkeer. Door arbeidsmarktontwikkelingen (opschaling) en groei van de agglomeraties Arnhem-Nijmegen en Brainport Eindhoven wordt een verdere groei verwacht in de mobiliteit. Dit zowel in de gehele corridor op de langere afstanden voor vracht- en personenverkeer als tussen de regionale economische netwerken op de middellange afstand.

2.2 Bereikbaarheidsopgave

Op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven is op een aantal wegvakken reeds onvoldoende capaciteit. Door economische groei en arbeidsmarktmarktontwikkelingen zal dit capaciteitstekort verder toenemen. De huidige inrichting van de knooppunten Bankhoef en Paalgraven is niet optimaal door een te beperkt aantal rijstroken op het tussenliggende traject. Het veroorzaakt files op de A50 en aansluitende wegen. Dit geldt ook voor de Maasbrug bij Ravenstein en de aansluiting Ravenstein. De meeste filevorming ontstaat bij de invoeging van de A326 op de A50 bij Bankhoef en de invoeging van de A50 op de A59 bij Paalgraven. Het wordt veroorzaakt door de beperkte capaciteit in relatie tot de te verwerken intensiteit op de A50 tussen Bankhoef en Paalgraven. Het relatief hoge aandeel vrachtverkeer in combinatie met veel in- en uitvoegend verkeer, leidt tot een onrustig wegbeeld met gevolgen voor de doorstroming. Secundaire effecten zijn een verslechtering van de verkeersveiligheid op en om de A50 en de leefbaarheid als gevolg van sluipverkeer in de omgeving van de A50.

2.3 Doelstelling van de verkenning

1) het verbeteren van de doorstroming in het projectgebied (paragraaf 1.2) van de A50. Dit kan worden uitgedrukt in:

- Een afname van de voertuigverliesuren in het studiegebied;
- Een reistijd in de spits van maximaal 1,5 maal de ongehinderde reistijd in het projectgebied in de scenario's 2030 en 2040 met hoge groei;
- de Intensiteit/Capaciteit (IC) verhouding op het wegvak met knelpunt tussen Paalgraven en Bankhoef van maximaal 0,80 (filevrij) in het scenario 2030 en 2040 met hoge groei buiten de spits.

2) verbeteren van de verkeersveiligheid in het projectgebied. Hiervoor kan gekeken worden naar:

- Een duurzaam veilige inrichting van de A50, met daardoor een lagere kans op incidenten.
- Een verbeterde verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet, met een lagere kans op incidenten.
- Een verbeterde verkeersafwikkeling op het hoofdwegennet, waardoor verkeer minder uitwijkt naar het onderliggend wegennet en de hogere ongevalskans van het onderliggend wegennet verruild wordt voor de lagere ongevalskans op het hoofdwegennet.

Het kan zijn dat één, meerdere of alle maatregelen aan deze doelstelling voldoen. Het afwegingskader inclusief MKBA zijn doorslaggevend voor de te maken keuze in de te nemen maatregelen.

Neveneffecten

De te nemen maatregelen in het *projectgebied* hebben ook effect in het *studiegebied*. In deze MIRT-verkenning worden deze effecten onderzocht, in ieder geval op de aspecten leefbaarheid, verkeersveiligheid, luchtkwaliteit en geluid. Het studiegebied wordt in de MIRT verkenning vastgesteld en wordt mede bepaald door de effecten, zoals onder paragraaf 1.2 gesteld en betreft veelal het aanpalend (onderliggend) wegennet.

2.4 Meest kansrijke oplossingsrichtingen

In het MIRT-onderzoek zijn oplossingsrichtingen gepresenteerd voor dit gedeelte van de A50. Op basis van de Ladder van Verdaas zijn korte-, middellange- en lange-termijn maatregelen onderzocht en verkend in hoeverre die voldoende oplossend vermogen hebben. Daaruit komt naar voren dat voor de lange termijn alleen het aanpassen of verbreden van de A50 een oplossing biedt. Er zijn drie varianten uitgewerkt, elk met een eigen probleemoplossend vermogen:

- Het deel tussen knooppunt Bankhoef en afrit/toerit Ravenstein verbreden naar 3 rijstroken per rijrichting, geschatte kosten € 24 mln.;
- Op het gehele traject spitsstroken aanleggen zodat er 3 rijstroken per rijrichting zijn, geschatte kosten € 55 mln.;
- Het gehele traject verbreden naar 3 rijstroken per rijrichting, geschatte kosten € 103 mln.

