



Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Verkenning A58 Tilburg - Breda

Reactienota

Zienswijzen en advies Commissie voor de m.e.r. op de NRD

Datum	11 januari 2021
Status	Definitief



GEMEENTE TILBURG

Provincie Noord-Brabant



Gemeente Breda



Colofon

Uitgegeven door
In samenwerking met
Opgesteld door

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Provincie Noord Brabant, gemeente Tilburg, gemeente Breda
Antea Group (J.Kuipers, S. Zondervan)

Datum
Status

11 januari 2021
Definitief



Inhoud

	Colofon	2
	Inhoud	3
1	Inleiding	3
1.1	De beantwoording van zienswijzen	4
1.2	Uitleg veelgebruikte begrippen	5
1.3	Leeswijzer	6
2	Zienswijzen particulieren	7
3	Zienswijzen bedrijven en organisaties	47
4	Zienswijzen overheden	58
5	Advies van de Commissie voor de m.e.r.	60
Bijlage 1	Sleuteltabel	



Inleiding

1.1 De beantwoording van zienswijzen

In deze Nota van Antwoord worden de zienswijzen en de reacties op de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD) voor de Verkenning A58 Tilburg – Breda beschreven. Het doorlopen van de zienswijzen in deze fase van de Verkenning, vóór het opstellen van de m.e.r.-procedure, is niet verplicht. Toch wordt hiervoor gekozen omdat met deze werkwijze zienswijzen vroegtijdig worden meegenomen in de milieubeoordeling en alle onderwerpen die tot mogelijke bezwaren leiden worden onderzocht. Een volledig milieuonderzoek komt de besluitvorming ten goede.

De Nota van Antwoord heeft als doelstelling om onze beantwoording van de zienswijzen te presenteren. In de beantwoording staat centraal hoe de zienswijzen worden meegenomen in het milieueffectrapport (MER) voor de Verkenning A58 Tilburg-Breda.

In het MER moet voldoende informatie op tafel komen om het milieubelang volwaardig te kunnen meewegen in de besluitvorming. Dit vereist een scherpe afbakening van 'reikwijdte en detailniveau': waarop moet het onderzoek zich vooral gaan richten, wat is minder belangrijk, en wat kan zelfs helemaal buiten beschouwing blijven? In deze verkenningsfase is het MER (ook wel planMER genoemd) vooral gericht op de onderscheidende effecten van de kansrijke alternatieven. Het gaat dus vooral om informatie die nodig is om een keuze te kunnen maken voor een voorkeursalternatief.

Na vaststelling van het voorkeursalternatief stellen we in de volgende fase (planuitwerking) een MER (projectMER) op dat de milieueffecten van het voorkeursalternatief in meer detail onderzoekt en beschrijft. In die fase komt bijvoorbeeld de uitwerking van compenserende en mitigerende maatregelen voor natuur en geluid en de nadere concretisering van duurzaamheidsaspecten aan bod.

De NRD heeft ter inzage gelegen van 8 oktober tot en met 4 november 2020. In totaal zijn 28 reacties binnengekomen op de NRD. De volgende indieners hebben een zienswijze ingediend:

- Particulieren: 23
- bedrijven en organisaties: 4
- overheid: 1

Bovendien heeft de Commissie voor de m.e.r. een advies opgesteld als reactie op de NRD. De reactie van de Commissie voor de m.e.r. wordt tevens in deze Nota van Antwoord behandeld.

1.2 Het resultaat van de zienswijzen en adviezen

Naar aanleiding van de zienswijzen en het advies van de Commissie voor de m.e.r. op de NRD wordt de aanpak in het kader van de m.e.r.-procedure Verkenning A58 Tilburg – Breda op de volgende punten aangescherpt:

- Aanvullend op het toetsen van de geluidbelasting en de luchtkwaliteit aan de geldende wettelijke normen, worden de geluidsbelasting en de luchtkwaliteit ook ten opzichte van de WHO-advieswaarden inzichtelijk gemaakt¹;
- Het gezondheidsonderzoek wordt door middel van een MGR² (Milieu Gezondheids Risico-indicator, in plaats van een GES (Gezondheid Effect Screening) uitgevoerd;
- Een beschouwing van de effecten van/onzekerheden door Corona op de verkeersprognoses wordt opgenomen in het MER en afgezet tegen de bandbreedte van de in het MER gehanteerde verkeersscenario's;
- Het aspect trillinghinder wordt kwalitatief (beschouwend) opgenomen in het MER.

¹ Het ministerie van IenW onderzoekt op dit moment de implicaties van de WHO-advieswaarden op het Nederlandse geluidsbeleid. In 2021 wordt de Tweede Kamer hierover geïnformeerd.

² De MGR-methodiek is een meer actuele en doorontwikkelde methode om de milieukwaliteit te beoordelen.



Tevens wordt naar aanleiding van de zienswijzen een aantal accenten gelegd binnen de aanpak zoals die in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is beschreven, bijvoorbeeld door het betrekken van hinder op specifieke locaties bij milieuthema's als geluid en luchtkwaliteit.

1.3 Uitleg veelgebruikte begrippen

Begrippen en afkortingen in deze notitie

Alternatieven:	<i>verschillende oplossingen voor behalen van het projectdoel.</i>
Commissie voor de m.e.r.:	<i>onafhankelijke commissie die de kwaliteit van het milieueffectrapport toetst.</i>
Milieueffectrapport (MER):	<i>rapport met milieu-informatie over de alternatieven en varianten. Dit rapport wordt opgesteld in de 2e fase van de verkenning.</i>
Milieueffectrapportage (m.e.r.):	<i>procedure die leidt tot het Milieueffectrapport.</i>
Referentiesituatie:	<i>de situatie in het jaar 2030, indien de A58 niet wordt aangepast. In het MER worden de alternatieven voor de A58 hiermee vergeleken.</i>
Meerjarenprogramma Infrastructuur Ruimte en Transport (MIRT):	<i>de Rijksoverheid werkt samen met andere overheden aan het veilig, bereikbaar en leefbaar houden van Nederland. Dit doen zij door te investeren in betere wegen, het spoor en waterwegen. Alle investeringen hiervoor staan in het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT).</i>
Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR):	<i>de MGR geeft een gezondheidskundige beoordeling van de milieukwaliteit.</i>
Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD):	<i>notitie die de opgave voor het milieueffectrapport beschrijft; welke alternatieven en varianten worden op welke wijze onderzocht?</i>
(Ontwerp) Structuurvisie ((O)SV):	<i>Het (ontwerp)besluit waarin het voorkeursalternatief wordt vastgelegd.</i>
Richtlijn ontwerp autosnelweg (ROA):	<i>deze richtlijn (2019) voor het ontwerp van autosnelwegen staat aan de basis van de ontwerpen voor de alternatieven en varianten.</i>
Verkenning:	<i>planfase waarin verschillende oplossingen voor het projectdoel worden bedacht en onderzocht. De verkenning leidt tot één oplossing op hoofdlijnen.</i>



1.4 Leeswijzer

Vanaf de volgende pagina worden de binnengekomen zienswijzen beantwoord. De zienswijzen zijn geanonimiseerd en op volgorde van binnenkomst weergegeven. In de tabel zijn steeds in de linker kolom de hoofdpunten uit de zienswijze weergegeven, in de rechter kolom is de beantwoording opgenomen. In de beantwoording is steeds per zienswijze aangegeven wat we hiervan meenemen in het vervolg van de Verkenning.

In hoofdstuk 2 worden eerst de zienswijzen van particulieren behandeld. Vervolgens komen zienswijzen van bedrijven en organisaties in hoofdstuk 3 aan bod. Daarna worden in hoofdstuk 4 de zienswijzen van wettelijke bestuurs- en adviesorganen behandeld. Hoofdstuk 5 behandelt het advies van de Commissie voor de m.e.r. Hoofdstuk 6 vat de wijzigingen in de aanpak van de m.e.r. ten gevolge van de zienswijzen en adviezen samen.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen met de ID-nummers van de ontvangen zienswijzen en de (vereenvoudigde) nummering zoals die is gehanteerd in deze Nota van Antwoord.



2 Zienswijzen particulieren

Zienswijze 1 – ID 76445529

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener wijst op de slechte staat van onderhoud van het fietstraject parallel aan de A58, het gaat om de route Bavel-Gilzeweg-Bavelseweg-Gilze-Tilburgsebaan-Gilzerlaan-Tilburg. De in voorbereiding zijnde snelfietsroute Tilburg-Breda ligt voor een groot deel van de doelgroep uit de richting. De indiener doet het verzoek een opwaardering van het fietstracé langs de A58 mee te nemen in de uitbreiding van de A58 en verwacht dat dit kan voor een fractie van de totale kosten of als complementaire maatregel.	Op het benoemde traject ten zuiden van de A58 zijn geen maatregelen voorzien. Maatregelen hier dragen onvoldoende bij aan de doorstroming op de A58. Maatregelen worden onderzocht tussen Breda en Tilburg en tussen Gilze en Tilburg. Fietsmaatregelen zien we als onderdeel van mogelijke oplossingen. In alternatief 1 (geen uitbreiding) en de variant op alternatief 2 en 3 met aanvullende bereikbaarheidsmaatregelen zijn fietsmaatregelen opgenomen. In het kader van het MER worden de effecten en kosten in beeld gebracht.	Fietsverkeer
b) De indiener stelt dat de uitbreiding van de A58 een aanzuigende werking heeft en binnen no-time weer volloopt.	Wat u omschrijft staat bekend als latente vraag. Wij erkennen dat hier sprake van kan zijn. Latente vraag betekent dat er een aanzuigende werking bestaat bij wegutbreidingen. Hierdoor kan na de realisatie sprake zijn van een toename van het verkeer. Dit effect wordt in het kader van het MER meegenomen in het onderzoek en wordt door middel van verkeersmodellen in beeld gebracht.	Doorstroming

Zienswijze 2 – ID 76445610

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener staat positief tegenover het opwaarderen van de A58 tussen Tilburg en Breda, vanwege de toenemende drukte op het traject. De indiener wijst op het toenemende vrachtverkeer vanuit de Reeshof van en naar de A58 door logistieke bedrijven op het nog te ontwikkelen industrieterrein Wijkevoort. De indiener stelt dat de oprit richting Breda te steil is en dat vrachtwagens daardoor niet voldoende snelheid kunnen maken. De indiener pleit daarom voor een invoegstrook die lang genoeg is.	De steilheid van een helling is onderdeel van de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat (Richtlijn Ontwerp Autosnelwegen, 2019), die de basis vormen voor de aanpassingen. In alle alternatieven wordt onderzocht of de opritten voldoen aan de meest actuele ontwerpeisen, onder andere met betrekking tot de steilheid. Indien niet het geval, wordt aanpassen meegenomen in de alternatieven en varianten. Daarnaast wordt in de onderzoeken in het kader van het MER rekening gehouden met autonome ontwikkelingen, zoals toenemende bedrijvigheid bij de aansluiting Reeshof.	Verkeersveiligheid
b) De indiener verzoekt rekening te houden met in konvooi rijdende vrachtwagens. Dit zorgt voor problemen bij invoegen en vertraging op de doorgaande rijstroken.	In alle alternatieven wordt onderzocht of de opritten voldoen aan de meest actuele ontwerpeisen (ROA 2019). Deze eisen houden rekening met hoge intensiteiten van vrachtverkeer. Indien dit niet het geval is, wordt aanpassen meegenomen in de alternatieven en varianten.	Doorstroming, verkeersveiligheid



Zienswijze 3 – ID 76464690

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener stelt dat meer asfalt niet de oplossing is voor het fileprobleem doordat het alleen maar meer auto's oplevert.	<p>Wat u omschrijft staat bekend als latente vraag. Wij erkennen dat hier sprake van kan zijn. Latente vraag betekent dat er een aanzuigende werking bestaat bij wegwitbreidingen. Hierdoor kan na de realisatie sprake zijn van een toename van het verkeer. Dit effect wordt in het kader van het MER meegenomen in het onderzoek en wordt door middel van verkeersmodellen in beeld gebracht.</p> <p>Tevens wordt in alternatief 1 gekeken of doorstroming op de A58 verbeterd kan worden zonder extra rijstrook.</p>	Doorstroming
b) De indiener raadt aan slimme maatregelen toe te passen, bijvoorbeeld door snelheidsregulering met een goede toelichting voor bestuurders via slimme technologie.	Slimme maatregelen worden onderzocht als onderdeel van alternatief 1 en de variant op alternatief 2 en 3. Dynamische snelheidsregulering door middel van een snelheidsdeken (dynamische maximum snelheid op het traject) is één van deze maatregelen.	Slimme maatregelen
c) De indiener verzoekt alleen indien nodig (bij toepassing slimme maatregelen) de derde rijstrook in te zetten.	In het MER worden alternatieven met en zonder extra rijstrook met elkaar vergeleken, zodat een gewogen besluit over de extra rijstrook mogelijk is. Daarbij onderzoeken we in hoeverre slimme maatregelen bijdragen aan het behalen van de projectdoelen en/of effecten van de verschillende alternatieven. Het MER biedt hiermee het inzicht of aanvullend op slimme maatregelen een derde rijstrook noodzakelijk is.	Varianten en alternatieven
d) De indiener verzoekt de verkeersdeelnemers in beeld te brengen om vervolgens aanbevelingen te kunnen doen voor het best passend tijdvak om deel te nemen aan het verkeer.	<p>In fase 1 van de verkenning heeft voor de A58 tussen Tilburg en Breda een analyse plaatsgevonden naar de gebruikers van de A58. Daarnaast wordt door een derde partij, parallel aan fase 2, een reizigersonderzoek uitgevoerd voor de hele A58 tussen Breda en Eindhoven waarin het gedrag van de verkeersdeelnemers in beeld worden gebracht. Deze informatie wordt meegenomen voor het inschatten van de effecten van de slimme maatregelen in de alternatieven en varianten.</p> <p>Het doel is om met een regionaal pakket aan maatregelen te komen tot beïnvloeding van reizigersgedrag, zodat er minder kans is op files en de doorstroming verbetert. Voorbeelden zijn meer thuiswerken, reizen buiten de spits en stimuleren (e)fietsgebruik en OV.</p> <p>Het sturen op tijdvakken is niet als kansrijke maatregelen gekomen uit de 1^e fase van de verkenning en wordt niet nader onderzocht. Op bovenregionaal en nationaal niveau lopen programma's, zoals het uitvoeringsplan</p>	Weggebruikersonderzoek



	Krachtenbundeling Smart Mobility Zuid Nederland om reizigers beter te informeren over reismogelijkheden en de Goederencorridoraanpak om vrachtverkeer te optimaliseren. Dit werkt door in de referentiesituatie voor het MER, omdat het project hierop geen invloed heeft.	
e) De indiener verzoekt een passende oplossing te zoeken voor de enorme hoeveelheid vrachtverkeer. Op het betreffende A58-tracé is veel vrachtverkeer van en naar Antwerpen en Rotterdam. Een idee is een rijstrook vrij te maken voor het vrachtverkeer van Tilburg naar Antwerpen, dit zorgt nu voor opstoppingen doordat het vrachtverkeer laat naar de meest linkse rijstrook moet.	<p>Een doelgroepenstrook kan onderdeel uitmaken van de variant met slimme maatregelen in alternatief 2 en 3. De invulling van deze doelgroepenstrook wordt in het kader van het MER nader onderzocht.</p> <p>Het opschuiven van vrachtverkeer naar de linker rijstrook speelt op het traject tussen de knooppunten St. Annabosch en Galder, buiten het plangebied van de verkenning A58 Tilburg-Breda en is onderdeel van de planuitwerking A58 St. Annabosch-Galder van InnovA58.</p> <p>In de probleemanalyse in fase 1 van de verkenning is inzichtelijk gemaakt dat circa 10% van het verkeer op de A58 ter hoogte van Goirle een herkomst/bestemming heeft vanaf de A16-zuid. Een deel van dit verkeer komt vanuit Antwerpen. Bijna 50% heeft de herkomst/bestemming A16-noord (richting Moerdijk en Rotterdam).</p>	Doorstroming

Zienswijze 4 - 76474602

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener wijst op het significant toenemen van de geluidsoverlast door de A58 in Goirle. Als oorzaken benoemt de indiener de snelheidsverhoging naar 130 km/u, het geluidscherm aan de noordzijde van de A58 die als een klankbord werkt richting Goirle en de toegenomen verkeersintensiteit.	<p>Het project onderschrijft het belang van het meenemen van geluidbelasting in het milieuonderzoek. In het kader van het MER wordt daarom akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin de verandering van geluid ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk wordt gemaakt. Uitgangspunt bij deze studie is de huidige maximumsnelheid van 100 km/u overdag (en 130 in de nacht). In het verkeersmodel Nederland Regionaal Model (NRM) 2020, dat wij gebruiken voor de milieueffectstudies, is 100 km/u verwerkt. De 100 km/u overdag (en 130 in de nacht) is het uitgangspunt voor alle modelberekeningen.</p> <p>In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit de analyse bij het MER zal blijken of het vanuit wetgeving noodzaak is om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase (vanaf 2022) wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van</p>	Geluid



	<p>eventuele geluidsreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>In de verkenning wordt als uitgangspunt gehanteerd dat bestaande geluidschermen behouden blijven, of – indien dit niet mogelijk is – vervangen worden door minimaal een vergelijkbare maatregel.</p> <p>Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd en geeft aan dat de geluidberekeningen onder andere rekening moeten houden met verhoogde ligging van geluidbronnen, reflecterende verharde oppervlakten en windcondities.</p>	
<p>b) De indiener geeft aan dat het qua geluidniveau merkbaar is dat de maximumsnelheid is verlaagd naar 100 km/h en geeft aan dat hier op gehandhaafd moet worden. Bij een eventuele verhoging van de maximumsnelheid terug naar 130 km/h en door de verbreding van de A58 neemt de geluidsoverlast toe. De indiener stelt dat dan extra geluidwerende maatregelen genomen moet worden.</p>	<p>In het kader van het MER wordt akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin de verandering van geluid ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk wordt gemaakt. Uitgangspunt bij deze studie is de huidige maximumsnelheid van 100 km/u overdag (en 130 in de nacht). NRM2020 is reeds een model waarin de 100km/u verwerkt is. 100 km/u overdag (en 130 in de nacht) is het uitgangspunt voor alle modelberekeningen.</p> <p>Het ministerie van Justitie en Veiligheid is verantwoordelijk voor de handhaving van de maximumsnelheid.</p> <p>Niet elke toename van geluid leidt direct tot maatregelen. Uit de analyse bij het MER zal blijken of het vanuit de wetgeving noodzakelijk is om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidsreducerende maatregelen bepaald.</p>	<p>Geluid</p>
<p>c) De indiener stelt dat de verbreding van de A58 zorgt voor meer verkeer en daardoor een toename van de geluidsoverlast. De indiener pleit voor het realiseren van een geluidscherm of -wal langs de gemeentegrens van Goirle. De kosten dienen meegenomen te worden in de verbreding van de A58.</p>	<p>In het MER wordt het akoestisch effect van het verbreden van de weg en de verandering van verkeer onderzocht. Uit de analyse bij het MER zal blijken of het vanuit de wetgeving noodzakelijk is om nadere akoestische maatregelen te treffen.</p> <p>De kosten voor wettelijk noodzakelijke maatregelen maken onderdeel uit van het project.</p>	<p>Geluid</p>
<p>d) De indiener wijst op een onderzoek dat concludeert dat de tolheffing van het vrachtverkeer in België niet leidt tot een toename van het verkeer. De indiener is van mening dat er wel meer vrachtverkeer rijdt</p>	<p>Na de economische crisis (vanaf 2014) is het vrachtverkeer op de A58 jaarlijks met enkele procenten toegenomen. Deze toename is niet wezenlijk beïnvloed door het instellen van een tolheffing in België. Daarnaast heeft de Tweede Kamer in 2018 ingestemd met de</p>	<p>Tolheffing</p>



<p>op de A58 van Breda naar Tilburg. Door een verdere verbreding neemt het vrachtverkeer dat tol wil ontlopen bij Antwerpen verder toe. De indiener stelt dat voor een verbreding van de A58 het sluipvrachtverkeer moet worden ontmoedigd.</p>	<p>invoering van een vrachtwagenheffing op het Nederlandse wegennet en deels op het onderliggend wegennet (op de A58, de N282 en de N260 (deels)). Meer informatie hierover vindt u op www.vrachtwagenheffing.nl. Het betreft deze wegen (geel en groen):</p>	
---	--	--



Zienswijze 5 – ID 76479990

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De indiener stelt dat geluidschermen langs de westkant van de A27 bij Nieuw Wolfslaar voor geluidsoverlast en fijnstof zorgen in Bavel. De westenwind stuurt al het verkeerslawaaï het dorp in, met name bij een nat wegdek. De wal langs de A27 aan de kant van Bavel heeft volgens de indiener geen functie. De indiener vraagt om attentie voor dit probleem.</p>	<p>Het genoemde tracégedeelte van de A27 bij Nieuw Wolfslaar maakt geen onderdeel uit van het tracé voor de verkenning van de A58 tussen Tilburg en Breda. Wel worden hier in het MER de effecten op de geluidbelasting en luchtkwaliteit van de aanpassing aan de A58 inzichtelijk gemaakt, omdat de verkeersintensiteit hier door aanpassingen aan de A58 kan veranderen.</p>	<p>Geluid, lucht</p>

Zienswijze 6 – ID 76496443

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De indiener wijst op het groene karakter van de A58 en de boom in de middenberm bij Anneville die een cultuurhistorische markering vormt. Ook wijst de indiener op de minimaal aanwezige verlichting, een positief punt gezien de volgens de indiener overmatig aanwezige verlichting in de regio.</p>	<p>Dit deel van de A58 maakt geen onderdeel uit van het project A58 Tilburg-Breda, maar van de planuitwerking InnovA58 (A58 St. Annabosch – Galder). U kunt hiervoor meer informatie vinden op https://innova58.nl.</p> <p>Verlichting voor het traject Tilburg – Breda wordt uitgewerkt in de navolgende planuitwerkingsfase (vanaf 2022), waarbij aangesloten wordt op de geldende richtlijnen voor snelwegverlichting.</p>	<p>Landschap, verlichting, scope.</p>
<p>b) De indiener wijst op de goede staat van en veilige situatie bij parkeergelegenheden.</p>	<p>De staat van verzorgingsplaatsen komt in deze fase van de verkenning nog niet aan bod. In het kader van de verkenning wordt wel onderzocht of de bestaande voorzieningen behouden kunnen worden, of samen worden gevoegd. Een nadere uitwerking vindt plaats in de navolgende planuitwerkingsfase (vanaf 2022).</p>	<p>Verzorgingsplaatsen</p>
<p>c) De indiener wijst op de creatie van dierentunnels en ecologische</p>	<p>We kijken samen met provincie, waterschappen en gemeenten naar kansen</p>	<p>Meekoppelkansen</p>



<p>verbindingszones, desnoods door het breder uitvoeren van een viaduct.</p>	<p>die tegelijk in de realisatiefase van de A58 uitgevoerd kunnen worden waaronder nieuwe/betere ecologische verbindingen. Deze vallen onder de zogenaamde meekoppelkansen. Mochten door bijvoorbeeld verbreding van de weg de huidige faunavoorzieningen niet meer functioneren voor bepaalde doelsoorten, dan worden aanpassingen meegenomen in het project.</p> <p>Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Ze vallen dan ook niet binnen de projectscope. Meekoppelkansen worden met partijen, zoals overheden en derden, afgesproken, separaat van de verkenning. Mogelijkerwijs kunnen de meekoppelkansen wel weer een plek krijgen in de volgende fase, de planuitwerkingsfase.</p>	
<p>d) De indiener wijst op het ontbreken van bebouwing dicht tegen de snelweg aan. Behoud van een groene omgeving creëert rust en benadrukt de schone, groene en ruime opzet van Noord-Brabant, volgens de indiener.</p>	<p>Bij de effectstudies, zoals die voor geluid, wordt rekening gehouden met het al dan niet aanwezig zijn van bebouwing. In het MER worden de effecten van het voornemen op de groene leefomgeving (landschap) inzichtelijk gemaakt.</p>	<p>Gezonde leefomgeving</p>

Zienswijze 7 – ID 76508074

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De indiener vraagt of rekening gehouden kan worden met het toegenomen geluid en stikstof wat neerdaalt op diens woning.</p>	<p>Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen in beeld. Geluid en luchtkwaliteit worden berekend op woningen nabij de A58. Uitgangspunt hierbij is dat voldaan moet worden aan de wettelijke normen. In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, worden het wegontwerp en de maatregelen om effecten te voorkomen en te verminderen verder uitgewerkt.</p>	<p>Geluid, lucht</p>
<p>b) De indiener vraagt of de eventuele geluidswal tussen de Hilvarenbeekseweg en Abcovenseweg er één is van natuurlijke groene aard, zodat deze niet met graffiti bespoten kan worden.</p>	<p>Op dit traject zijn in deze verkenning geen maatregelen aan de weg voorzien. Indien de aanpassingen tussen Breda en Tilburg leiden tot meer verkeer en geluid op dit traject, dan kunnen (aanvullende) geluidmaatregelen aan de orde zijn. Dat zal dan blijken uit het MER.</p> <p>In de periode na de verkenning (de planuitwerkingsfase) werken we het wegontwerp uit en bepalen we ook de</p>	<p>Geluid, landschap</p>



	locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen.	
c) De indiener verzoekt de bestaande bomen langs de Lage Wal in te passen en niet te verwijderen.	Op het betreffende traject zijn in de verkenning A58 Tilburg - Breda geen maatregelen aan de weg voorzien. In het kader van het project A58 Tilburg - Breda worden deze bomen niet geraakt.	Landschap
d) De indiener wijst op een mogelijk geplande geluidswal bij het viaduct bij het ETZ en vraagt deze te realiseren in natuurlijke en geen opvallende kleuren.	Op het betreffende traject zijn in de verkenning A58 Tilburg - Breda geen maatregelen aan de weg voorzien. Indien uit het MER blijkt dat toch maatregelen getroffen dienen te worden, worden deze maatregelen uitgewerkt in de planuitwerkingsfase. Het inpassen van de bestaande omgeving behoort tot die planuitwerkingsfase.	Geluid, landschap
e) De indiener heeft begrepen dat ter hoogte van de Lage Wal de weg niet wordt verbreed, maar dat na knooppunt De Baars een nieuwe afslag voor het verkeer naar Den Bosch komt. Deze ligt dan hoger en de indiener vraagt of geluid zich dan ook verder kan verspreiden.	Op dit traject zijn in deze verkenning A58 Tilburg - Breda geen maatregelen aan de weg voorzien. De aanpassing voor het verkeer naar Den Bosch maakt onderdeel uit van de planuitwerking A58 Eindhoven - Tilburg (InnovA58). U kunt hiervoor meer informatie vinden op https://innova58.nl .	Geluid
f) De indiener ervaart ook geluid van de N269 ter hoogte van het Safaripark.	De N269 maakt geen onderdeel uit van de projectscope voor de verkenning van de A58 Tilburg-Breda. In eerste instantie zijn hier geen infrastructurele maatregelen voorzien. Indien verkeersstromen op de N269 door de alternatieven voor de A58 Tilburg-Breda wezenlijk veranderen, dan worden in het MER de effecten op de geluidbelasting en luchtkwaliteit van de aanpassing aan de A58 bij de N269 inzichtelijk gemaakt. Mogelijkerwijs kan uit het MER blijken dat maatregelen nodig zijn. Deze worden in de planuitwerking verder uitgewerkt.	Geluid
g) De indiener vraagt of de nieuw te bouwen bedrijfshallen aan de Ambrosiusweg het geluid van de A58 versterken of weerkaatsen. Daarnaast vraagt de indiener of deze hallen verplicht worden absorberende materialen te gebruiken.	Op de A58 nabij de Ambrosiusweg zijn in de verkenning A58 Tilburg - Breda geen maatregelen aan de weg voorzien. Het is aan de gemeente om eventuele (geluid)maatregelen op te nemen in de vergunning voor de te realiseren bedrijfshallen.	Geluid

Zienswijze 8 – ID 76694335

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener is van mening dat de effecten op Bavel onvoldoende worden meegenomen. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau gaat veel focus uit naar het gebied tussen de Reeshof en Goirle, terwijl	De alternatieven, zoals benoemd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, worden vooraf aan het opstellen van het MER nader uitgewerkt. Daarbij worden ook oplossingen onderzocht om de aansluiting bij Bavel aan de ontwerprichtlijnen te laten voldoen.	Cumulatie, geluid, lucht, onderzoeksgebied



<p>aangegeven wordt dat de aansluiting bij Bavel nu niet voldoet aan de landelijke ontwerprichtlijnen. De indiener wil meer en concreter horen wat gedaan wordt aan de omgeving Bavel. Het cumulatieve aspect speelt hier volgens de indiener een essentiële rol. De uitbreiding van de A58 zorgt voor meer verkeer, geluid en fijnstof. Daarnaast speelt de geluidoverlast van de vliegbasis Gilze en Rijen. Hier liggen uitbreidingsplannen en is de hoeveelheid vluchten overdag en 's nachts met zware vliegtuigen toegenomen.</p>	<p>De uiteindelijke oplossingen en de effecten daarvan worden gepresenteerd in het MER. Deze aanpak is bij Bavel identiek aan die op andere locaties.</p> <p>In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. In het MER wordt de MGR (Milieu Gezondheids Risico-indicator) gebruikt, waarbij gezondheidseffecten (met onder meer geluid, waaronder vliegverkeerlawaai) in kaart worden gebracht. Uit de analyse bij het MER zal blijken of er vanuit wetgeving noodzaak bestaat om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>Voor de vliegbasis Gilze wordt door het Ministerie van Defensie gewerkt aan een nieuw luchthavenbesluit. Bij deze procedure hoort ook een uitgebreide m.e.r.-procedure waarvan geluid een onderdeel vormt.</p>	
<p>b) De indiener stelt dat het programma voornamelijk toeziet op economische waarden en ontwikkelingen, er is weinig oog voor de bewoners langs de A58. De I/C-verhouding wordt als leidraad genomen maar dit gaat over wat de snelweg aan kan of aan zou moeten kunnen in de toekomst. Dit zegt niks over wat dit betekent voor de bewoners. Daardoor ontstaat twijfel over hoe de gevolgen voor de bewoners langs de A58 worden meegewogen.</p>	<p>Het MER onderzoekt de effecten van de alternatieven voor de A58 Tilburg - Breda op de bereikbaarheid van het omliggende gebied en de leefbaarheid. Hierbij wordt het effect op de leefomgeving van omwonenden (luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid) in beeld gebracht. Het MER beschrijft de verbeteringen en verslechteringen. De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Het voorkeursalternatief wordt opgenomen in de (Ontwerp) Structuurvisie die ook weer ter inzage zal worden gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen.</p>	Programma
<p>c) De indiener wijst erop dat behoorlijk nadrukkelijk gesteld wordt dat uit de alternatieven negatieve effecten kunnen optreden. Het verbaast de indiener dat dit zo benoemd wordt en er geen poging wordt gedaan burgers gerust te stellen door aan te geven dat geprobeerd wordt deze negatieve effecten zo klein mogelijk te houden of te reduceren. De indiener stelt dat de economische belangen voorgaan op de leefbaarheid in de omgeving. Er wordt immers aangegeven dat significante negatieve effecten</p>	<p>Het MER onderzoekt de effecten van de alternatieven voor de A58 Tilburg - Breda op de bereikbaarheid van het omliggende gebied en leefbaarheid. Hierbij wordt het effect op de leefomgeving van omwonenden (luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid) in beeld gebracht. Het MER beschrijft de verbeteringen en verslechteringen. De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Deze afweging wordt door het bevoegd gezag (de Minister van Infrastructuur en Waterstaat) gemaakt bij het nemen van de voorkeursbeslissing. Het MER geeft hiervoor</p>	Procedure



<p>zullen optreden. De indiener vraagt wat gedaan wordt met deze zienswijze.</p>	<p>beslisinformatie. Of significante effecten zullen optreden, zal moeten blijken uit het MER.</p> <p>Het voorkeursalternatief wordt opgenomen in de (Ontwerp) Structuurvisie die ook weer ter inzage zal worden gelegd voor het verkrijgen van zienswijzen.</p>	
<p>d) De indiener wijst op de beschrijving van de wijziging van de Tracéwet naar het Projectbesluit onder de Omgevingswet. Volgens de indiener kunnen de bewoners nu niet inschatten wat de veranderende wetgeving betekent voor de plannen en de gevolgen hiervan. De indiener vraagt om nu al rekening te houden met de wetgeving die eraan komt.</p>	<p>Bij het nemen van de Structuurvisie en het latere besluit in de planuitwerking wordt altijd aangesloten bij de dan geldende wetgeving. Het is niet de verwachting dat de Omgevingswet leidt tot een wezenlijk ander proces of andere alternatieven. Wel kan de Omgevingswet leiden tot andere accenten. Hierop wordt zoveel als mogelijk geanticipeerd.</p> <p>In het MER geven we bijvoorbeeld per kansrijk alternatief aan in hoeverre deze bijdraagt aan de nationale belangen. Daarnaast nemen we in de (Ontwerp) Structuurvisie een alinea op over de doelen van de Omgevingswet en hoe deze bij de A58 Tilburg-Breda aansluiten. Bovendien handelen we in de geest van de Omgevingswet door vroege aandacht voor participatie, al vanaf het prille begin van de verkenning.</p>	<p>Procedure</p>
<p>e) De indiener stelt dat door de 'knip' Hulten het verkeer een andere route gaat kiezen. Dit verkeer kan dus ook verkeer worden dat zich rond Bavel gaat concentreren. Dit zou extra verkeer worden bovenop de toekomstige verkeerstoename van al 30%. Dat betekent dus dat er nog meer verkeer komt en files kunnen ontstaan. Vraag is dan meteen hoe dit al meegenomen is in de kansrijke alternatieven. Immers deze 'knip' vormt mogelijk weer extra verkeersbelasting met alle effecten voor onze deur, zelfs met de uitvoering van een van de kansrijke alternatieven.</p>	<p>De 'knip' in de N282 bij Hulten is een autonome ontwikkeling. Hierover is reeds een ruimtelijk besluit genomen; het Bestemmingsplan N282, gemeente Gilze en Rijen, vastgesteld op 20-2-2017 en deels gewijzigd vastgesteld op 11-11-2019, onherroepelijk geworden per 4-11-2020 door uitspraak Raad van State. De knip is om die reden een gegeven voor de verkenning A58 Tilburg-Breda en zowel in de referentie (zonder aanpak van de A58 in 2030) als in de alternatieven opgenomen in de verkeersmodellen voor de A58.</p>	<p>Alternatieven, doorstroming</p>
<p>f) De indiener wijst erop dat maar een klein deel van de A58 een lokale gebruiker is, de herkomst komt van buiten het onderzoeksgebied. De indiener vraagt of er al onderzocht is wat inwoners van Bavel, Gilze en Molenschot kiezen als er uitbreiding komt. Met andere woorden gaan zij ook gebruik maken van de nieuwe A58 en zorgt dit dan voor extra belasting die nu niet is</p>	<p>In het kader van het MER wordt verkeerskundig onderzoek uitgevoerd waaruit blijkt hoe verkeersstromen door de alternatieven veranderen. Dit geeft ook een beeld van de verandering van verkeer van en naar Bavel, Gilze en Molenschot.</p>	<p>Gebruikers, procedure</p>



meegenomen binnen de 3 kansrijke alternatieven?		
g) In paragraaf 3.2.3 wordt volgens de indiener op geen enkele wijze beschreven hoe de situatie is rondom Bavel. Hier staan volgens de indiener dagelijks files. De focus ligt op de Reeshof richting Goirle. De indiener vraagt specifiek aan te geven hoe gekeken wordt naar de situatie rond Bavel. De indiener wijst erop dat gezegd wordt dat files ontstaan rond de Reeshof en Goirle en dat er daardoor een verkeersdruk ontstaat over een grote lengte. De indiener vraagt naar een verklaring van de dagelijkse files rond Bavel richting Tilburg en vraagt specifiek aan te geven hoe gekeken wordt naar de situatie rond Bavel.	In het onderzoek bij het MER wordt op gelijke wijze naar de verschillende delen van de A58 tussen Tilburg en Breda gekeken. De situatie bij Bavel heeft hierbij zeker de volle aandacht. Juist deze locatie komt uit de probleemanalyse (fase 1 van de verkenning) naar voren als aandachtspunt. In de probleemanalyse (zie documenten op www.a58tilburgbreda.nl) is meer informatie te vinden over de situatie bij Bavel.	Doorstroming, onderzoeksgebied
h) De indiener stelt dat optrekkend en afremmend verkeer leidt tot een nog grotere uitstoot van geluid, CO ₂ en fijnstof en vraagt om meer toelichting hierover.	In de modellering wordt rekening gehouden met congestie. Op basis van de aangeleverde verkeerscijfers, waarin het aantal voertuigen in de file is opgenomen, kan in het model een stagnatiefactor worden gehanteerd. Bij geluid wordt niet direct rekening gehouden met stagnatie. Binnen geluid is er een optrek en afremfactor, maar die wordt alleen gebruikt bij kruispunten, rotondes en drempels (bij lage snelheden). De geluidbelasting bij rijdend verkeer is bij deze snelheden (in deze situatie) veel bepalender.	Geluid, lucht
i) De indiener stelt dat voor geluid een dreigende overschrijding van het geluidplafond zou zijn. De indiener vreest dat geluid onderbelicht wordt en stelt dat aannames in paragraaf 3.2.5 met betrekking tot de geluidbelasting op woningen niet kloppen. De indiener verzoekt geluid en trillingen prioriteit te geven. De indiener wijst op recente normen vanuit de WHO dat bij 53 dB sprake is van gezondheidsschade. De indiener vraagt hoe rekening gehouden wordt met deze richtlijnen in het onderzoek. De indiener verzoekt de WHO-advieswaarden voor luchtkwaliteit toe te passen, dit zorgt ook voor een synergie met het Klimaatakkoord. De indiener wijst op een aanbeveling van de Guidelines Development Group (GDG) passende maatregelen te nemen om de geluidbelasting te	Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd. Om de effecten van de alternatieven op luchtkwaliteit en geluid te beoordelen, brengen we in beeld bij hoeveel procent van de woningen in het studiegebied een verslechtering van het geluid en de luchtkwaliteit optreedt. Aanvullend toetsen we lucht en geluid aan de wettelijke normen en zullen we daarnaast inzichtelijk maken welk percentage van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO-advieswaarden. De Staatssecretaris van IenW heeft kennis genomen van het WHO-advies en laat op verzoek van de Tweede Kamer momenteel een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke implicaties voor nationale geluidwetgeving (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-311.pdf). Als dit op termijn leidt tot andere geluidnormen zal Rijkswaterstaat zich daar vanzelfsprekend aan houden.	Geluid