Bij alle oplossingsrichtingen geldt dat het zekerheidspercentage van de geschatte kosten 70% bedraagt.

Andere oplossingen die in het MIRT-onderzoek naar voren kwamen hebben een te klein effect op de doorstroming. Die andere oplossingen zijn mobiliteitsmanagement, openbaar vervoer en fiets, ruimtelijke ordening, anders betalen voor mobiliteit, smart-mobility, het beter benutten van bestaande infrastructuur en het alleen nemen van maatregelen op de knooppunten. In bijlage 5.1 zijn de conclusies ten aanzien van deze maatregelen opgenomen.

Deze maatregelen worden voor deze MIRT-verkenning beschouwd als mogelijk flankerend beleid en worden, waar zinvol geacht, ondergebracht in de mobiliteitsaanpak die volgt uit de strategische agenda voor de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven.

2.5 Bekostiging maatregelen

Voor de aanpassing van de A50 is een bedrag gereserveerd van 75% van de beoogde oplossingsrichting. Die oplossing kost € 103 mln. inclusief BTW, 75% hiervan is € 77,25 mln. Ook de wettelijke vereisten voor onder meer mitigatie en compensatie worden hieruit gefinancierd. De studiekosten (voor de verkenning en planstudie) vormen geen onderdeel van de € 103 miljoen. Verandering in kosten voor beheer en onderhoud van de rijksinfrastructuur worden wel in de verkenning in beeld gebracht, maar worden niet uit dit budget betaald. De in deze paragraaf genoemde bedragen verschillen van de onder paragraaf 1.1 genoemde bedragen. Onder 1.1 is ook het budget van € 26 mln. voor de strategische agenda en bijbehorend mobiliteitspakket opgenomen.

2.6 Meekoppelkansen

Bij meekoppelkansen in de MIRT-verkenning gaat het om het benutten van kansen die zich aandienen, het bereiken van meerwaarde voor de oplossingsrichting of om werk-met-werk te kunnen maken. Het benoemen van meekoppelkansen betekent niet dat de uitwerking of realisatie daarvan onder de scope van de verkenning gaat vallen. Betrokken partijen kunnen ook aparte afspraken maken over de uitwerking, financiering of uitvoering van een meekoppelkans. Daarnaast kunnen meekoppelkansen ingezet worden als mogelijk mitigerende of compenserende maatregel, als negatieve effecten van de alternatieven dat noodzakelijk maakt.

Verder wordt hierbij opgemerkt dat er sprake is van een budget dat gelabeld is voor de realisatie van dit project. Dit betekent dat dergelijke kansen alleen als kansrijk betiteld kunnen worden als de vragende partij(en) voor financiering kan (kunnen) zorgen.

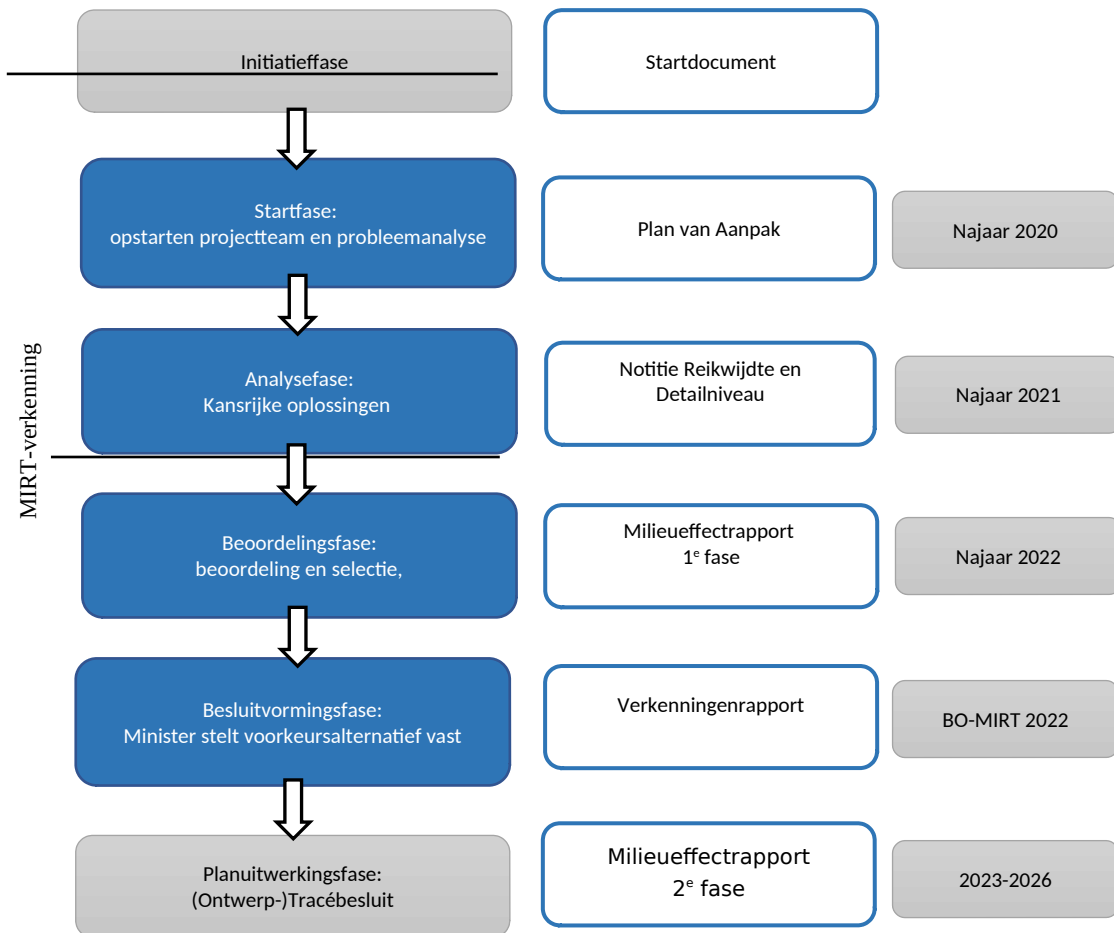
2.7 Raakvlakken met andere projecten

- Mobiliteitspakket Corridor A50 Nijmegen-Eindhoven met strategische agenda
- Realisatie A12/A15 Ressen-Oudbroeken (VIA15)
- MIRT-onderzoek A2N2 Eindhoven/A50 Eindhoven-Veghel
- Planuitwerking A2 Deil-'s Hertogenbosch-Vught
- Planuitwerking InnovA58 Eindhoven-Tilburg
- Planuitwerking N65 Vught-Haaren
- Realisatie Programma Hoogfrequent Spoor Meteren-Boxtel
- Planuitwerking Railterminal Gelderland
- Programma Slim & Schoon onderweg regio Arnhem-Nijmegen
- Regionale verkenning N322 Druten- knooppunt Ewijk
- Deltaprogramma Maas
- Dijkversterkingsprojecten "De Meanderende Maas" en "Cuijk-Ravenstein"
- Mogelijke ontwikkelingen IJssellijn

3 Proces

3.1 Fasering en planning MIRT-verkenning

De MIRT-verkenning levert beslisinformatie op die nodig is om een definitief besluit te kunnen nemen over het voorkeursalternatief en om een besluit te nemen over de vervolgfase.



Figuur 2 Fasen MIRT-verkenning

Startfase

De MIRT-verkenning start formeel na de vaststelling van voorliggende Startbeslissing. De eerste fase staat in het teken van het opstellen van een plan van aanpak en het nader verkennen van de opgave (probleemanalyse). De in deze Startbeslissing geformuleerde opgaven worden verder onderbouwd en uitgewerkt op basis van eerder uitgevoerde onderzoeken, waaronder het MIRT-onderzoek A50 en de Concept Strategische Agenda corridor A50 Nijmegen-Eindhoven (juli 2020). Samen met betrokkenen (omgevingspartijen, de markt en eindgebruikers), worden de meest kansrijke oplossingsrichtingen voor de A50, zoals beschreven in paragraaf 2.4, verder uitgewerkt en vindt een nadere uitwerking plaats van het beoordelingskader (tabel 1).

Analysefase

De mogelijke oplossingsrichtingen worden uitgewerkt in concrete alternatieven, die voorzien worden van een beoordeling op hoofdlijnen. Deze beoordeling gebeurt aan de hand van het beoordelingskader dat is opgesteld in de startfase. Op basis hiervan vindt een eerste trechtering plaats naar een beperkt aantal kansrijke alternatieven voor de lange termijn. De

kansrijke alternatieven worden vastgelegd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De Notitie reikwijdte en detailniveau markeert de start van de m.e.r.-procedure.