<p>verlagen tot onder de 53 dB (Lden) en s 'nachts tot 45 dB (Lnight).</p>	<p>Bij trillingen kan onderscheid gemaakt worden in trillingen tijdens de aanlegfase en tijdens de gebruiksfase. In het te hanteren beoordelingskader is het beoordelingsaspect 'Effecten in de realisatiefase' opgenomen, waarbij gekeken wordt naar effecten en uitvoeringshinder tijdens de aanlegfase. Hieronder valt milieuhinder (o.a. als gevolg van geluidbelasting, trillingen bij aanleg), veranderende verkeersstromen en verminderde bereikbaarheid in de realisatiefase.</p> <p>Trillingen in de gebruiksfase waren geen onderdeel van het beoordelingskader. Echter de zienswijzen geven aanleiding om op enkele locaties (bijvoorbeeld bij kunstwerken met voegovergangen) ook trillingen in het MER te beschouwen. Afhankelijk van de uitkomsten van die beschouwing, kan er in de navolgende planuitwerking (vanaf 2022) aanleiding zijn het aspect trillingen kwantitatief te onderzoeken.</p>	
<p>j) De indiener vraagt om een standpunt ten opzichte van het Nederlandse geluidbeleid, waarbij afwegingen van economische, juridische en ruimtelijke aspecten ook een rol spelen bij het nemen van maatregelen tegen geluidbelasting. Ook onder de WHO-advieswaarden, voorkeurswaarden en grenswaarden ondervinden mensen hinder van geluid.</p>	<p>De WHO adviseert passende maatregelen te treffen om geluidniveaus zoveel mogelijk te verlagen tot onder de advieswaarde. Ook onder de advieswaarde bestaat een bepaalde kans op hinder, maar pas bij geluidniveaus vanaf de advieswaarde beschouwt de WHO de hinderlijkheid als relevant gezondheidseffect. In het Nederlandse geluidbeleid wordt gekeken of doelmatige maatregelen te treffen zijn wanneer geluidniveaus ten gevolge van ruimtelijke ontwikkelingen boven de zogenaamde toetswaarde uitkomen (voor rijkswegen is dit de geluidbelasting in de situatie dat de geluidproductieplafonds volledig worden benut – met een minimum van 50 dB -). Bij waarden boven de maximaal toelaatbare waarde (voor rijkswegen is dit 65 dB) moeten in elk geval maatregelen getroffen worden.</p> <p>In het effectonderzoek wordt ook overschrijding van de WHO-advieswaarde in beeld gebracht.</p>	Geluid
<p>k) De indiener vraagt waarom de betreffende burgers alleen aan kunnen sluiten bij een (online) informatiebijeenkomst en niet als volwaardige gesprekspartner.</p>	<p>Om tot een goed projectresultaat te komen, hechten wij eraan om betrokkenen (burgers en organisaties) zoveel mogelijk te laten meedenken en participeren tijdens het traject. Op grond van wettelijke kaders en binnen de beperkingen van de coronacrisis</p>	Procedure



	<p>zijn hiervoor diverse middelen ingezet: live en online participatiebijeenkomsten (januari 2020), enquêtes en één op één gesprekken. Deze activiteiten zijn vastgelegd in het participatieplan en de verantwoordingsrapportage participatie. Op deze manier kunt u in onze ogen volwaardige participeren.</p> <p>In project nemen alle aan de A58 gelegen gemeenten deel aan de Bestuurlijke Begeleidingsgroep. Ook op deze manier worden belangen van burgers/bewoners vertegenwoordigd.</p>	
l) De indiener vraagt om een standpunt over het feit dat de WHO meldt dat een goede kosten-batenanalyse voor maatregelen om de geluidbelasting te reduceren ontbreekt in Europa.	<p>De Staatssecretaris heeft kennis genomen van het WHO-advies en laat op verzoek van de Tweede Kamer momenteel een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke implicaties voor nationale geluidwetgeving (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-311.pdf). Als dit op termijn leidt tot andere geluidnormen zal Rijkswaterstaat zich daar vanzelfsprekend aan houden.</p>	Geluid
m) De indiener wijst op de toename van laagfrequent geluid en raadt aan de juist maatregelen te treffen hiervoor.	<p>Met geluidwerende maatregelen is het volgens RIVM inderdaad makkelijker om hoge dan om lage tonen te dempen. Daardoor kan het resterende laagfrequent geluid (LFG) meer opvallen. Het is soms moeilijk om een LFG-bron op te sporen. Dit komt doordat LFG zeer ver kan reizen: tot wel enkele kilometers van de bron. Er is nog veel onbekend over de gezondheidseffecten die kunnen optreden bij blootstelling aan LFG. Mede op verzoek van het ministerie Infrastructuur en Waterstaat, zal het RIVM in 2021 een advies uitbrengen over welk onderzoek op gebied van LFG en gezondheid wenselijk is.</p>	Geluid
n) Indiener stelt dat een fietstocht van het projectteam langs het traject geen representatief beeld geeft van de werkelijkheid.	<p>Dat klopt. Toch hechten wij er waarde aan persoonlijk een zo goed mogelijk beeld van de omgeving te hebben. Eén van de manieren om dit te verkrijgen is een veldbezoek.</p>	Onderzoek
o) De indiener wijst op cumulatieve geluidoverlast door vliegbasis Gilze en Rijen. De indiener vraagt of er gesprekken lopen met de vliegbasis en de gemeente Gilze en Rijen over de cumulatieve geluidoverlast en wat voor maatregelen verwacht mogen worden. De indiener wijst op een negatief effect op de gezondheid.	<p>Geluid afkomstig van de vliegbasis wordt meegenomen in het MER door gebruik te maken van de MGR-indicator (Milieu Gezondheids Risico-indicator). Daarbij wordt rekening gehouden met cumulatie.</p>	Geluid
p) De indiener wijst op het stikstofprobleem en is verbaasd dat	<p>In de NSL(Nationaal Samenwerkings-programma Luchtkwaliteit)-monitoringstool</p>	Lucht



<p>in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat de concentraties stikstof en fijnstof langs de A58 nu en in de toekomst ruim onder de wettelijke norm liggen. De indiener stelt dat deze algemene uitspraak niet gedaan kan worden voor een traject van 20 km lang en verwacht hier een probleem vergelijkbaar als met geluid. De indiener vraagt om cijfers en een onderbouwing.</p>	<p>worden de huidige en toekomstige concentraties voor stikstof (NO₂) en fijnstof (PM₁₀ en PM_{2,5}) weergegeven. De monitoringstool is openbaar toegankelijk via https://www.nsl-monitoring.nl/viewer/. Langs de A58 tussen Tilburg en Breda zijn rekenpunten opgenomen. De concentraties in de rekenjaren 2020 en 2030 liggen hier op alle punten onder de grenswaarden voor fijnstof en stikstof uit de Wet milieubeheer.</p> <p>In het kader van het MER wordt nader onderzoek uitgevoerd. In het MER worden de resultaten gepubliceerd.</p>	
<p>q) De indiener stelt dat optie 1 niet toereikend is voor de toekomst, in combinatie met de plannen voor InnovA58 wordt het deel Breda-Tilburg nog meer belast. De indiener ziet als enige doeltreffende (maar niet innovatieve) oplossing voor de filevorming het realiseren van verkeerslichten en een maximumsnelheid van 80 km/uur.</p>	<p>In deze fase nemen wij uw mening over de weging van alternatieven onderling voor kennisgeving aan. Voor de kansrijke alternatieven gaan we uit van de geldende maximumsnelheid (100 km/uur overdag; 130 km/uur 's nachts). Het gebruikte NRM2020 is een verkeersmodel waarin de 100km/uur verwerkt is. 100 km/uur overdag (en 130 in de nacht) is het uitgangspunt voor alle effectstudies voor het MER.</p> <p>Verkeerslichten (toeritdosering) bij invoegstroken is onderdeel van alternatief 1.</p> <p>Wij lopen nog niet vooruit op de resultaten van de milieueffectrapportage. Het MER zal beslisinformatie gaan bevatten, op basis waarvan het bevoegd gezag een voorkeursalternatief kan vaststellen.</p>	<p>Alternatieven, doorstroming</p>
<p>r) De indiener geeft de voorkeur aan alternatief 2 (uitbreiding naar binnen), omdat bij een uitbreiding de A58 door tuinen gaat lopen. Vanwege het laatste ziet de indiener de derde optie niet als optie.</p>	<p>In deze fase nemen wij uw mening over de weging van alternatieven onderling voor kennisgeving aan. Wij lopen nog niet vooruit op de resultaten van de milieueffectrapportage. Het MER zal beslisinformatie gaan bevatten, op basis waarvan het bevoegd gezag een voorkeursalternatief kan vaststellen.</p> <p>Het Voorkeursalternatief volgt uit het MER. Hierin worden de alternatieven afgewogen op een breed scala aan milieuaspecten. In het beoordelingskader is ook het aspect ruimtebeslag opgenomen; hierin wordt gekeken naar de afname in ruimtebeslag voor wonen, werken, recreëren en/of landbouw.</p>	<p>Alternatieven, ruimtebeslag</p>
<p>s) De indiener wijst op neveneffecten van een uitbreiding met betrekking tot lucht en geluid. De indiener komt in verweer tegen het Nederlandse geluidbeleid dat gericht is op doelmatigheid en vraagt de geluidplafonds in de planvorming ter</p>	<p>Zoals opgenomen in het beoordelingskader in de notitie Reikwijdte en Detailniveau worden deze neveneffecten in het MER onderzocht. Hierbij wordt niet alleen getoetst aan de wettelijke grenswaarden. Ook daaronder worden effecten inzichtelijk gemaakt en gerefereerd aan WHO-advieswaarden.</p>	<p>Geluid, lucht, procedure</p>



<p>discussie te stellen. Volgens de indiener verzoeken de WHO, RIVM, GGD en Gezondheidsraad de normen naar beneden bij te stellen. De indiener verzoekt om concrete oplossingen te presenteren aan omwonenden, bijvoorbeeld een geluidswal, stiller asfalt van goede kwaliteit of bebossing en groen tussen snelweg en woningen.</p>	<p>Indien een toename van geluid wettelijke aanleiding geeft tot het treffen van aanvullende geluidmaatregelen, dan wordt dit in het MER beschreven.</p>	
<p>t) De indiener wijst erop dat de aansluiting Bavel nu niet aan de ontwerprichtlijnen voldoet en vraagt om verduidelijking hoe hiermee omgegaan wordt.</p>	<p>De alternatieven, zoals benoemd in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau, worden vooraf aan het opstellen van het MER nader uitgewerkt. Daarbij worden ook oplossingen onderzocht om de aansluiting bij Bavel aan de ontwerprichtlijnen te laten voldoen. De uiteindelijke oplossingen en de effecten daarvan worden gepresenteerd in het MER.</p>	<p>Inrichting</p>
<p>u) De indiener wijst erop dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt aangegeven dat de noodzaak ontbreekt voor een 2x3 bij knooppunt St. Annabosch. De indiener vraagt wat er gebeurt met het stuk van St. Annabosch tot Bavel en verwacht hier meer filevorming.</p>	<p>Tussen de verbindingswegen met de A27 en de aansluiting Bavel worden in de alternatieven 2 en 3 in beide richtingen drie rijstroken voorzien.</p> <p>Door de uitwisseling van verkeer met de A27 is binnen het knooppunt St Annabosch op de A58 minder verkeer dan ten oosten en westen van het knooppunt en is daar minder aanleiding voor het toevoegen van een derde rijstrook.</p>	<p>Raakvlakken</p>
<p>v) De indiener stelt dat aangegeven wordt dat een groter gebied dan alleen het directe gebied van de A58 meegenomen wordt in de beoordeling. Dit is in lijn met een eerder genoemd RIVM-onderzoek uit 2019. De indiener vraagt of de geluidnormen naar beneden worden bijgesteld en hier maatregelen voor genomen worden.</p>	<p>Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd. In het kader van dit project worden dus geen geluidnormen naar beneden bijgesteld, dat is niet aan het project. Wel wordt ook geluidbelasting lager dan de wettelijke norm inzichtelijk gemaakt, zoals aan de hand van de WHO-advieswaarden.</p>	<p>Geluid</p>
<p>w) De indiener vraagt in hoeverre de plannen getoetst zijn aan de lokale plannen van de bijbehorende gemeenten.</p>	<p>De alternatieven en varianten uit de verkenning van de A58 Tilburg – Breda worden getoetst aan beleid van alle relevante (lokale en bovenlokale) overheden. De beschrijving van het relevante beleid vindt plaats in het beleidskader, als onderdeel van het MER.</p>	<p>Beleidskader</p>
<p>x) Het verbaast de indiener dat lucht, geluid en een gezonde leefomgeving kwantitatief beoordeeld worden, terwijl de bewoners de kwaliteit belangrijker vinden.</p>	<p>In het MER is het belangrijk om aspecten zo meetbaar mogelijk te maken, zodat uiteindelijk een zo objectief mogelijke afweging tussen alternatieven en varianten wordt gemaakt. Uiteindelijk is de kwantitatieve (rekenkundige) benadering bedoeld om de kwaliteit van de leefomgeving inzichtelijk te maken.</p>	<p>Geluid, gezondheid, lucht</p>



	<p>Ervaringen worden zoveel mogelijk in het onderzoek betrokken door in gesprek te gaan met omwonenden, bewonersavonden te houden en zienswijzen bij het onderzoek te betrekken.</p> <p>Overigens zullen we, mede op advies van de Provincie Noord-Brabant en de Commissie voor de m.e.r., in het onderzoek gebruik maken van de zogenoemde Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR). De MGR geeft een gezondheidskundige beoordeling van de milieukwaliteit. Met dit instrument worden zowel wegverkeerslawaaï als vliegverkeer beschouwd.</p>	
<p>y) De indiener wijst erop dat de gewenste verandering van gehinderde en slaapgestoorden, klasse luchtkwaliteit en gezonde leefkwaliteit vooral gaat om de kwaliteit. De indiener vraagt wat voor die verminderingen in aantallen (waar de indiener ook voorstander van is) gedaan wordt met betrekking tot kwaliteit. De indiener vraagt welke maatregelen genomen worden om deze zaken te waarborgen nu een uitgemeten kans zich voordoet (synergetische effecten).</p>	<p>Eventueel te nemen maatregelen op het gebied van gezondheid, geluid en lucht volgen uit de analyses in het MER. Indien uit het MER blijkt dat maatregelen nodig zijn, worden deze in detail uitgewerkt in de planuitwerkingsfase (vanaf 2022). Daarnaast kan lokaal worden besloten om niveaus beneden de wettelijke normen, of niveaus die niet het gevolg zijn van de wegaanpassingen aan de A58, te verlagen door maatregelen in de meekoppelkansen te benutten.</p> <p>Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan (verbeteren doorstroming/verkeersveiligheid). Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (overheden en derden) in de omgeving om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichting. Het verbeteren van aspecten op het gebied van gezondheid, natuur en duurzaamheid vallen hieronder.</p> <p>We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A58 Tilburg-Breda in beeld. De exacte uitwerking van de kansrijke meekoppelkansen vindt daarna in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p>	<p>Geluid, gezondheid, lucht, meekoppelkansen</p>
<p>z) De indiener vraagt om meer groen, bomen en een natuurlijke geluidwal voor de deur.</p>	<p>Uit de analyse bij het MER zal blijken of vanuit de wetgeving noodzaak is om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de navolgende planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en wordt de locatie en omvang van eventuele geluidsreducerende maatregelen en aanvullende</p>	<p>Geluid, natuur, landschap</p>



	inpassingsmaatregelen (zoals groen) bepaald.	
aa) De indiener stelt dat in het kader van ruimtegebrek alternatief 2 de enige optie is. De uitbreiding van de buitenberm gaat over 20 km ten koste van natuur, bebossing, groen en weilanden. Ook komt de snelweg dichterbij woningen te liggen.	In deze fase nemen wij uw mening over de weging van alternatieven onderling ter kennisgeving aan. Wij lopen nog niet vooruit op de resultaten van de milieueffectrapportage. Het MER zal beslisinformatie gaan bevatten, op basis waarvan het bevoegd gezag een voorkeursalternatief kan vaststellen. Hierin worden de alternatieven gewogen op een breed scala aan milieuaspecten. In het beoordelingskader is ook het aspect ruimtebeslag opgenomen, hierin wordt gekeken naar de afname in ruimtebeslag voor wonen, werken, recreëren en/of landbouw.	Alternatieven, inrichting, ruimtebeslag
bb) De indiener wijst erop dat nu een saneringsronde loopt met betrekking tot geluid in het kader van het MJPG. De indiener verbaast zich erover dat het MJPG en de plannen voor de A58 los van elkaar uitgevoerd worden. Het MJPG kijkt naar waarden in het verleden, terwijl de A58-plannen kijken naar toekomstige waarden. De indiener vraagt of de saneringsmaatregelen van RWS straks voldoen na het realiseren van de plannen voor de A58 en vraagt wat de uitkomsten zijn van de overleggen tussen de verschillende programma's en projecten.	De resultaten van het MJPG worden als vertrekpunt gehanteerd voor de plannen van de A58 Tilburg - Breda. Wanneer het saneringsplan op een bepaalde locatie geluidmaatregelen bevat, dan wordt er bij de plannen van de A58 uitgegaan van de aanwezigheid van deze geluidmaatregelen. Uit het akoestisch onderzoek dat ten behoeve van de verbreding wordt uitgevoerd, zal vervolgens een geluidmaatregel volgen die – met inachtneming van de bepalingen van het Besluit en de Regeling geluid milieubeheer - hetzelfde effect heeft als de maatregel in het saneringsplan.	Geluid, meekoppelkansen
cc) De indiener geeft als meekoppelkansen samen op te trekken met de gemeente Gilze en Rijen om het natuurgebied bij de gemeente te waarborgen, denk aan de groenwal in de nieuwe wijk Wolfslaar en het dorp Bavel.	In fase 1 van de verkenning zijn, onder andere met de gemeente en het waterschap meekoppelkansen geïnventariseerd. De door de indiener genoemde kansen zijn daarin niet benoemd. Indien de indiener deze wil agenderen, kan de indiener zich wenden tot de gemeente. Onder voorwaarden is het mogelijk om ook in de 2 ^e fase van de verkenning, waarin het MER wordt opgesteld, nieuwe meekoppelkansen toe te voegen. Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan (verbeteren doorstroming/verkeersveiligheid). Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (overheden en derden) in de omgeving om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichting. Het verbeteren van aspecten op	Natuur, landschap, meekoppelkansen



	<p>het gebied van gezondheid, natuur en duurzaamheid vallen hieronder.</p> <p>In de NRD is geïnventariseerd welke mogelijke meekoppelkansen er zijn. De uitwerking van de kansrijke meekoppelkansen vindt daarna in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p>	
<p>dd) De indiener verzoekt vooral om duidelijkheid te geven over de plannen voor de bewoners. Volgens de indiener bevreemdt het bewoners dat belangrijke zaken als kwaliteit van leven pas in een laat stadium aan de orde komen.</p>	<p>Juist het MER, dat wordt opgesteld, moet deze duidelijkheid gaan bieden. In het MER worden de alternatieven beoordeeld op onder andere de effecten op de gezondheid en leefbaarheid (bijv. geluidbelasting en luchtkwaliteit).</p>	<p>Procedure</p>
<p>ee) De indiener benoemt nog de volgende vragen:</p> <ul style="list-style-type: none">- Hoelang kunnen we met de aanpassingen straks weer jaren vooruit?- Is een sanering door RWS vóór december 2023 toereikend, ook ná de aanpassingen op de A58 na 2024?- Welke geluidsmaatregelen worden er getroffen, niet alleen in de woning maar ook daarbuiten (tuin)?<ul style="list-style-type: none">- Geluidswal- Stiller asfalt en welk soort inzake wrijving en slijtage en dus geen duurzaamheid?- Kunnen we straks nog wel in onze tuin zitten?- Hoe staat het met de maatregelen rondom fijnstof, CO2 en luchtkwaliteit?- Hoe doeltreffend zijn de innovatieve maatregelen?<ul style="list-style-type: none">- Willen bedrijven wel meewerken in het kader van anders denken over wegverkeer?- Wordt het openbaar vervoer wel goed ingezet, ook met opstapplaatsen rond het gebied van de A58, Bavel, Molenschot, Gilze en Rijen? Of moeten bewoners eerst naar het centrum in Breda om op de trein/bus te stappen?	<p>In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit de analyse bij het MER zal blijken of er vanuit wetgeving noodzaak bestaat om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen. In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, worden het wegontwerp en de maatregelen om effecten te voorkomen en te verminderen verder uitgewerkt.</p> <p>In alternatief 1 (het niet infra-alternatief) wordt maximaal ingezet op alle andere kansrijke, mobiliteits- en smart mobility maatregelen. Hoewel de bijdrage aan het doelbereik op dit moment nog lastig in te schatten is, is aannemelijk dat deze maatregelen een bijdrage kunnen leveren aan het verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid op de A58 en daarmee aan de bereikbaarheid van de regio. Het Brabants Mobiliteitsnetwerk brengt partijen en organisaties samen die een gezamenlijke ambitie hebben om de mobiliteit en de bereikbaarheid in de regio te stimuleren. Bijna 150 organisaties zijn betrokken; van onderwijsinstellingen en ziekenhuizen, tot (multi)nationale bedrijven in diverse sectoren. Ook het openbaar</p>	<p>Geluid, lucht, OV</p>



	<p>vervoer is aangesloten om bedrijven te helpen hun mobiliteit slim te regelen.</p> <p>In het beoordelingskader is 'robuustheid' als aspect opgenomen. Onderzocht wordt in ieder geval of de oplossing tot en met 2040 stand houdt wat betreft de verhouding tussen intensiteit van het verkeer en capaciteit van de weg.</p>	
<p>ff) De indiener wijst erop dat de huidige grenswaarde van 68 dB voor geluid te hoog is en verwijst naar de WHO-richtlijn van 53 dB. De indiener stelt dat het Nederlandse stelsel vooral in de Omgevingswet te veel gericht is op een overschrijding van plandrempels en het accommoderen van extra verkeer, er is te weinig aandacht voor de negatieve effecten van geluid. De indiener verwijst naar één van de maatschappelijke doelen van de Omgevingswet, namelijk het realiseren en behouden van een gezonde leefomgeving. Hier moet gezondheid eerder een rol krijgen in het proces en een actieplan opgesteld worden met maatregelen tegen overschrijdingen van de plandrempel.</p> <p>De indiener verwijst naar de drie pijlers uit de WM van het huidige systeem:</p> <ol style="list-style-type: none">1) het beheersen van geluidbelastingen2) reductie van hoge geluidbelastingen (saneringsoperatie)3) versterkte inzet van bronmaatregelen (eisen aan de minimum akoestische kwaliteit bij aanleg of vervanging van een weg). <p>De indiener stelt dat de reductie van gezondheidseffecten geen algemeen doel is. De inzet op het voorkomen en verminderen van geluidoverlast komt niet tot uiting in de praktijk.</p>	<p>Het Nederlandse geluidbeleid is erop gericht om bij ruimtelijke ontwikkelingen een voldoende mate van bescherming te bieden tegen hinder en slaapverstoring (en daarmee ook tegen gezondheidseffecten op lange termijn). Met de saneringsoperaties worden de hoogste geluidbelastingen aangepakt. Daarnaast kan met de inzet van bronmaatregelen over de hele linie een vermindering van geluidbelasting worden bereikt, mits de hierdoor ontstane ruimte niet wordt opgevuld door woningbouw of door groei van het verkeer. Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd. Aanvullend toetsen we lucht en geluid aan de wettelijke normen en zullen we daarnaast inzichtelijk maken welk percentage van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO-advieswaarden.</p> <p>De Staatssecretaris heeft kennis genomen van het WHO-advies en laat op verzoek van de Tweede Kamer momenteel een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke implicaties voor nationale geluidwetgeving (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-311.pdf). Als dit op termijn leidt tot andere geluidnormen zal Rijkswaterstaat zich daar vanzelfsprekend aan houden.</p>	<p>Geluid</p>
<p>gg) De indiener wijst op een advies van het RIVM voor een heroverweging van cumulatierregels voor geluid. De indiener wijst op geluidoverlast van zowel de A58 als de vliegbasis Gilze en Rijen. Volgens de indiener vindt het RIVM en de WHO dit ontoelaatbaar.</p>	<p>Het advies van het RIVM om de cumulatierregels te heroverwegen is ingegeven door enkele nieuwe inzichten in geluidhinder bij een gegeven geluidbelasting. Zoals eerder aangegeven, zullen wij in het MER-onderzoek gebruik maken de zogenoemde Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR), waarmee locaties geïdentificeerd worden waar bewoners op</p>	<p>Cumulatie, geluid</p>



	<p>basis van de gecumuleerde milieubelasting een hoog risico lopen op gezondheidseffecten.</p> <p>Voor de vliegbasis Gilze wordt door het Ministerie van Defensie gewerkt aan een nieuw luchthavenbesluit. Bij deze procedure hoort ook een uitgebreide m.e.r.-procedure waarvan geluid ook een onderdeel vormt.</p>	
--	--	--

Zienswijze 9 – ID 76719647

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De indiener is tegen snelwegverbreding, omdat verbreding het probleem van filevorming maar tijdelijk oplost. Na een tijd ontstaan de problemen volgens de indiener opnieuw. Liever ziet de indiener dat meer fietsmogelijkheden ontstaan in plaats van het wegnemen van natuur voor verbreding. Dit coronatijdperk is volgens de indiener een voorbeeld dat het ook anders kan. Meer thuiswerken zorgt nu voor minder filevorming.</p>	<p>Wij herkennen dat er sprake is van latente vraag. Latente vraag wordt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gedefinieerd als de toename van het autogebruik per etmaal op het gehele autowegennet (in aantal afgelegde voertuigkilometers) die ontstaat als gevolg van uitbreiding van het beschouwde netwerk. Latente vraag betekent dat er een aanzuigende werking bestaat bij wegutbreidingen. Hierdoor kan na de realisatie sprake zijn van een toename van het verkeer.</p> <p>In het MER worden alternatieven met en zonder uitbreiding van de A58 onderzocht. Tevens worden fietsmaatregelen onderzocht in alternatief 1 en als variant op alternatief 2 en 3 (realisering snelfietsroute F58 langs de N282).</p> <p>Een beschouwing van de effecten van de maatregelen tegen Corona op de verkeersprognoses gaat onderdeel uitmaken van het MER.</p>	Doorstroming

Zienswijze 10 – ID 76720746

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) Volgens de indiener moeten maatregelen ter beperking van de reeds bestaande en/of verwachte geluidsoverlast (mogelijk veroorzaakt door wind en weer) voor De Blaak (Tilburg) worden meegenomen in het verdere onderzoek.</p>	<p>In het MER wordt het akoestisch effect van het verbreden van de weg en de verandering van verkeer onderzocht. Uit de analyse in het MER zal blijken of vanuit de wetgeving (Wet milieubeheer) noodzaak is om nadere akoestische maatregelen te treffen.</p>	Geluid
<p>b) Rijkswaterstaat heeft volgens de indiener binnen een bepaalde (norm-)afstand van de A58 geluidsmeters bij De Blaak in Tilburg staan. Deze geluidsmeters bevinden zich volgens de indiener direct achter de geluidswal. De indiener</p>	<p>In het kader van het MER voeren wij een akoestisch onderzoek uit door middel van een modelberekening. Deze berekening staat los van de geluidsmeters. In de berekening betrekken wij ook woningen aan de randen van op afstand gelegen wijken.</p>	Geluid



stelt dat de geluidsintensiteit op dat punt wellicht lager ligt, maar verderop in de wijk (hemelsbreed ca. 200-500 meter van de A58 verwijderd) fors toeneemt.		
c) De indiener stelt dat bekend is dat de (hoogte van de) bestaande geluidswal bij De Blaak (Tilburg) gebaseerd is op normen uit de jaren 1970. De huidige normen zijn strenger volgens de indiener, maar pas bij een wegvernieuwing gaan de huidige normen gelden. De indiener pleit voor het meenemen van een hogere geluidswal of een hoger geluidsscherm conform de huidige normen in het verdere onderzoek.	De alternatieven worden in het MER beoordeeld aan de hand van de huidige normen. Het MER geeft per alternatief inzicht waar niet aan de normen wordt voldaan en waar maatregelen aan de orde kunnen zijn.	Geluid
d) Behalve een geluidswal of-scherm bij de wijk De Blaak, stelt de indiener voor het effect van ultra-stil asfalt mee te nemen in het verdere onderzoek. Dit type asfalt verlaagt de rolweerstand, is brandstofbesparend en daarmee duurzamer dan gewoon asfalt/ZOAB. De indiener pleit voor het meenemen van ultra-stil asfalt in het verdere onderzoek.	Of maatregelen (zoals stil asfalt of extra stil asfalt) wettelijk noodzakelijk zijn, zal blijken uit het MER. De kosten voor wettelijk noodzakelijke maatregelen maken onderdeel uit van het project. Bovenwettelijke maatregelen vallen buiten het project en worden – indien aan de orde – bepaald in de navolgende planuitwerkingsfase (vanaf 2022).	Geluid
e) Ten slotte kan het milieueffect van een permanent lagere maximumsnelheid ter hoogte van de wijk De Blaak eveneens als optie worden meegenomen in het onderzoek. De ervaring is dat de huidige maximumsnelheid van 100 km/u nauwelijks minder geluidsoverlast oplevert. Dit kan natuurlijk veroorzaakt worden door het weggedrag van bestuurders in combinatie met het gebrek aan handhaving, maar kan desalniettemin als permanente optie worden meegenomen. De indiener pleit voor het meenemen van een permanent lagere maximumsnelheid in verder onderzoek.	In het kader van het MER wordt akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin de verandering van geluid ten opzichte van de referentiesituatie inzichtelijk wordt gemaakt. Uitgangspunt bij deze studie is de huidige maximumsnelheid 100 km/u overdag (en 130 in de nacht).	Geluid

Zienswijze 11 – ID 76867697

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener stelt dat afslag 12, Gilze (Reeshof), zorgt voor veel files, hoewel de maximumsnelheid van 100 km/u en verlagingen van verkeersintensiteit door corona al verlichting geeft.	Zoals geconstateerd in de Probleemanalyse in fase 1 van deze verkenning herkennen wij deze situatie. De alternatieven die in deze MIRT-verkenning onderzocht worden, moeten zorgen voor verbetering van de doorstroming op de A58.	Doorstroming



	Vooruitlopend op de resultaten van de verkenning wordt bij de afrit Gilze (vanuit Breda) een extra opstelvak voor het kruispunt aangebracht om terugslag op de snelweg te voorkomen.	
b) De indiener stelt dat de snelwegverbreding overlast met zich meebrengt: meer verkeer, meer fijnstof, meer uitstoot en meer geluid. Voor bewoners langs de snelweg betekent dit volgens de indiener grotere gezondheidsrisico's. De indiener vraagt om het in kaart brengen van de gezondheidsrisico's ten gevolge van de plannen voor bewoning langs de snelweg (tot een afstand van 500 m).	De gezondheidsrisico's als gevolg van de alternatieven worden in het MER inzichtelijk gemaakt. In het MER worden de (clusters) eerstelijnsbebouwing tot circa 500 meter meegenomen.	Geluid, gezondheid, lucht
c) Bij afslag 12, vlak onder Tilburg Reeshof, wordt bedrijventerrein Wijkevoort ontwikkeld. De indiener vraagt om het opnemen van dagelijks 18.500 extra verkeersbewegingen (waarvan de helft op de A58 gaat rijden volgens de indiener) in het onderzoek.	De ontwikkelingen in de omgeving, zoals bedrijventerrein Wijkevoort, maken onderdeel uit van de verkeersstudie en worden als dusdanig meegenomen in het verkeer- en effectenonderzoek.	Doorstroming
d) De indiener stelt dat de milieueffecten van de verbreding van de A58 en de aanleg van bedrijventerrein Wijkevoort cumuleren (bij elkaar opgeteld moeten worden).	Bedrijventerrein Wijkevoort maakt onderdeel uit van de referentiesituatie (de situatie in 2030 waarmee het project wordt vergeleken). Hiermee komt de totale milieubelasting (lucht en geluid) van de A58 met bedrijventerrein Wijkevoort in beeld.	Cumulatie

Zienswijze 12 – ID 76873734

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener laat weten dat de optie bestaat om verzorgingsplaatsen samen te voegen. De verzorgingsplaats Molenheide wordt dan drukker. In het achterland van verzorgingsplaats Moleneinde ervaart de indiener nu al overlast door de parkeerplaats. De landbouwgrond tegen de parkeerplaats wordt vervuild door zwerfafval en andere verontreiniging (als gevolg van beperkte sanitaire voorzieningen voor chauffeurs). De rattenpopulatie heeft zich daardoor uitgebreid. De indiener wil graag onderzoek naar de gevolgen van het samenvoegen van verzorgingsplaatsen, specifiek voor Moleneinde en de directe omgeving. De indiener stelt dat extra sanitaire en vuilvoorzieningen zijn vereist,	In de startbeslissing A58 Tilburg – Breda is opgenomen (paragraaf 2.4) dat de verbinding een aantal specifieke opgaven kent, waaronder een hoge dichtheid verzorgings- en rustplaatsen. Zoals aangegeven in de startbeslissing en nog eens bevestigd in de opgestelde probleemanalyse leiden de hoge dichtheid van verzorgingsplaatsen en rustplaatsen tot extra in- en uitvoegbewegingen. Deze extra bewegingen vergroten de kans op files. Daarnaast worden deze verzorgings- en rustplaatsen gebruikt als sluiproute wanneer beginnende filevorming optreedt. Deze extra in- en uitvoegbewegingen hebben een versterkend effect op de file. Daarom onderzoeken we in het MER meerdere oplossingsrichtingen, waarbij ook rustplaatsen Blaak, Leikant, Lage aard en Hooge Aard worden samengevoegd en/of opgeheven, waarbij de parkeerplaatsen elders langs de A58 gecompenseerd worden	Verzorgingsplaatsen



<p>zeker indien sprake is van uitbreiding.</p> <p>Daarnaast stelt de indiener dat de parkeergelegenheid goed moet worden begrensd (met bijvoorbeeld een hekwerk), zodat de overlast voor het achterland kan worden beperkt. De indiener wil weten of de parkeerplaats van Moleneinde wordt vergroot, en als dat zo is, waar de uitbreiding zal plaatsvinden.</p>	<p>(bijv. bij Molenheide, Raakeind). Het huidige aantal parkeerplaatsen vormt voor ons project het uitgangspunt. Het vergroten van het totaal aan parkeerplaatsen langs de A58 is geen onderdeel van de doelstelling van de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda.</p> <p>In het kader van de Verkenning wordt onderzocht of samenvoegen aan de orde kan zijn. De effecten hiervan worden volgens het in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgenomen beoordelingskader onderzocht. De uitwerking van een ontwerp en de voorzieningen (waaronder begrenzing met afscherming) volgt in de planuitwerking voor het uiteindelijke voorkeursalternatief.</p>	
--	---	--

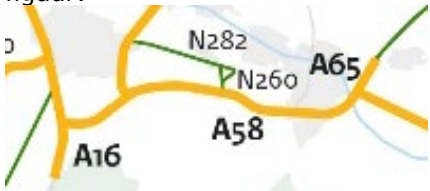
Zienswijze 13: ID 76898888

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) Er zijn diverse beoordelingscriteria voor de afweging van de scenario's vastgesteld. Eén daarvan is de samenhang in het netwerk, betreffende het functioneren van het hoofd- en onderliggend wegennet, waaronder (sluip)verkeer via de N282, N631, N632, N629 en Gilzeweg/Bavelseweg. Het bevreemdt de indiener dat een netwerk waarbij lokaal verkeer het onderliggend wegennet gebruikt en doorgaand verkeer de snelweg als kwalitatief beter wordt beoordeeld. De indiener vraagt of dit inhoudt dat de verkeerstoename op de N282 geaccepteerd wordt. De indiener stelt dat expliciet onderzoek gedaan moet worden naar het verminderen van de verkeersdruk op de N282.</p> <p>De indiener stelt dat in het onderzoek meer aandacht moet uitgaan naar het verminderen van de verkeersbelasting op de N282. Het huidige beoordelingskader impliceert dat een situatie waarbij het onderliggend wegennet meer gebruikt wordt een positieve beoordeling krijgt. Een grotere belasting van de N282 is volgens de indiener niet acceptabel en moet dus negatief beoordeeld worden. De saamhorigheid en daarmee de leefbaarheid van Dorst wordt al ernstig aangetast door de doorsnijding van het dorp door de N282. Naarmate de verkeersbelasting op de N282 toeneemt heeft dat nog een grotere</p>	<p>Verkeerseffecten van de alternatieven worden in het MER inzichtelijk gemaakt. Van belang bij het beoordelingscriterium 'samenhang in het netwerk' is met name dat doorgaand verkeer niet het onderliggend wegennet gebruikt.</p> <p>In het MER worden de verkeerseffecten inzichtelijk gemaakt. Het MER gaat niet over het accepteren van effecten. In de (Ontwerp) Structuurvisie wordt uiteindelijk een besluit genomen, waarbij verkeers- en milieueffecten worden meegewogen.</p> <p>Overigens is niet voorzien dat een extra rijstrook op de A58 leidt tot meer verkeer op de N282.</p>	Doorstroming



negatieve impact op de leefbaarheid van het dorp. De indiener stelt dat een verhoging van de verkeersbelasting op de N282 als negatief moet worden beoordeeld in het beoordelingskader.