Beoordelingsfase

In de beoordelingsfase worden de effecten van de alternatieven voor de A50 in beeld gebracht en uitgewerkt in een Milieueffectrapport (MER) eerste fase. Ook wordt een kosten-batenanalyse opgesteld. Doel van deze fase is het leveren van objectieve beslisinformatie, ten behoeve van het nemen van een besluit over het voorkeursalternatief in de volgende fase.

Besluitvormingsfase

In de laatste fase van de MIRT-verkenning vindt de besluitvorming plaats. Op basis van de resultaten uit de eerdere fasen vindt de voorbereiding van de vaststelling (door de Minister van IenW) van het Voorkeursalternatief plaats. In deze fase wordt onder andere het eindrapport van de Verkenning opgesteld. Hierop volgt de vaststelling van het voorkeursalternatief en een bestuursovereenkomst.

Onderstaande tabel geeft een beoordelingskader op hoofdlijnen. Concretisering van het beoordelingskader vindt plaats tijdens de verkenning en zal onderdeel uitmaken van de ProjectMER.

Doelbereik en bereikbaarheid	Doorstroming
	Verkeersveiligheid
	Robuustheid netwerk
	Economische verlieskosten
	Betrouwbaarheid
	Netwerkeffecten
Externe effecten	Geluid, lucht en externe veiligheid
	Natuur, landschap en cultuurhistorie
	Bodem en water
	Barrièrewerking en hinder
Haalbaarheid	Kosten
	Kosten/baten
	(Technische) maakbaarheid
	Risico's
	Draagvlak
	Uitvoeringshinder
Overig	Duurzaamheid
	Klimaatadaptatie

Tabel 1 Beoordelingskader

3.2 Tracéwetprocedure

Voor deze MIRT-verkenning is de Tracéwetprocedure verplicht. De Tracéwet beoogt een zorgvuldig proces voor de besluitvorming over de aanleg of het wijzigen van de hoofdinfrastructuur. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat is bevoegd gezag en stelt het Tracébesluit vast.

De Tracéwet kent twee mogelijke procedures voor Tracéwet-plichtige activiteiten:

- een procedure met drie formele beslismomenten: de Startbeslissing, het Ontwerp-Tracébesluit en het Tracébesluit;
- een procedure met een extra formeel beslismoment, namelijk de uitwerking van de Startbeslissing in een Structuurvisie, waarin de voorkeursbeslissing is opgenomen. Hierna volgt het Ontwerp-Tracébesluit en een Tracébesluit. Een (sectorale) Structuurvisie is verplicht bij een wegverbreding met meer dan twee rijstroken (beide rijrichtingen bij elkaar opgeteld).

3.3 Tracéwetprocedure zonder (sectorale) Structuurvisie

Naar verwachting zal de A50 niet met meer dan twee rijstroken worden verbreed als resultaat van de verkenning. Daarom wordt in deze startbeslissing uitgegaan van de reguliere Tracéwetprocedure zonder structuurvisie.