Zienswijze 14 - 76916305

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener stelt dat de Belgische tolheffing voor meer internationaal vrachtverkeer over de A58 zorgt.	<p>Na de economische crisis (vanaf 2014) neemt jaarlijks het vrachtverkeer op de A58 met enkele procenten toe. Deze toename is niet wezenlijk beïnvloed door het instellen van een tolheffing in België.</p> <p>Daarnaast heeft de Tweede Kamer in 2018 ingestemd met de invoering van een vrachtwagenheffing op de Nederlandse wegennet en deels op het onderliggend wegennet (op de A58, de N282 en de N260 (deels)). Meer informatie hierover vindt u op www.vrachtwagenheffing.nl. De heffing betreft de gele en groene wegvakken in deze figuur:</p> 	Doorstroming
b) De keuze met betrekking tot het asfalt, de snelheid en de geluidswering is volgens de indiener cruciaal voor het hebben van een gezond leefklimaat voor de directe omgeving. Het terugbrengen van de geluidsoverlast vindt de indiener belangrijk en wenst dat dit wordt opgenomen in het plan (en onderzoek). Een separate beoordeling en toetsing moet volgens de indiener helder worden gecommuniceerd. De toetsing moet volgens de indiener zowel vooraf als bij ingebruikname plaatsvinden. Daarbij is een geluidstoename onacceptabel en is de uitstoot van negatieve uitlaatgassen net zo belangrijk.	<p>In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit de analyse bij het MER zal blijken of vanuit de wetgeving noodzaak is om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen. In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, wordt het wegontwerp en de maatregelen om effecten te voorkomen en te verminderen verder uitgewerkt.</p> <p>Het MER onderzoekt tevens de effecten van de kansrijke alternatieven voor de A58 Tilburg – Breda op de bereikbaarheid van het omliggende gebied en de leefbaarheid. Hierbij worden luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid in beeld gebracht. Het MER beschrijft de verbeteringen en</p>	Gezondheid, geluid



	verslechtingen. De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief.	
c) De indiener stelt dat de berekening zou moeten aantonen dat een toename van elektrische personenwagens een positieve invloed heeft op mens en milieu.	Ondanks dat elektrische auto's zorgen voor een afname van de stikstofemissies (NOx), is door bandenslijtage de fijnstofemissie niet veel lager dan voor een conventioneel voertuig. In de jaarlijkse vaststelling van de emissiefactoren voor wegverkeer (gepubliceerd door de staatssecretaris van IenW in maart van elk jaar) wordt rekening gehouden met de gemiddelde emissies van het wagenpark in Nederland en haar toekomstige ontwikkeling (bijvoorbeeld verdergaande elektrificatie). Zie ook hoofdstuk 6 van de gelinkte rapportage. ³	Lucht
d) De indiener stelt dat (meer) vrachtverkeer een negatief effect oplevert door de bijbehorende uitstoot. De indiener verzoekt de verhouding vrachtverkeer en personenverkeer mee te nemen in het onderzoek.	In het onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit in het MER wordt onderscheid gemaakt tussen licht (personen)verkeer en middelzwaar en zwaar vrachtverkeer. Het effect van vrachtverkeer wordt daarmee in beeld gebracht.	Lucht
e) De indiener stelt dat het vrachtverkeer van en naar de Antwerpse haven verantwoordelijk moet worden gehouden voor de herinrichting van de A58.	In de Probleemanalyse in fase 1 van de verkenning is inzichtelijk gemaakt dat circa 10% van het vrachtverkeer op de A58 ter hoogte van Goirle een herkomst/bestemming heeft vanaf de A16-zuid, een deel van dit verkeer komt vanuit Antwerpen.	Doorstroming
f) De indiener stelt dat vervoerders die zich beroepen op een CO2-neutraal beleidsplan (en zich daarmee vrijpleiten) de lokale omgeving rond de snelweg niet helpen.	In deze fase nemen wij uw mening over de vervoerder ter kennisgeving aan.	Leefbaarheid
g) De indiener stelt dat de veranderingen in de manier van werken, door corona, moeten worden meegenomen in het onderzoek.	De effecten van de COVID-19-pandemie op de mobiliteit, staan nog niet vast. De verwachtingen daarover lopen sterk uiteen. We werken als gevolg van COVID-19 weliswaar meer thuis en dat wordt ook gestimuleerd, maar daartegenover staan factoren die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei en woningbouw. Volgens het PBL en het CPB ⁴ zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. In het MER werken we met een hoog en laag scenario en sluiten hierbij aan bij het beleid van het ministerie van IenW en de analyses van het KiM.	Doorstroming

³ PBL, 2020, https://www.pbl.nl/sites/default/files/downloads/tno_2019_emissiefactoren_wegverkeer_-_actualisaties_2019.pdf.

⁴ Kansrijk Mobiliteitsbeleid (PBL en CPB, juni 2020)



Zienswijze 15 - 76924881

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener stelt dat een geluidswal naast De Blaak (Tilburg) gebouwd dient te worden, om geluidsoverlast te verminderen en fijnstof buiten de wijk te houden.	<p>In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit de analyse bij het MER zal blijken of het vanuit de wetgeving noodzakelijk is om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen. In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, worden het wegontwerp en de maatregelen om effecten te voorkomen en te verminderen verder uitgewerkt.</p>	Lucht en geluid

Zienswijze 16 – ID 76925961

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener ziet het als de grootste zorg dat door de geluidseffecten van de verbreding geluidsreducerende maatregelen getroffen moeten worden langs de zuidzijde, in de vorm van geluidsschermen. De indiener stelt dat de zichtbaarheid van het vastgoed vanaf A58 behouden moet blijven, in verband met de verhuurbaarheid en vastgoedwaarde.	<p>Of geluidmaatregelen hier aan de orde zijn wordt in het MER per alternatief inzichtelijk. Vervolgens wordt in een (Ontwerp) Structuurvisie een voorkeursbeslissing vastgelegd. Indien het voorkeursalternatief op deze locatie schermen bevat, volgt de uitwerking en vormgeving van die geluidmaatregelen in de planuitwerkingsfase.</p> <p>Mocht u door de getroffen uitwerking en vormgeving van geluidsreducerende maatregelen van mening zijn dat planschade wordt geleden, bestaat de mogelijkheid om in een later stadium op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is. Voor de beoordeling van planschade wordt een vergelijking gemaakt met wat er in het oude planologische regime mogelijk was en wat het nieuwe planologische regime mogelijk maakt.</p>	Geluid, zichtlocaties, Planschade
b) In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt het doel benoemd om ruimte te bieden aan innovaties op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit. Vanuit dat oogpunt heeft de indiener vernomen dat Rijkswaterstaat overweegt om zonnecollectoren te	Het opstellen van de REKS Regionale Energie Klimaat Strategie) wordt getrokken door de regionale partners, waaronder de gemeente Tilburg. Het realiseren van een energiecridor, als onderdeel van de REKS, is in de Notitie Reikwijdte opgenomen als meekoppelkans.	Zichtlocaties



<p>plaatsen langs Rijksweginfrastructuur om op die manier een bijdrage te leveren aan de Regionale Energiestrategie. De indiener onderschrijft de opgaven vanuit de Regionale Energiestrategie, maar pleit er toch voor om aan de zuidzijde van de A58 geen zonnecollectoren te plaatsen als daarmee het zicht op het commerciële vastgoed wordt beperkt.</p>	<p>Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan (verbeteren doorstroming/ verkeersveiligheid). Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (overheden en derden) in de omgeving om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichting.</p> <p>De meekoppelkansen zijn daarmee nog geen onderdeel van het project, maar worden meegenomen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vindt daarna, inclusief bijbehorende financiering, in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p>	
---	---	--

Zienswijze 17 – ID 76995259

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De indiener wijst op de toenemende verkeersbelasting op het onderliggende wegennet en met name de N282. De indiener stelt dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau de effecten van de 3 scenario's op de N282 onvoldoende onderzocht worden en vraagt om meer aandacht voor het verminderen van de verkeersbelasting op de N282. Een netwerk waarbij lokaal verkeer het onderliggende wegennet gebruikt en doorgaand verkeer de snelweg wordt als kwalitatief beter beoordeeld. De indiener vraagt zich af of dit betekent dat een verkeerstoename op de N282 geaccepteerd wordt. Het huidige beoordelingskader impliceert een positieve beoordeling voor een situatie waar het onderliggend wegennet meer gebruikt wordt. De indiener noemt een grotere belasting van de N282 onwenselijk en heeft een negatieve impact op de leefbaarheid van Dorst door de doorsnijding van het dorp door de N282.</p>	<p>Verkeerseffecten van de alternatieven worden in het MER inzichtelijk gemaakt. Van belang bij het beoordelingscriterium 'samenhang in het netwerk' is met name dat doorgaand verkeer niet het onderliggend wegennet gebruikt.</p> <p>Het MER gaat niet over het accepteren van effecten. In de (Ontwerp) Structuurvisie wordt uiteindelijk een besluit genomen, waarbij verkeers- en milieueffecten worden meegewogen.</p> <p>Overigens is niet voorzien dat een extra rijstrook op de A58 leidt tot meer verkeer op de N282. Zie hiervoor de Notitie Kansrijke Oplossingen A58 Tilburg – Breda op www.a58tilburgbreda.nl.</p>	Samenhang in het netwerk
<p>b) De indiener stelt de volgende wijzigingen voor aan het beoordelingskader:</p> <ol style="list-style-type: none">1. Het toevoegen van een expliciet onderzoek naar het effect van de	<p>In het beoordelingskader worden niet expliciet wegen benoemd, maar de N282 valt zeker in het studiegebied van de verkeersgerelateerde effecten. Een verhoogde verkeersbelasting met doorgaand verkeer ten gevolge van de alternatieven</p>	Samenhang in het netwerk



<p>3 scenario's op de verkeersdrukke op de N282.</p> <p>2. Een verhoging van de verkeersbelasting op de N282 meenemen als criterium voor een negatieve beoordeling van de 3 scenario's.</p> <p>3. Een verlaging van de N282 meenemen als een criterium voor een positieve beoordeling van de 3 scenario's.</p> <p>4. Inzichtelijke maken hoe en met welke maatregelen de verkeersdrukke op de N282 verlaagd kan worden.</p>	<p>voor de A58 wordt bij 'samenhang in het netwerk' negatief beoordeeld. Een afname van doorgaand verkeer leidt tot een positieve beoordeling. Dit is in lijn met de tekst in het beoordelingskader en leidt niet tot aanpassing.</p> <p>Het verder verlagen van de verkeersdrukke op de N282 is geen doel van het project A58 Tilburg-Breda.</p>	
---	---	--

Zienswijze 18 – ID 77041564

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De indiener stelt dat in de huidige situatie al sprake is van een aanzienlijke geluidbelasting en uitstoot van fijnstof. De indiener is daarom geen voorstander van het verbreden van de A58 en spreekt een voorkeur uit voor variant 1 met smart mobility maatregelen.</p>	<p>De verschillende alternatieven worden op de verschillende aspecten uit het beoordelingskader in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau afgewogen. Geluid en fijnstof zijn hiervan onderdeel. Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit, geluid en brengt op hoofdlijnen nodige maatregelen.</p> <p>Het Voorkeursalternatief wordt opgenomen in de (Ontwerp) Structuurvisie. Het besluit wordt genomen op basis van de informatie uit het MER. Eventuele maatregelen worden uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.</p>	<p>Alternatieven, geluid, lucht</p>
<p>b) De indiener stelt dat files vooral ontstaan rondom de in- en uitvoegstroken. Bij Gilze zijn deze kort. Het merendeel van de files kan volgens de indiener voorkomen worden door een verlenging van de uitvoegstroken en het doseren van het verkeer met verkeerslichten. De indiener stelt dat de uitvoegstroken kort zijn en het vrachtverkeer kort op elkaar rijdt, hierdoor moeten auto's zich er op een kort stuk tussen wurmen. Het vrachtverkeer moet vervolgens gedwongen afremmen waardoor de doorstroming stagneert.</p>	<p>De constatering over het ontstaan van files is in lijn met de probleemanalyse uit fase 1 van de Verkenning. In de alternatieven worden maatregelen onderzocht om de files hier te verminderen. Aanpassen van de in- en uitvoegstroken en toeritdosering maken onderdeel uit van de alternatieven en/of varianten.</p>	<p>Doorstroming</p>
<p>c) De indiener wijst erop dat een groot deel van het verkeer bestaat uit bulk- en containervervoer vanuit Rotterdam en Antwerpen. Deze vracht kan efficiënter vervoerd worden per spoor en water. Voorbeelden zijn het verbrede Wilhelminakanaal en de aangelegde</p>	<p>Een onderzoek naar de effectiviteit van de Betuwelijn en het verbrede Wilhelminakanaal valt buiten de scope van dit project. Het MER houdt wel rekening met de verwachte toename van het vrachtverkeer.</p> <p>In het programma Goederencorridor Zuid – buiten deze studie om - wordt gekeken naar</p>	<p>Alternatieven</p>



<p>Betuwelijn. De indiener pleit voor een onderzoek naar waarom nog niet voldoende gebruik gemaakt wordt van de mogelijkheden per spoor en water en hoe dit gestimuleerd kan worden.</p>	<p>de verschillende modaliteiten voor het goederenvervoer in Zuid Nederland (zie www.topcorridors.com).</p> <p>Qua meekoppelkans wordt ook gekeken naar niet infrastructurele maatregelen op de A58.</p>	
<p>d) De indiener stelt dat variant 1 de voorkeur geniet doordat de verbreding uitnodigt tot meer gebruik van de A58 (als alternatief voor de A59 en E34 in België), wat leidt tot meer geluidoverlast en een hogere fijn- en stikstofuitstoot.</p>	<p>De verschillende alternatieven worden onder meer afgewogen op doorstroming. Latente vraag is hierbij een belangrijk begrip, want verbeteren van de doorstroming kan zorgen voor een aanzuigende werking. Latente vraag wordt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gedefinieerd als de toename van het autogebruik per etmaal op het gehele autowegennet (in aantal afgelegde voertuigkilometers) die ontstaat als gevolg van uitbreiding van het beschouwde netwerk. Latente vraag betekent dat er een aanzuigende werking bestaat bij wegbreidingen. Hierdoor kan na de realisatie sprake zijn van een toename van het verkeer. Dit effect wordt in het kader van het MER meegenomen in het onderzoek en wordt door middel van verkeersmodellen in beeld gebracht. Ook geluids-, fijnstof- en stikstofonderzoek maken deel uit van het milieuonderzoek in het MER.</p> <p>Het Voorkeursalternatief volgt uit het MER. Hierin worden de alternatieven afgewogen op de milieuaspecten en doelbereik.</p>	<p>Alternatieven, geluid, natuur, lucht</p>
<p>e) De indiener stelt dat voor de rapportage onderzoek gedaan moet worden naar de geluidbelasting. De wijk Nerhoven in Gilze ligt dicht tegen de A58 aan, de geluidoverlast van de snelweg in combinatie met de geluidoverlast van helikopters van de vliegbasis Gilze-Rijen zorgt voor een constante geluiddruk. De indiener raadt aan de geluidbelasting bij een verbreding te onderzoeken en zou niet gek opkijken als de grenswaarden worden overschreden. De indiener stelt dat onderzocht moet worden of de huidige maatregelen kunnen worden verbeterd en pleit voor een onderzoek naar geluidssarmer asfalt.</p>	<p>Wij herkennen vliegbasis Gilze-Rijen als bron van geluid naast de A58. In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. In het MER wordt de MGR (Milieu Gezondheids Risico-indicator) gebruikt, waarbij gezondheidseffecten (met onder meer geluid, waaronder vliegverkeerlawaai) in kaart worden gebracht. Uit de analyse bij het MER zal blijken of er vanuit wetgeving noodzaak bestaat om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen. In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, worden het wegontwerp en de maatregelen</p>	<p>Geluid</p>