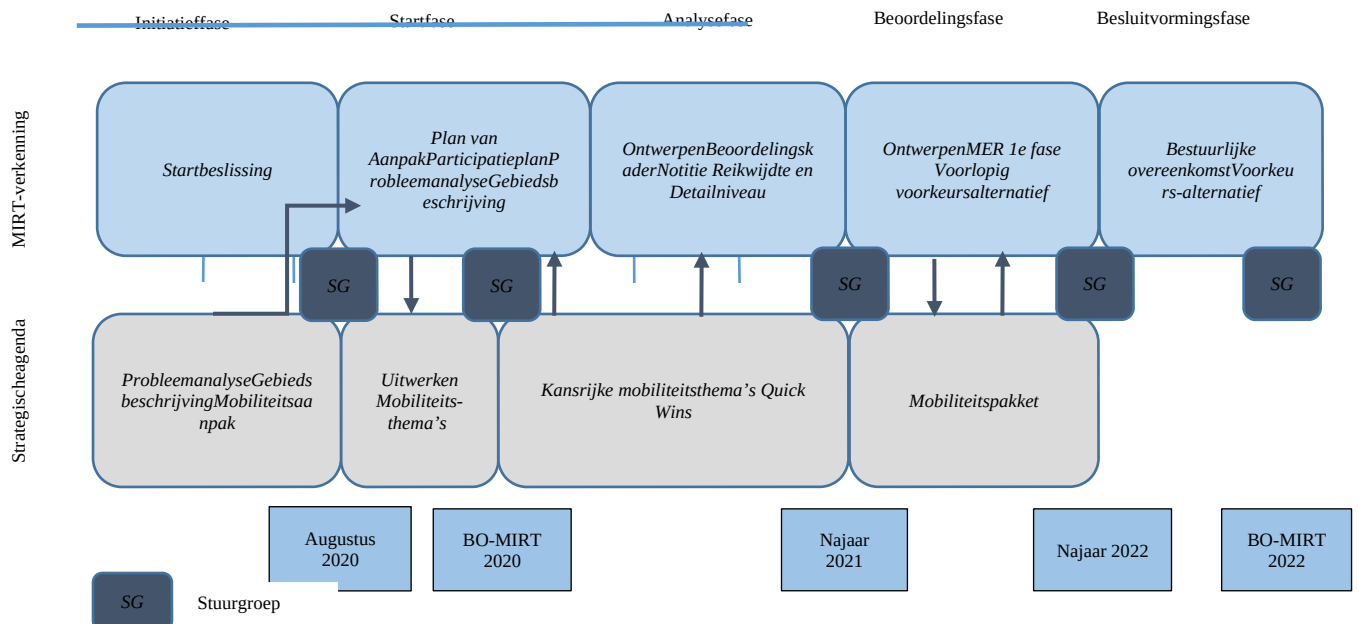
Uit eerdere verkenningen zonder structuurvisie is echter wel gebleken dat de tijd die nodig is voor de verkenning niet zondermeer ingekort kan worden. Om procedures zorgvuldig te doorlopen, wordt de reguliere doorlooptijd gehanteerd.

Daarnaast is een ProjectMER voor deze verkenning verplicht, omdat er sprake van activiteit die betrekking heeft op een weg met een tracélengte van meer dan 10 kilometer.

In de planuitwerkingsfase wordt gelijktijdig met het Ontwerp-Tracébesluit (OTB) het gehele MER gepubliceerd (fase 1 en 2) en ter visie gelegd, met de mogelijkheid voor het indienen van zienswijzen. De planuitwerking eindigt met het publiceren van het vastgestelde Tracébesluit (TB). Hier is beroep tegen mogelijk bij de Raad van State. Het Tracébesluit is de juridische basis voor de realisatie van het project.

3.4 Samenhang MIRT-verkenning en Strategische Agenda

De opstelling van de Strategische agenda en de mobiliteitsaanpak en de opstelling van de MIRT-verkenning lopen parallel en vormen twee sporen in een gezamenlijke opgave. Bij de bepaling van de uitkomsten van de MIRT-verkenning worden de maatregelen uit de mobiliteitsaanpak betrokken. Andersom worden uitkomsten van de MIRT verkenning weer betrokken bij de uitwerking en uitvoering van de mobiliteitsaanpak (figuur 3).



Figuur 3 Samenhang MIRT-verkenning en Strategische Agenda

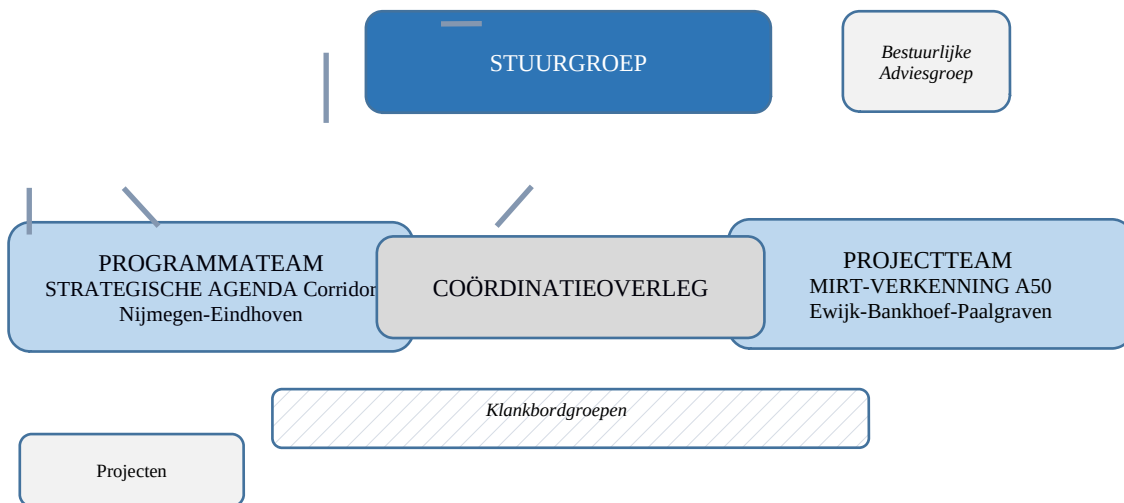
De mobiliteitsaanpak richt zich op het stimuleren van diverse vormen van mobiliteit naast de bereikbaarheid voor de auto. De MIRT-verkenning richt zich op infrastructurele oplossingen voor het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven.