	om effecten te voorkomen en te verminderen verder uitgewerkt.	
f) De indiener wijst op de hoge vervuiling door fijnstof en stikstof in Noord-Brabant en wijst op drie plannen die de uitstoot hiervan vergroten: uitbreiding van vliegbewegingen op vliegbasis Gilze-Rijen, aanleg van bedrijventerrein Wijkevoort en de aanpassing van de A58. De indiener stelt dat onderzocht moet worden of de cumulatie van plannen ook een cumulatie van uitstoot oplevert en of de uitbreiding van de A58 verantwoord is. De indiener stelt ook een onderzoek voor naar de mogelijkheden voor het afvangen van fijnstof door bebossing van het gebied naast de A58, waardoor meteen stikstofcompensatie plaats kan vinden. Daarnaast dempen de bossen volgens de indiener ook geluid.	<p>Met extra verkeer ten gevolge van de uitbreiding van Wijkevoort wordt rekening gehouden bij het effectonderzoek voor de A58. Hier wordt beoordeeld of aan grenswaarden voor lucht en geluid langs de A58 wordt voldaan. Hierbij wordt dus ook het verkeer van en naar Wijkevoort betrokken.</p> <p>Vliegverkeer van Gilze-Rijen wordt betrokken in het onderzoek gezondheid (de Milieu Gezondheids Risico-indicator).</p> <p>Met de inpassing van de weg, bijvoorbeeld met groen, kan geluid en luchtkwaliteit beïnvloed worden. Het is echter niet mogelijk om het afvangen van fijnstof of verminderen van geluid door bebossing te betrekken in de rekenmodellen. Dit valt ook niet onder de wettelijke mogelijkheden. De inpassing is onderdeel van de planuitwerking (vanaf 2022).</p>	Geluid, natuur, inrichting, landschap, lucht
g) De indiener wijst op trillinghinder voor huizen aan de Boslaan. Dit uit zich in overlast door trillingen zelf en scheuren in de huizen. De indiener raadt aan trillingen te onderzoeken om schade en overlast te voorkomen en om maatregelen te onderzoeken die dit kunnen voorkomen.	<p>Bij trillingen kan een onderscheid gemaakt worden in trillingen tijdens de aanlegfase en tijdens de gebruiksfase. In het te hanteren beoordelingskader is het beoordelingsaspect 'Effecten in de realisatiefase' opgenomen, waarbij gekeken wordt naar effecten en uitvoeringshinder tijdens de aanlegfase. Hieronder valt milieuhinder (o.a. als gevolg van geluidbelasting, trillingen bij aanleg), veranderende verkeersstromen en verminderde bereikbaarheid in de realisatiefase.</p> <p>Trillingen in de gebruiksfase waren geen onderdeel van het beoordelingskader. Echter de zienswijzen geven aanleiding om op enkele locaties (bijvoorbeeld bij kunstwerken met voegovergangen) ook trillingen in het MER te beschouwen. Afhankelijk van de uitkomsten van die beschouwing, kan er in de navolgende planuitwerking (vanaf 2022) aanleiding zijn het aspect trillingen kwantitatief te onderzoeken.</p>	Trillingen
h) Het doel van de zienswijze is ervoor te zorgen dat de leefomgeving van Gilze niet verder achteruit gaat. Wanneer ten gevolge van planschade huizen in waarde verminderen, is de indiener van mening dat onderzocht moet worden hoe dit voorkomen kan worden en hoe gecompenseerd moet worden indien dit niet mogelijk is.	In het MER worden de effecten van de kansrijke alternatieven op de leefbaarheid in het omliggende gebied onderzocht. Hierbij worden milieu- en omgevingsaspecten zoals luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid in beeld gebracht. Het MER beschrijft de verbeteringen en verslechtingen. De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief.	Leefbaarheid, planschade



	<p>De precieze uitwerking en vormgeving wordt behandeld in de planuitwerkingsfase of de realisatiefase. Mocht u door de getroffen uitwerking en vormgeving van mening zijn dat planschade wordt geleden, dan bestaat de mogelijkheid om in een later stadium op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is. Voor de beoordeling van planschade wordt een vergelijk gemaakt met wat er in het oude planologische regime mogelijk was en wat het nieuwe planologische regime mogelijk maakt.</p>	
--	--	--

Zienswijze 19 – ID 77049662

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener wijst erop dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau een summier paragraaf is opgenomen over de effecten op de leefomgeving, terwijl bijna een derde van het betreffende A58-traject loopt door bewoond/stedelijk gebied. De indiener wijst op geluidoverlast in de huidige situatie en maakt zich zorgen over luchtkwaliteit.	De Notitie Reikwijdte en Detailniveau bevat inderdaad bondig het beoordelingskader voor het onderzoek dat in het kader van het MER wordt verricht. De omvang van de passages geeft niet weer wat de omvang is van het in het kader van het MER uit te voeren onderzoek naar de leefomgeving. Onderzoek naar geluid en luchtkwaliteit maakt onderdeel uit van het milieuonderzoek in het kader van het MER.	Geluid, leefbaarheid, lucht
b) De indiener stelt dat de intensiteit in de afgelopen 25 jaar fors is toegenomen en vreest dat een wegverbreding de aantrekkelijkheid van de route vergroot en zorgt voor meer verkeersdruk. Dit geldt voor personen- en goederenvervoer, doordat het een verbindingroute is tussen Brainport Eindhoven, Venlo, Moerdijk en de Rotterdamse haven.	Wij herkennen de toegenomen intensiteiten. In het MER wordt inzichtelijk in hoeverre een aanpassing aan de A58 leidt tot meer verkeer, ook wel latente vraag genoemd. Latente vraag wordt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gedefinieerd als de toename van het autogebruik per etmaal op het gehele autowegennet (in aantal afgelegde voertuigkilometers) die ontstaat als gevolg van uitbreiding van het beschouwde netwerk. Latente vraag betekent dat er een aanzuigende werking bestaat bij wegbreedingen. Hierdoor kan na de realisatie sprake zijn van een toename van het verkeer. Dit effect wordt in het kader van het MER meegenomen in het onderzoek en wordt door middel van verkeersmodellen in beeld gebracht.	Doorstroming
c) De indiener stelt dat het programma SmartwayZ.NL mede bedoeld is voor het stimuleren van het gebruik van alternatieve vervoersmethoden. Deze worden volgens de indiener onderbelicht in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.	In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau worden de te onderzoeken alternatieven beschreven. Slimme maatregelen zijn onderdeel van deze alternatieven (zie pagina 25 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau). In essentie kan mobiliteit slim beïnvloed worden door de interactie tussen verschillende modaliteiten in samenhang met fiets, OV en in samenspraak met bedrijven	Alternatieven



	<p>en distributeurs uit de omgeving te benutten. Het effect van deze maatregelen zal blijken uit het onderzoek in het kader van het MER.</p> <p>In de startbeslissing is opgenomen dat wordt gezocht naar de 'slimste oplossing' om de bereikbaarheid te vergroten, waarbij zowel smart mobility- en gedragsmaatregelen als fysieke capaciteitsuitbreiding kansrijk blijken.</p> <p>Zo is bij de start van SmartwayZ.NL voor A58 Tilburg-Breda eerst gezocht is naar 'de slimste oplossing' via een prijsvraag. Conclusie daaruit is toen getrokken, dat dat onvoldoende soelaas bood en er toen voor is gekozen om een Verkenning uit te voeren.</p> <p>Ook in de verkenning wordt gekeken naar het Slim benutten van de capaciteit en naar het Slim beïnvloeden van de mobiliteit. In het Slim benutten van de capaciteit wordt ingezet op o.a. dynamische signalering, optimalisering van in- en uitvoegers en eventueel samenvoegen van parkeervoorzieningen. Bij het Slim beïnvloeden van de mobiliteit wordt de interactie tussen verschillende modaliteiten in samenhang met fiets, OV en in samenspraak met bedrijven en distributeurs uit de omgeving te benutten. Hierbij wordt aansluiting gezocht bij de gebiedsgerichte uitvoeringsprogramma's die onder de vlag van SmartwayZ.NL worden ontwikkeld.</p> <p>In deze gebiedsgerichte programma's is de regio verantwoordelijk voor de realisatie van maatregelen, omdat realisatie van een aantal maatregelen in de alternatieven niet vallen onder de verantwoordelijkheid van het Rijk.</p>	
<p>d) Het gaat om een zone waar duizenden mensen wonen, de indiener stelt dat daarom rekening gehouden moet worden met de effecten op de bebouwde omgeving. Voor het thema 'leefomgeving' is het niet voldoende te verwijzen naar het voldoen aan de normen voor geluid en concentraties fijn- en stikstof. De indiener stelt dat dit wel noodzakelijk is en verwijst naar onderzoek waaruit blijkt dat één op de vijf coronadoden te linken is aan slechte luchtkwaliteit, Noord-Brabant. Mensen in gebieden met veel luchtvervuiling hebben vaker last van chronische aandoeningen</p>	<p>Het MER onderzoekt de effecten van de kansrijke alternatieven op de leefbaarheid in het omliggende gebied. Hierbij worden luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid in beeld gebracht. Het MER beschrijft de verbeteringen en verslechtingen. De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief.</p> <p>Mede op advies van de Provincie Noord-Brabant en de commissie MER, zullen we in het onderzoek gebruik maken de zogenoemde Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR). De MGR geeft een gezondheidskundige beoordeling van de milieukwaliteit. Met dit instrument worden</p>	<p>Geluid, leefbaarheid, lucht, gezondheid</p>



<p>zoals COPD, longontstekingen, kanker en hart- en vaatziekten. De indiener heeft ter illustratie het akoestische onderzoeken voor de woonwijk de Bakertand meegestuurd, in paragraaf 4.2 is te zien hoe ver het geluid van de A58 reikt.</p>	<p>locaties geïdentificeerd waar bewoners op basis van de gecumuleerde milieubelasting een hoog risico lopen op gezondheidseffecten.</p> <p>In het MER wordt niet alleen getoetst of de alternatieven aan de wettelijke normen voor geluid en luchtkwaliteit kunnen voldoen. Ook onder deze normen worden effecten in beeld gebracht.</p> <p>Wij erkennen dat geluid van een snelweg ver kan reiken en onderzoeken daarom niet alleen het effect van woningen zeer nabij de snelweg.</p>	
<p>e) De indiener mist de betrokkenheid van de gemeente Goirle bij het opstellen van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De indiener verzoekt het college en de gemeenteraad in het verdere onderzoek te consulteren, aangezien zij de belangen van haar inwoners vertegenwoordigen. De gemeente Goirle ontwikkelt momenteel de Omgevingsvisie en kan daarom een goede bijdrage leveren.</p>	<p>De gemeente Goirle is vertegenwoordigd in de Bestuurlijke Adviesgroep (BAG) van de MIRT-verkenning. De BAG heeft op 9 september positief geadviseerd op de Notitie reikwijdte en detailniveau, waarna deze in de Programmaraad SmartwayZ.NL van 24 september 2020 is vastgesteld en is vrijgegeven voor terinzagelegging.</p>	<p>Betrokken instanties</p>

Zienswijze 20 – ID 77069503

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De scheiding tussen de Verkenning A58 Tilburg – Breda en InnovA58 is gemaakt op km 35,0, direct na de toerit Hilvarenbeek richting Eindhoven. De indiener stelt dat deze knip onhandig uitpakt, vanwege de eigendommen net na de grens. Het risico bestaat volgens de indiener dat de toerit (binnen het deel Breda-Tilburg) zodanig wordt gesitueerd dat de aansluiting op knooppunt De Baars daarmee al bepaald wordt en latere opmerkingen van de indiener op het deel Tilburg-Eindhoven niet meer kunnen worden meegenomen (omdat het deel Breda-Tilburg dan al vastligt). De indiener pleit voor meer samenhang tussen beide projecten, zodat de indiener niet tussen wal en schip belandt.</p>	<p>De Verkenning A58 Tilburg – en InnovA58 (Tilburg – Eindhoven) zijn deelopgaven onder het programma SmartwayZ.nl. InnovA58 is een fase verder dan de verkenning Tilburg-Breda. Voor InnovA58 wordt de voorkeursbeslissing momenteel uitgewerkt in een Ontwerp Tracébesluit, feitelijk de ruimtelijke vastlegging van de voorkeursbeslissing. De voorkeursbeslissing voor Tilburg-Breda sluit aan op de eerder al genomen voorkeursbeslissing voor Tilburg-Eindhoven. Vanzelfsprekend stemmen beide deeltrajecten met elkaar af. Zo is bijvoorbeeld voor geluidsberekeningen binnen de verkenning Tilburg-Breda ook de 2x3 op Tilburg-Eindhoven als uitgangspunt opgenomen.</p> <p>Kilometer 35,0 (in knooppunt De Baars) ligt op zeer ruime afstand van de locaties waar de nog kansrijke alternatieven voor de verkenning Tilburg-Breda betrekking op hebben. Ten oosten van de Goirleseweg (km 39,2) zijn in het kader van deze verkenning géén aanpassingen aan de A58 voorzien. Hier zijn dan ook geen grote effecten te verwachten als gevolg van de verbreding van de A58 tussen Tilburg-Breda. Eventuele</p>	<p>Scope</p>



	effecten blijken uit het MER. Daaruit zal tevens blijken of maatregelen nodig zijn.	
b) Inmiddels is volgens de indiener duidelijk dat de effecten van de inpassing groot zijn. Van de geluidsbelasting van de maatregelen wordt volgens de indiener gezegd dat deze binnen de geluidsproductieplafonds te brengen zijn (en wel alleen door het treffen van bronmaatregelen). De indiener heeft daar twijfels bij, aangezien op de geluidsbelastingkaarten van de gemeente Tilburg hogere geluidsbelastingen zijn aangegeven. De indiener ziet hierin een mogelijke onzorgvuldigheid in de besluitvorming over dit onderwerp en weggedeelte. Als er een gerede twijfel is aan de juistheid van de geluidsproductieplafonds, wat hier het geval is volgens de indiener, moet nader onderzoek volgen naar de juistheid van de gegevens die ten grondslag van de plannen liggen.	<p>Om de effecten van de alternatieven op geluid te beoordelen, brengen we in beeld bij hoeveel procent van de woningen in het studiegebied een verslechtering van het geluid optreedt. Aanvullend toetsen we geluid aan de wettelijke normen en zullen we daarnaast inzichtelijk maken welk percentage van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO advieswaarden. Het Rijk houdt zich aan de normen in de huidige wet- en regelgeving.</p> <p>De Staatssecretaris heeft kennis genomen van het WHO-advies en laat op verzoek van de Tweede Kamer momenteel een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke implicaties voor nationale geluidwetgeving (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-311.pdf). Als dit op termijn zou leiden tot andere geluidnormen zal Rijkswaterstaat zich daar vanzelfsprekend aan houden planuitwerking voor de A58 Tilburg – Breda.</p>	Geluid
f) De indiener stelt dat de ruimtelijke inpassing van de aanpassing van het knooppunt met het "in elkaar drukken" van het ontwerp een verwrongen beeld geeft. Eén blik op de kaart maakt volgens de indiener duidelijk dat rustige, logische inpassing niet het uitgangspunt is geweest, maar het ontwijken van twee betreffende woningen. Daarbij is voorbij gegaan aan de leefbaarheid op de betreffende percelen.	<p>Deze zienswijze betreft het project InnovA58 (A58 Eindhoven - Tilburg) en niet de verkenning A58 Tilburg- Breda. Voor het project InnovA58 zullen wij uw reactie voorleggen aan InnovA58.</p> <p>Kilometer 35,0 (in knooppunt De Baars) ligt op zeer ruime afstand van de locaties waar de nog kansrijke alternatieven voor de verkenning Tilburg-Breda betrekking op hebben. Ten oosten van de Goirleseweg (km 39,2) zijn in het kader van deze verkenning géén aanpassingen aan de A58 voorzien. U heeft hiermee alleen te maken met het project InnovA58 (A58 Eindhoven – Tilburg).</p>	Ontwerp en leefbaarheid
g) De indiener stelt dat het logischer is de Eindhovenseweg op een vloeiende wijze op een min of meer gelijke afstand van de toerit Tilburg-Hilvarenbeek te houden. Daarmee zouden de twee betreffende woningen volledig aangekocht worden, waarmee een bittere en tijdrovende discussie over geluid en inpassing voorkomen kan worden. Tevens wordt op die wijze meer ruimte voor het werkterrein van de aannemer gecreëerd. <p>De indiener verzoekt niet zonder meer deze zienswijze weg te schrijven met het argument "heeft</p>	<p>Kilometer 35,0 (in knooppunt De Baars) ligt op zeer ruime afstand van de locaties waar de nog kansrijke alternatieven voor de verkenning Tilburg-Breda betrekking op hebben. Ten oosten van de Goirleseweg (km 39,2) zijn in het kader van deze verkenning géén aanpassingen aan de A58 voorzien. U heeft hiermee alleen te maken met het project InnovA58 (A58 Eindhoven – Tilburg).</p> <p>We hebben contact met InnovA58 en we hebben begrepen dat uw zienswijze bij hen bekend is.</p> <p>Het doel van de NRD is om, voorafgaand aan de milieueffectrapportage, vast te leggen hoe de verschillende alternatieven in de</p>	Aankoop / scope



<p>geen betrekking op dit weggedeelte", maar om in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau op te nemen dat de aansluiting op andere trajectdelen goed op elkaar afgestemd moeten worden. Dat geeft een haakje om bij de latere behandeling van het ontwerp van knooppunt de Baars een ondergeschikte aanpassing net voor km 35,0 te doen, indien dat nog noodzakelijk is.</p>	<p>milieueffectrapportage worden onderzocht. De afstemming tussen beide deelprojecten wordt geborgd in het programma SmartwayZ.</p>	
---	---	--

Zienswijze 21 – ID 77151780

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt beschreven dat het aspect geluid in het milieueffectrapport beoordeeld zal worden op basis van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden. Dit criterium wordt niet verder toegelicht. Daardoor ontstaan bij de indiener een aantal vragen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Hoe worden de begrippen gehinderden, ernstig gehinderden en slaapgestoorden gedefinieerd 2. Geeft het bovengenoemde criterium een voldoende beeld voor een waarheidsgetrouwe beoordeling, aangezien als gevolg van deze classificatie mogelijk een vertekend beeld kan ontstaan (bijvoorbeeld wanneer een gehinderde in een toekomstig scenario meer hinder ervaart, maar in onvoldoende mate om als ernstig gehinderde gecategoriseerd te worden, waardoor deze ondanks die ervaring niet tot een wijziging in aantal c.q. de beoordeling leidt)? 	<p>De beoordeling van het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden geeft een beeld van de verandering van geluidhinder per alternatief. Definities hiervoor zijn opgenomen in de wet Geluidhinder. Deze worden in de verkenning gevolgd. Aanvullend wordt ook een Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR) uitgevoerd waarin het gezondheidsrisico wordt uitgedrukt.</p>	<p>Geluid</p>
<p>b) Daarnaast worden de effecten van alternatieven en varianten waar mogelijk in het milieueffectrapport cijfermatig weergegeven en met een referentiesituatie vergeleken. Ondanks het gegeven beoordelingskader voor externe effecten is voor de indiener onvoldoende duidelijk welke effecten dat precies zijn, hoe onderzoek en rapportage vorm krijgen, en wat als mogelijk en zinvol beschouwd wordt. Dit werpt bij de indiener verschillende vragen op:</p>	<p>Het MER onderzoekt de effecten van de kansrijke alternatieven voor de A58 Tilburg op de bereikbaarheid van het omliggende gebied en leefbaarheid. Hierbij worden milieu- en omgevingsaspecten zoals luchtkwaliteit, geluidbelasting en gezondheid in beeld gebracht.</p> <p>Deze onderzoeken brengen de effecten van de alternatieven kwantitatief in beeld ten behoeve van een vergelijking met de referentie en met elkaar.</p>	<p>Beoordelingskader, geluid</p>



<p>3. Welke milieu- en omgevingsaspecten worden in deze fase van het project onderzocht, op welke wijze, en tot op welk detailniveau?</p> <p>4. Welke milieueffecten worden in dat rapport gepresenteerd?</p> <p>5. Hoe wordt bepaald of het becijferen en vergelijken van effecten wel of niet mogelijk en zinvol is?</p> <p>6. Wordt het aspect geluid in het rapport gekwantificeerd, in het bijzonder ten aanzien van geluidbelasting en geluidhinder, en zo ja op welke wijze en tot op welk detailniveau?</p> <p>7. Welke aspecten en effecten worden tijdens vervolgfases onderzocht, op welk moment, op welke wijze, en tot op welk detailniveau?</p> <p>Bij de indiener is het vermoeden ontstaan dat de pakketten met een enig maar niet wezenlijk negatief effect ten aanzien van geluidshinder als niet wezenlijk negatief beschouwd zullen worden. Daardoor zal volgens de indiener die hinder niet als belangrijke nadelig gevolg benoemd worden en daarmee niet tot hinderbeperkende maatregelen leiden. Dit heeft bij de indiener geleid tot een aantal vragen:</p> <p>8. Hoe worden de begrippen "enig maar niet wezenlijk negatief" en "negatief" gedefinieerd?</p> <p>9. Op welke wijze wordt in het rapport onderscheid gemaakt tussen belangrijke en niet belangrijke nadelig gevolgen?</p>	<p>Het MER beschrijft de verbeteringen en verslechtingen. De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging tot een voorkeursalternatief.</p> <p>In het beoordelingskader van het Notitie Reikwijdte en Detailniveau zijn de details hierover beschreven.</p> <p>In de planuitwerkingsfase, na vaststelling van het voorkeursalternatief, worden het wegontwerp en de maatregelen om effecten te voorkomen en te verminderen verder uitgewerkt. Voor de planuitwerkingsfase vindt opnieuw een (project)MER plaats. Daarbij wordt opnieuw het detailniveau van het onderzoek bepaald.</p> <p>In het MER wordt lucht en geluid getoetst aan de wettelijke normen en maken we inzichtelijk welk percentage van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO-advieswaarden. Het Rijk houdt zich aan de wettelijke normen. Eventuele wensen voor bovenwettelijke verbetering van de geluidbelasting en luchtkwaliteit (aan de hand van de WHO-normen) kunnen als meekoppelkansen worden aangedragen, uitgewerkt en gefinancierd door andere partijen.</p> <p>De resultaten van het MER worden meegenomen in de afweging om tot een Voorkeursalternatief te komen. De beoordelingschaal wordt zo ingericht, dat onderscheid tussen alternatieven inzichtelijk kan worden gemaakt. Dit is afhankelijk van het aspect uit het beoordelingskader. Wettelijke normen zijn mogelijk showstoppers en overschrijding daarvan zal als zeer negatief worden beoordeeld.</p>	
<p>c) Volgens de indiener wordt gesteld dat voor wat betreft het aspect geluid rondom de A58 voldaan wordt aan de wettelijke normen, en dat uit participatie blijkt dat geluidhinder ervaren wordt als gevolg van wegverkeer. Dit roept bij de indiener een aantal vragen op.</p> <p>10. Naar welke wettelijke normen voor geluid wordt hier gerefereerd?</p>	<p>De wettelijke normen waarnaar gerefereerd wordt zijn die uit de Wet milieubeheer met betrekking tot de geluidproductieplafonds. Deze geluidproductieplafonds (toetspunten langs de weg) gelden voor het gehele achterliggende gebied.</p> <p>Tijdens informatiebijeenkomsten wordt door meerdere personen kenbaar gemaakt geluidhinder te ervaren. Een exact aantal is niet bekend.</p>	Geluid



11. Wat is het gebied rondom de autosnelweg dat hier wordt bedoeld?		
12. Hoeveel participanten hebben aangegeven geluidhinder te ervaren?		

Zienswijze 22 – ID 77303071

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De indiener stelt dat de luchtkwaliteit op de percelen van de indiener zal verslechteren.	Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen in beeld.	Lucht
b) De indiener stelt dat er sprake zal zijn van een toename van stikstof en fijnstof op de percelen van de indiener.	Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen.	Lucht
c) De indiener stelt dat het geluid zal toenemen (per 24 uur).	In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit de analyse bij het MER zal blijken of er vanuit wetgeving noodzaak bestaat om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau.	Geluid
d) De indiener stelt dat door toenemend zwaar verkeer en extra verkeer er meer (hinderlijke) trillingen waargenomen worden in het huis van de indiener en dit invloed heeft op de constructie van de woning en de gebouwen.	<p>Bij trillingen kan een onderscheid gemaakt worden in trillingen tijdens de aanlegfase en tijdens de gebruiksfase. In het te hanteren beoordelingskader is het beoordelingsaspect 'Effecten in de realisatiefase' opgenomen, waarbij gekeken wordt naar effecten en uitvoeringshinder tijdens de aanlegfase. Hieronder valt milieuhinder (o.a. als gevolg van geluidbelasting, trillingen bij aanleg), veranderende verkeersstromen en verminderde bereikbaarheid in de realisatiefase.</p> <p>Trillingen in de gebruiksfase waren geen onderdeel van het beoordelingskader. Echter de zienswijzen geven aanleiding om op enkele locaties (bijvoorbeeld bij kunstwerken met voegovergangen) ook trillingen in het MER te beschouwen. Afhankelijk van de uitkomsten van die beschouwing, kan er in de navolgende planuitwerking (vanaf 2022) aanleiding zijn het aspect trillingen kwantitatief te onderzoeken.</p>	Trillingen
e) De indiener stelt dat als de A58 verbreed wordt er waarschijnlijk ook meer verkeer gebruik gaat maken van de op- en afritten en het viaduct. Naast afrit 13 zullen de drie	In het MER wordt onderzocht in hoeverre verkeersstromen en de daarmee samenhangende milieugevolgen veranderen ten gevolge van de alternatieven, ook op het onderliggend wegennet.	Doorstroming, sluipverkeer



<p>bovengenoemde punten nog verder verhoogd worden door het verkeer wat de A58 op en af zal gaan, waaronder sluipverkeer en zwaar verkeer dat over het viaduct rijdt.</p>		
<p>f) De indiener vraagt welke veranderingen plaatsvinden qua verlichting langs de A58, namelijk de hoeveelheid en/of soort verlichting (soort lampen). De indiener stelt dat een ander lichtbeeld voor hinder kan zorgen in de woning.</p>	<p>In de planuitwerkingsfase wordt het na het MER gekozen Voorkeursalternatief verder uitgewerkt. In deze planuitwerkingsfase zijn de plannen gedetailleerd genoeg om een verlichtingsplan op te stellen. Voor nu is het te vroeg om deze vraag al te kunnen beantwoorden.</p>	<p>Licht</p>
<p>g) De indiener stelt dat een verandering van de situatie invloed kan hebben op de waarden van de woning, opstallen en perceel.</p>	<p>De precieze uitwerking en vormgeving wordt behandeld in de planuitwerkingsfase of de realisatiefase.</p> <p>Mocht u door de getroffen uitwerking en vormgeving van mening zijn dat planschade wordt geleden, dan bestaat de mogelijkheid om in een later stadium op basis van artikel 6.1 van de Wet ruimtelijke ordening een verzoek om tegemoetkoming in de planschade in te dienen. Onafhankelijk onderzoek zal uitwijzen of dit verzoek terecht is. Voor de beoordeling van planschade wordt een vergelijk gemaakt met wat er in het oude planologische regime mogelijk was en wat het nieuwe planologische regime mogelijk maakt.</p>	<p>Vastgoedwaarde</p>
<p>h) De indiener stelt dat meer (vracht)verkeer vraagt om meer verzorgingsplaatsen waar overnacht kan worden. Als er te weinig plaatsen zijn, vreest de indiener dat deze bij de indiener in de straat overnachten. Er staan nu soms al vrachtauto's om er te overnachten.</p>	<p>In de startbeslissing A58 Tilburg – Breda is opgenomen (paragraaf 2.4) dat de verbinding een aantal specifieke opgaven kent, waaronder een hoge dichtheid verzorgings- en rustplaatsen. Zoals aangegeven in de startbeslissing en nog eens bevestigd in de opgestelde probleemanalyse leiden de hoge dichtheid van verzorgingsplaatsen en rustplaatsen tot extra in- en uitvoegbewegingen. Deze extra bewegingen vergroten de kans op files. Daarnaast worden deze verzorgings- en rustplaatsen gebruikt als sluiproute wanneer beginnende filevorming optreedt. Deze extra in- en uitvoegbewegingen hebben een versterkend effect op de file. Daarom onderzoeken we in het MER meerdere oplossingsrichtingen, waarbij rustplaatsen Blaak, Leikant, Lage aard en Hooge Aard worden samengevoegd en/of opgeheven, terwijl de parkeerplaatsen elders langs de A58 gecompenseerd worden (bijv. bij Molenheide, Raakeind). Het huidige aantal parkeerplaatsen vormt voor ons project het uitgangspunt. Het vergroten van het aantal parkeerplaatsen langs de A58 is geen</p>	<p>Verzorgingsplaatsen</p>



	onderdeel van de doelstelling van de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda.	
i) De indiener stelt dat het viaduct over de A58 voor het huis van de indiener net een klankkast is en vraagt wat de toename is van dit geluid. Hoeveel decibel wordt er in de berekeningen meegenomen als gevolg van dit viaduct?	<p>In het MER wordt gekeken naar de effecten van de kansrijke alternatieven op de geluidbelasting. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit de analyse bij het MER zal blijken of vanuit de wetgeving noodzaak is om nadere maatregelen te treffen voor het geluidsniveau. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p> <p>Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd en geeft aan dat de geluidberekeningen onder andere rekening moeten houden met verhoogde ligging van geluidbronnen, reflecterende verharde oppervlakten en windcondities.</p> <p>Op voorhand is het precieze aantal decibel niet aan te geven, hiervoor moet eerst het akoestisch onderzoek uitgevoerd worden.</p>	Geluid
j) De indiener vraagt of de bestaande geluidswal (bouw: jaren 70) gebouwd is aan de hand van nog actuele geluidsnormen. Worden door de toename van geluid sindsdien de actuele geluidsnormen overtroffen? Hoeveel is het verkeer toegenomen?	De geluidwal is gebouwd op basis van de toenmalige normen. Of de wal naar de huidige wetgeving nog voldoet zal, per alternatief, blijken uit het MER.	Geluid
k) In de berekeningen van het geluid wordt volgens de indiener geen rekening gehouden met de inklinking van de wal in de jaren van 1970 tot 2012. Alles voor 2012 wordt genegeerd volgens de indiener. Wat de wal lager is geworden vanaf de jaren 70 tot 2012 zou dan genegeerd worden. De indiener vraagt wat de berekende hoogte van de wal was bij de aanleg van de A58?	De berekende hoogte in de jaren 70 is voor de effectbepaling nu niet relevant. In de akoestische berekeningen in deze verkenning gaan we uit van de feitelijke hoogte op basis van de hoogtekaart (AHN).	Geluid
l) Het aantal decibel wordt volgens de indiener achter een bureau berekend, maar er wordt volgens de indiener geen rekening gehouden met de daadwerkelijke situatie. De indiener wil graag een meting van het geluid op de gevel.	Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd en geeft aan dat de geluidberekeningen onder andere rekening moeten houden met verhoogde ligging van geluidbronnen, reflecterende verharde oppervlakten en windcondities.	Geluid



Zienswijze 23 – ID 77331173

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) Volgens de indiener doet geluidshinder zich voornamelijk voor bij zuidwester en zuidelijke wind. Qua geluid voelt het alsof auto's vlak naast het huis van de indiener voorbij denderen. Genieten van de tuin of slapen met het raam open is er dan niet bij. Tijdens regenachtig weer wordt het geluid nog eens versterkt. Naast het geluid komt er volgens de indiener een grote hoeveelheid fijnstof over de wijk.</p>	<p>Het MER beschrijft de effecten van de kansrijke alternatieven op luchtkwaliteit en brengt op hoofdlijnen eventuele maatregelen.</p> <p>Voor de geluidberekeningen houden we ons aan het Reken en Meetvoorschrift Geluid (RMG). Het RMG is wettelijk vastgelegd en geeft aan dat de geluidberekeningen onder andere rekening moeten houden met verhoogde ligging van geluidbronnen, reflecterende verharde oppervlakten en windcondities.</p>	Geluid en fijnstof
<p>b) Voor de voormalige spoorlijn Tilburg – Turnhout is ten tijde van de aanleg van de A58 een viaduct aangelegd. De 'naden' in de overgang van de weg/viaduct zorgen voor extra geluidsoverlast voor de indiener. Omdat de geluidswal voor het viaduct is onderbroken heeft het geluid hier vrij spel. De glazen schermen op het viaduct voldoen hier niet om geluidshinder te verminderen. Hoewel de geluidswal hoog lijkt, is de hoogte nog onvoldoende volgens de indiener.</p>	<p>Of de bestaande wal en geluidschermen nog voldoen in het geval van de alternatieven voor de uitbreiding van de A58 tussen Tilburg en Breda wordt in het MER onderzocht.</p>	Geluid
<p>c) De zienswijze van de indiener om geluids- en milieuhinder te voorkomen betreft het volgende:</p> <ol style="list-style-type: none">1) Breng de A58 omlaag tot op maaiveldhoogte en verwijder het viaduct over het Bels Lijntje, zodat er geen overbodige naden meer zijn in het wegdek door het wegvallen van het viaduct.2) Maak een tunneltje t.b.v. het fietspad (Bels Lijntje) onder de A58. De tunnel onder het viaduct wordt nu in hoofdzaak gebruikt door fietsers (het zogenaamde Bels Lijntje). De weg onder het viaduct, naast dit fietspad (Roerpad), is volgens de indiener een soort sluiproute richting Riel. Omdat er volgens de indiener sprake is van een goede verbinding naar Riel is deze weg geheel overbodig.3) Maak een deugdelijke geluidswal welke enkele kilometers doorloopt richting Gilze. Dit omdat daar de meeste hinder ontstaat.	<p>Een veranderde hoogteligging van de A58 behoort niet tot de kansrijke alternatieve die in het MER worden onderzocht. De gevraagde aanpassing is kostentechnisch niet realistisch.</p> <p>Meekoppelkansen zijn samen met de gemeente geïnventariseerd. Een tunneltje bij het Bels Lijntje en bovenwettelijke geluidmaatregelen zijn (vooralsnog) niet als meekoppelkansen opgenomen.</p> <p>Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan (verbeteren doorstroming/verkeersveiligheid). Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (overheden en derden) in de omgeving om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichting. Het verbeteren van aspecten op het gebied van gezondheid, natuur en duurzaamheid vallen hieronder.</p>	Geluid / meekoppelkansen



	<p>We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A58 Tilburg-Breda in beeld. De exacte uitwerking van de meekoppelkans – indien kansrijk - vindt daarna in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.</p>	
--	---	--



3 Zienswijzen bedrijven en organisaties

Zienswijze 24 – Veilig Verkeer Nederland (VVN)

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De VVN is positief over het feit dat verkeersveiligheid een onderdeel vormt van de doelstellingen. De streefdoelstelling is 0 doden in de periode 2030-2040. De VVN had graag gezien dat deze doelstelling verder was uitgewerkt, bijvoorbeeld door als uitgangspunten te nemen dat de ROA-richtlijnen volledig en zonder uitzondering op dit wegvak van toepassing zijn.	<p>De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt.</p> <p>De minister heeft het project een doelstelling meegegeven. In het MER wordt inzichtelijk in hoeverre de alternatieven bijdragen aan die (generieke) doelen.</p>	Verkeersveiligheid
b) De VVN wijst erop dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau voor alternatief 2 aangeeft dat "mogelijk wordt afgeweken van het ideaalbeeld van een autosnelweg dat in de ontwerprichtlijnen is opgenomen". De VVN verbaast zich over het gebrek aan duidelijkheid en vraagt zich af of alternatief 2 wel verder uitgewerkt moet worden. VVN vindt dat het niet zo kan zijn dat de capaciteitsuitbreiding ten koste gaat van de verkeersveiligheid van de weg als geheel.	De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt. In alternatief 2 wordt gebruik gemaakt van de keuzemogelijkheden die in de ontwerprichtlijnen beschikbaar zijn. Uit het MER moet blijken welke invloed de alternatieven hebben op verkeersveiligheid. Vervolgens wordt op basis van het MER een Voorkeursalternatief gekozen.	Verkeersveiligheid
c) De VVN wijst op de 10 doden in ca. 10 jaar tijd en de veelvoud aan ernstige verkeersongevallen. Dit is een reden om bij het nieuwe ontwerp veel aandacht te geven aan verkeersveiligheidsmaatregelen en om te achterhalen in hoeverre de wegsituatie een rol speelt bij ongevallen. Voor de bermen is de ROA VIB leidend, maar waar mogelijk kan vooruitgelopen worden op nieuwe richtlijnen.	De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt.	Verkeersveiligheid
d) De VVN mist nog een grondige ongevallenanalyse. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat er geen duidelijke verkeersonveilige locaties aanwezig zijn, de VVN wijst als reactie op de volgende opvallende zaken uit de ongevallenconcentraties over 2007-2017: - aan de NZ bij Roerpad/Bels lijntje; - direct na elke afrit;	In generieke zin is gemeld dat ter plaatse van aansluitingen meer ongevallen zijn geregistreerd. Dit sluit aan bij deze zienswijze.	Verkeersveiligheid