Op gezette momenten wordt bekeken in welk programma welke maatregelen het beste in te passen zijn. Daarbij is het uitgangspunt bij de MIRT-verkenning dat maatregelen die als flankerend beleid voor de problematiek en oplossingen op het traject Ewijk-Bankhoef-Paalgraven gezien worden, in de mobiliteitsaanpak ondergebracht kunnen worden.

4 Organisatie & Participatie

4.1 Rijk en regio werken samen aan de MIRT-verkenning

In hoofdstuk 1 is aangegeven dat naast de MIRT-verkenning A50 ook een strategische agenda wordt ontwikkeld voor de A50 Corridor Nijmegen-Eindhoven voor een gebiedsgerichte mobiliteitsaanpak. Omdat beide sporen elkaar beïnvloeden is een samenhangende organisatiestructuur ontwikkeld.



Figuur 4 Organisatie MIRT-verkenning

De MIRT-verkenning A50 heeft een projectmatig karakter en wordt uitgevoerd door een zelfstandig projectteam. De verantwoordelijkheid en trekkerschap voor de MIRT-verkenning A50 ligt bij het Ministerie van IenW. Rijkswaterstaat en de provincies Noord-Brabant en Gelderland zijn vertegenwoordigd in dit projectteam. Het projectteam is belast met de dagelijkse en inhoudelijke aansturing van de MIRT-verkenning.

De strategische agenda heeft het karakter van een programma, waarbij aansturing plaatsvindt door een programmamteam. De provincies Gelderland en Noord-Brabant zijn regievoerder over de strategische agenda. De diverse mobiliteitsthema's (voor zowel de korte, middellange als lange termijn) worden, in samenwerking met regionale partijen, in aparte projecten uitgewerkt onder regie van het programmamteam strategische agenda.

Het coördineren en bewaken van de samenhang tussen de MIRT-verkenning en de strategische agenda vindt plaats in het coördinatieoverleg. Het coördinatieoverleg vertegenwoordigt beide sporen. Hier vindt de (belangen)afweging plaats tussen beide sporen en worden keuzes voorbereid die op stuurgroepniveau om besluitvorming vragen.

De samenwerking tussen Rijk en regio komt ook tot uitdrukking in de samenstelling van de stuurgroep, waarin het Ministerie van IenW, Rijkswaterstaat en de provincies Gelderland en Noord-Brabant vertegenwoordigd zijn. De stuurgroep is besluitvormend voor zowel de keuzes uit de strategische agenda als de MIRT-verkenning. De stuurgroep kan de bestuurlijke adviesgroep inroepen om hen te adviseren.

IenW is op basis van de Tracéwet verantwoordelijk voor besluitvorming over wijzigingen aan het hoofdwegennet. De stuurgroep adviseert de Minister van IenW over het te nemen voorkeursalternatief. De provincies Gelderland en Noord-Brabant zijn mede-besluitvormend in het proces van de MIRT-verkenning.

4.2 Participatieproces

Voor een succesvolle MIRT-verkenning is, naast een solide projectorganisatie en afstemming met aangrenzende projecten, de samenwerking met stakeholders van belang. Om zowel deze MIRT-verkenning als het uiteindelijke project goed te laten functioneren, is het belangrijk stakeholders in de juiste rol te betrekken. Het uitgangspunt daarbij is onderscheid maken in de rollen meeweten, meedenken, meepraten, meewerken en meebeslissen. Zowel overheden, publieke en maatschappelijke organisaties, alsook direct belanghebbenden, waaronder (georganiseerde) bewoners en bedrijven in de directe omgeving van het traject, zullen gedurende de verkenning en in de fases daarna worden betrokken.

Afstemming en advisering over inhoud en proces vindt in ieder geval plaats in de volgende groepen:

- Klankbordgroep. Deze bestaat uit vertegenwoordigers van belanghebbende gemeenten, waterschappen en maatschappelijke organisaties (bijvoorbeeld natuurbeheerders en hulpdiensten), aangevuld met partijen die tijdens het MIRT-onderzoek hebben geparticipeerd.
- Bestuurlijke adviesgroep van bestuurlijke vertegenwoordigers van alle overheden/wegbeheerders in het projectgebied. De bestuurlijke adviesgroep komt bijeen voorafgaand aan een overleg op stuurgroepniveau.

Het projectgebied van de Strategische agenda is ruimer (Nijmegen-Eindhoven) dan het projectgebied van de verkenning (Nijmegen-Oss). Dit betekent ook dat de direct betrokken stakeholders voor beide projecten deels verschillend zijn en deels overlap kennen. Het streven is om participatie zoveel mogelijk in samenhang te realiseren.

De participatieaanpak wordt na de start van de verkenning uitgewerkt in een participatieplan.

5 Bijlage

5.1 Effect maatregelen volgens MIRT-onderzoek

Trede Ladder van Verdaas	Oplossingsrichting	Effect
Ruimtelijke ordening	Bundeling en/of beperking mobiliteit	Geen effect verwacht (planvorming ligt vast)
Anders betalen	Nationale km-heffing	Nu geen optie voor nadere uitwerking (regeerakkoord biedt hiervoor geen ruimte)
	Vrachtwagenheffing	Effect VVU < 1% (uitgaande van voorgesteld tarief van € 0,15 op HWN + beperkt aantal N-wegen)
Mobiliteitsmanagement	Werkgeversaanpak	Verwachte verkeerseffect ca. 350 spitsmijdingen per werkdag op de Maasbrug (effect ca. 1% op totaal van 29.723 in de 2-uurs ochtendspits + 2-uurs avondspits in twee richtingen samen op de Maasbrug in de A50).
	Smart Mobility	Effect nog onbekend of onzeker
OV en Fiets	Trein	Geen effect verwacht (geen restcapaciteit, diffuus H/B, waar spoor geen aantrekkelijk alternatief)
	Snelfietsroute	Verwachte verkeerseffect ca. 40 spitsmijdingen per werkdag op de Maasbrug (effect << 1% op totaal van 29.723 in de 2-uurs ochtendspits + 2-uurs avondspits in twee richtingen samen op de Maasbrug in de A50).
Beter benutten infrastructuur	Knooppunt Bankhoef	Geen optimalisaties denkbaar
	Toerit Ravenstein + TDI	Lokale toename capaciteit ca. 1%; biedt geen oplossing voor doorstromingsproblematiek op A50 Investeringskosten (SSK) € 621.000 incl. BTW
	Knooppunt Paalgraven	Lokale toename capaciteit ca. 5%; biedt geen oplossing voor doorstromingsproblematiek op A50 Investeringskosten (SSK) € 4.890.000 incl. BTW
Aanpassen infrastructuur	Verbreiding Ravenstein-Bankhoef	Lokale afname reistijdverlies met 600 VVU Lokale verbetering doorstroming en verkeersveiligheid Lokale snelheidsverlaging naar 100 km/h positief voor geluid & luchtkwaliteit Investeringskosten (SSK) € 23.994.000 incl. BTW
	Spitsstrook Bankhoef-Paalgraven	Netto-afname reistijdverlies met 3.500 VVU (NRM) Toename voertuig km's: +466.000 Verbetering doorstroming en verkeersveiligheid, nadelig geen vluchtstrook Snelheidsverlaging naar 100 km/h positief voor geluid & luchtkwaliteit, extra verkeer negatief Investeringskosten (SSK) € 55.415.811 incl. BTW
Nieuwe infrastructuur	2x3 conform Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen	Netto-afname reistijdverlies met 2.300 VVU (NRM) Toename voertuig km's: +493.000 Verbetering doorstroming en verkeersveiligheid

Bron: Provincie Gelderland, 1 oktober 2019, MIRT onderzoek A50, pagina 61, <https://www.gelderland.nl/A50>