<ul style="list-style-type: none">- bij de verzorgingsplaats Blaak/Leikant en Lage Aard;- aan de westkant van afrit 12 Gilze;- Voor de oprit zuidzijde bij afrit 13 Bavel.		
e) De VVN mist een analyse en conclusies en aanbevelingen met betrekking tot de ongevalsgegevens in de Probleemanalyse, wellicht door de gebrekkige registratie. De opvallend hoge ongevallenconcentratie in de weekendochtendspits zou nadere studies kunnen gebruiken. De VVN stelt ook voor de ongevallenpieken voor te leggen aan de wegopzichters of het SWOV te vragen om een ongevallenanalyse.	De beschikbare gegevens over verkeersveiligheid zijn in fase 1 van de verkenning gebruikt. De wegbeheerder is in die fase tevens geraadpleegd over ongevalsconcentraties. De concentraties vertonen samenhang met de op te lossen capaciteitsknelpunten, waarvoor in het MER oplossingen onderzocht worden.	Verkeersveiligheid
f) De VVN vindt de onderbouwing van de noodzaak voor de derde strook niet sterk, terwijl de strook aanzienlijke verkeersveiligheidsrisico's met zich meebrengt. De herkomstbestemmingen en fiets- en OV-alternatieven zijn globaal in beeld gebracht. Ook toeritdosering of alternatieven voor doorgaand verkeer worden niet duidelijk gemaakt. De VVN vindt het een goede stap hier verder op in te gaan om de noodzaak voor de capaciteitsverruiming goed te onderbouwen.	Deze zienswijze loopt vooruit op het verkeersveiligheidsonderzoek bij het MER. Daaruit zal blijken in hoeverre de verkeersveiligheid wordt beïnvloed. Toeritdosering is onderdeel van alternatief 1. Voor de motivering voor de capaciteitsuitbreiding wordt aangesloten bij de Startbeslissing en de Probleemanalyse.	Verkeersveiligheid
g) De VVN vindt het in het kader van verkeersveiligheid goed het aantal verzorgingsplaatsen terug te brengen, de af- en opritten en overzijde van de snelweg zijn ongevalspieken. De verzorgingsplaatsen Moleneind en Raakeind kunnen mogelijk vergroot worden om aan de vraag naar rustplaatsen te voldoen. De VVN stelt voor dit in detail te benoemen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.	In de startbeslissing A58 Tilburg – Breda is opgenomen (paragraaf 2.4) dat de verbinding een aantal specifieke opgaven kent, waaronder een hoge dichtheid verzorgings- en rustplaatsen. Zoals aangegeven in de startbeslissing en nog eens bevestigd in de opgestelde probleemanalyse leiden de hoge dichtheid van verzorgingsplaatsen en rustplaatsen tot extra in- en uitvoegbewegingen. Deze extra bewegingen vergroten de kans op files en ongevallen. Daarnaast worden deze verzorgings- en rustplaatsen gebruikt als sluiproute wanneer beginnende filevorming optreedt. Deze extra in- en uitvoegbewegingen hebben een versterkend effect op de file en verkeersonveilige situaties. Daarom onderzoeken we in het MER meerdere oplossingsrichtingen, waarbij rustplaatsen Blaak, Leikant, Lage aard en Hooge Aard worden samengevoegd en/of opgeheven, waarbij de parkeerplaatsen	Verkeersveiligheid



	<p>elders langs de A58 gecompenseerd worden (bijv. bij Molenheide, Raakeind). Het huidige aantal parkeerplaatsen vormt voor ons project het uitgangspunt. Het vergroten van het totaal aantal parkeerplaatsen langs de A58 is geen onderdeel van de doelstelling van de MIRT-verkenning A58 Tilburg-Breda.</p> <p>In het kader van de Verkenning wordt onderzocht of samenvoegen aan de orde kan zijn. De effecten hiervan worden volgens het in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau opgenomen beoordelingskader onderzocht. De uitwerking van een ontwerp en de voorzieningen (waaronder begrenzing met afscherming) volgt in de planuitwerking voor het uiteindelijke voorkeursalternatief.</p>	
<p>h) De VVN stelt dat een aantal obstakels in de berm staan in een zone die volgens de ROA VIB obstakelvrij moet zijn. Een aanrijding kan fatale gevolgen hebben. Volgens de VVN gaat het om 9 portaalpoten en een elektriciteitskast, ook ligt een watergang te dicht op de rijbaan (hmp 38,0).</p>	<p>De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt. In het geval van obstakels in de obstakelvrije ruimte wordt volgens de richtlijnen bermbeveiliging aangebracht.</p>	Verkeersveiligheid
<p>i) De VVN geeft aan dat de obstakelvrije zone vrijwel overal 10 meter breed is, terwijl de huidige richtlijn uitgaat van 13 meter. Rijkswaterstaat streeft ernaar deze maat overal toe te passen. De VVN stelt dat de vergroting van de obstakelvrije zone meegenomen moet worden in een verbreding naar 3 rijstroken en ook al in alternatief 2. De VVN geeft de voorkeur aan een obstakelvrije zone i.p.v. een afschermingsconstructie, omdat bij de eerste een voertuig niet terug op de weg kan komen en een gevaar vormt voor het overige verkeer.</p>	<p>De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt.</p> <p>In alternatief 3 is obstakelvrij het uitgangspunt, terwijl in alternatief 2 vaker geleiderail zal worden toegepast om het ruimtegebruik te beperken. De verkeersveiligheidseffecten worden hiermee in het MER inzichtelijk, zodat dit meegenomen kan worden in de besluitvorming over een voorkeursalternatief.</p>	Verkeersveiligheid
<p>j) De VVN wijst erop dat de bergingszone aan de linkerkant van de hoofdrijbaan en de vluchtruimte direct naast de vluchtstrook dient tot aan de afschermingsconstructie minimaal respectievelijk 2,5 en 3,7 meter te zijn (ROA VIB p. 26). Op dit moment is dat nergens het geval op het betreffende A58 tracé, volgens de VVN is het van belang dat het nieuwe ontwerp uitgaat van deze richtlijn.</p>	<p>De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt.</p>	Verkeersveiligheid



<p>k) De VVN stelt dat het goed is de gevolgen van de verruimde A58 op het onderliggende wegennet in beeld te brengen en waar mogelijk bij kruisingen de nadruk meer te leggen op een verkeersveilige inrichting dan op doorstroming. De VVN noemt als voorbeelden rotondes, verkeersremmende maatregelen en teruggaan van 2*2 naar 2*1 met een middenberm. Concreet gaat het hier om de N282/Bredaseweg, Bavelseweg/Gilzeweg en Gilzerbaan/Rillaarsebaan.</p>	<p>Aanpassen van het onderliggend wegennet maakt geen onderdeel uit van de scope van de verkenning, tenzij aanpassing aan de A58 leidt tot fysieke aanpassing van aansluitingen, of indien verkeerseffecten van de A58 leiden tot nieuwe knelpunten op het onderliggend wegennet.</p>	<p>Verkeersveiligheid</p>
<p>l) De VVN wijst erop dat in de Probleem-analyse staat dat er sprake is van een middenberm van 20m over grotere lengte (hmp 42-56). De eigen metingen van de VVN in Google Maps komen niet verder van 12 tot 14 meter (tussen de kantstrepen). Dit kan grote gevolgen hebben voor de pakketten van 'slim (ruimte)gebruik'.</p>	<p>In de huidige situatie is er ruimte aanwezig in de middenberm. In zowel alternatief 2 en 3 wordt deze ruimte ook benut voor de capaciteitsuitbreiding. De beschikbare ruimte is echter niet overal voldoende en zowel in alternatief 2 en 3 zal de verharding ook in de buitenberm verbreed moeten worden.</p>	<p>Verkeersveiligheid</p>
<p>m) De VVN stelt dat in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet ingegaan wordt op de vraag of twee rijbanen voldoen aan de huidige ROA VIB. Het spreekt voor zich dat in de nieuwe situatie de A58 conform deze ROA VIB wordt ingericht, de VVN wijst op een schriftelijke bevestiging hiervan in januari 2020. Gelet op het dwingende karakter van deze richtlijn kan de aanpassing van de bermen niet onder de meekoppeleffecten worden gerekend. De VVN stelt dat de globale illustraties van de 5 pakketten de voorgeschreven obstakelvrije berm niet juist weergeven. Bij pakket 2 t/m 5 zou deze berm aanzienlijk breder moeten zijn. Met name bij de componenten Kosten en Ruimtegebruik kan dit een andere uitkomst geven.</p>	<p>De ontwerpen van alternatief 2 en 3 worden conform de vigerende ontwerprichtlijnen uitgewerkt. Hiermee worden bestaande aandachtspunten in relatie tot de ROA opgelost.</p>	<p>Verkeersveiligheid</p>
<p>n) De VVN stelt dat het enquêteresultaat voor de ernst van de situatie op de A58 (Probleemanalyse p. 75) niet representatief kan zijn. Op dit soort web-enquêtes reageren volgens VVN vooral mensen die zich zorgen maken over de situatie. De VVN vraagt dit op zijn minst te vermelden bij de tabel.</p>	<p>In het MER wordt hier rekening gehouden. Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.</p>	<p>Verkeersveiligheid</p>



Zienswijze 25 – Stichting Geluidsoverlast Goirle A-58

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De stichting stelt dat Goirle gebaat is bij een stillere A58, minder verkeer, lagere snelheden, minder snelheidsdifferentiaties en een stiller wegdek.	Bedankt voor uw reactie. We gaan hier verder op in de volgende vragen.	Geluid
b) De stichting stelt dat Goirle gebaat is bij een veel betere afscherming van de A58 dan in de huidige situatie. Hoge afscherming zo dicht mogelijk langs de rijbaan is volgens de stichting het meest effectief. Ook kan er volgens de stichting in potentie enig voordeel, lokaal, zijn van de zogenoemde vangrailschermpjes.	In het MER wordt onderzocht of maatregelen voor geluid noodzakelijk zijn. Indien blijkt dat volgens de wettelijke normen (Wet milieubeheer) maatregelen nodig zijn, worden de maatregelen uitgewerkt in de planuitwerkingsfase en gecommuniceerd met de omgeving.	Geluid
c) Gezien de historische ontwikkelingen verwacht de stichting dat vroeg of laat de A58 zo veel (vracht)verkeer zal faciliteren dat de (formele) grenswaarden (op de plafondpunten) overschreden gaan worden. De stichting dringt erop aan dit moment niet af te wachten en nu al te reageren op de benadering van die plafondwaarden. Een dergelijk proactief werken, heeft twee gevolgen: a. een vroegere verbetering van het leefklimaat en de ontwikkelingsmogelijkheden voor Goirle; b. die stap impliceert een aanmerkelijke verbeteringen voor de gespreksbasis met de stichting en tevens met de gemeente.	Deze groei wordt jaarlijks gemonitord. Om te bepalen of de geluidproductie per referentiepunt onder het geluidproductieplafond blijft, voert Rijkswaterstaat jaarlijks berekeningen uit. Voor ieder referentiepunt wordt dan opnieuw gekeken naar alle factoren die een rol spelen bij het geluid op de rijksweg, zoals verkeerstoename of een wijziging van de maximumsnelheid. Wanneer uit de berekeningen blijkt dat het geluid op een bepaald referentiepunt de vastgestelde geluidproductie overschrijdt of dreigt te overschrijden, worden maatregelen onderzocht.	Geluid
d) Dit stichting wijst op een omissie in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau: in figuur 3.1 (p.19/35) ligt alleen Gilze pal aan de A58, maar Goirle ligt volgens de stichting eveneens pal aan de A58.	In figuur 1-1 is een topografische kaart opgenomen, waarop te zien is dat Goirle direct aan de snelweg is gelegen. Figuur 3-1 is een schematische weergave om de ligging van het tracé tussen Breda en Tilburg globaal weer te geven. De kaart wordt niet voor verdere afbakeningsdoeleinden in het MER gebruikt. De kaart heeft daarom ook geen verdere implicaties voor de uitkomsten van de onderzoeken.	Scope
e) De stichting stelt dat het projectdoel duidelijk is: het faciliteren van méér mobiliteit (o.a. p.11/35) omdat de verkeersdruk toeneemt en de weg in 2030 de capaciteitssituatie bereikt (p.20/35).	De doelstellingen worden benoemd op pagina 9 van de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. De hoofddoelstelling is het verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de A58 tussen km 35.0 en 56.8. Nevendoeelstellingen zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid op de A58 tussen km 35.0 en 56.8, het vergroten van de betrouwbaarheid van het netwerk en de reistijd en het bieden van	Doel



	ruimte aan innovaties op gebied van duurzaamheid en mobiliteit.	
f) De stichting stelt dat terecht geconstateerd wordt (p.22/35) dat bewoners ook zonder dit project, wat extra verkeer moet faciliteren, geluidhinder ervaren en zorgen hebben over de luchtkwaliteit. Dat is volgens de stichting voor Goirle zeker het geval.	Wij nemen hiervan kennis.	Geluid, lucht
g) De stichting roept op een meer sociaalmaatschappelijke houding aan te nemen. Dat is volgens de stichting mogelijk en verwijst naar de meekoppelkansen t.b.v. leefbaarheid (p.31/35). Die verbeterde attitude wil zeggen dat niet puur de juridische grenzen opgezocht worden (zoals geluidproductieplafonds), maar ook gekeken wordt naar gezondheidsgrenzen, draagvlak en lokale ontwikkelingsmogelijkheden.	<p>Wij onderstrepen het belang van een sociaalmaatschappelijke houding. Indien maatregelen niet bijdragen aan het projectdoel, is het voor partijen (overheden, derden) mogelijk maatregelen aan te dragen als meekoppelkans. Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Ze vallen dan ook niet binnen de projectscope.</p> <p>Meekoppelkansen worden met partijen, zoals overheden en derden, afgesproken, separaat van de Verkenning. Mogelijkerwijs kunnen de meekoppelkansen wel weer een plek krijgen in de volgende fase, de planuitwerkingsfase. Maatregelen uit te voeren voor verbetering van de leefbaarheid kunnen hieronder vallen.</p> <p>Gezondheid wordt breder ingestoken dan in eerste instantie voorzien. Mede op advies van de Provincie Noord-Brabant en de commissie MER, maken we in het onderzoek gebruik van zogenoemde Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR), in plaats van GES. De MGR geeft een gezondheidskundige beoordeling van de milieukwaliteit. Met dit instrument worden locaties geïdentificeerd waar bewoners op basis van de gecumuleerde milieubelasting een hoog risico lopen op gezondheidseffecten. Gezondheidseffecten kunnen zo in kaart worden gebracht.</p>	Meekoppelkansen
h) In het beoordelingskader ziet de stichting elementen van wat de stichting 'dromerij en spelerij' noemt: "effecten van alleen smart mobility- en gedragsmaatregelen ... niet goed zijn in te schatten, maar lijken onvoldoende om de verkeersproblematiek op te lossen".	Uit de beoordeling in het MER volgt of het niet-infra alternatief voldoende is om de doelstellingen van het project te behalen en wat de milieueffecten hiervan zijn. Hieruit volgt een voorkeursalternatief. Dit kan zowel een niet-infra als een infra alternatief zijn.	Alternatieven
i) De stichting stelt dat de niet infra-alternatieven (p24/35) één facet gemeen hebben: ze beroven de verkeersdeelnemer van keuzevrijheden. En die vrijheid is volgens de stichting de kracht van	Uit de beoordeling in het MER volgt welk alternatief het meest geschikt is om de doelstellingen te behalen en wat de milieueffecten hiervan zijn. Hieruit volgt een voorkeursalternatief. Dit kan zowel een niet-infra als een infra alternatief zijn.	Alternatieven



<p>de autosnelweg. Zodra daaraan getornd wordt, zetten we volgens de stichting onze economie en daarmee onze maatschappij op achterstand. Dat is voor de stichting onlogisch en zal volgens de stichting door grote groepen als onwenselijk worden beschouwd. Het komt er volgens de stichting op neer dat de wel-infra-alternatieven onontkoombaar zijn.</p>		
<p>j) De stichting meent dat het onduidelijk is in welke mate de verbreding van de A58 ten oosten van aansluiting De Baars (Tilburg-Eindhoven) een verkeersverhogende werking heeft op de westelijke A58. Mogelijk gaat volgens de stichting ook hier de vuistregel gelden dat door een maatregel grofweg één derde van het effect bestaat uit geheel nieuw verkeer.</p>	<p>De verbreding van de InnovA58-trajecten Eindhoven-Tilburg en St. Annabosch-Galder maakt onderdeel uit van de referentiesituatie. De aanzuigende werking van verkeer door de snelwegverbreding wordt ook wel latente vraag genoemd.</p> <p>Wij herkennen dat er sprake is van latente vraag. Latente vraag wordt door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid gedefinieerd als de toename van het autogebruik per etmaal op het gehele autowegennet (in aantal afgelegde voertuigkilometers) die ontstaat als gevolg van uitbreiding van het beschouwde netwerk. Latente vraag betekent dat er een aanzuigende werking bestaat bij wegwitbreidingen. Hierdoor kan na de realisatie sprake zijn van een toename van het verkeer. Dit effect wordt in het kader van het MER meegenomen in het onderzoek en wordt door middel van verkeersmodellen in beeld gebracht.</p>	<p>Latente vraag</p>
<p>k) Volgens de stichting staan de theoretische benaderingen ver van de werkelijkheid. De maatschappij evolueert volgens de stichting naar méér goederen en ook dat die goederen just-in-time ter plaatse zijn. Dat is volgens de stichting economisch wenselijk en wordt ook ervaren als 'voortuitgang'. Dat kan alleen als er vrachten niet in trage en grote eenheden (uw voorbeeld: schepen) vervoerd worden. De vrachtauto zal alleen maar populairder worden en het vrachtverkeer zal fors blijven toenemen.</p>	<p>Gedurende de verkenning vinden er meerdere 'meet'-momenten plaats. De probleemanalyse kan als eerste meetmoment worden gezien, terwijl het MER het tweede meetmoment is. Het MER in de planuitwerkingsfase kan als derde meetmoment gezien worden. Gedurende de drie meetmomenten kunnen ontwikkelingen in het oog springen. Ontwikkelingen die in de toekomst ontstaan kunnen nu niet altijd voorzien worden; niet in modellen, maar ook niet met metingen. Desalniettemin brengen we in beeld op welke manieren we denken dat het (vracht)verkeer zich zal ontwikkelen, volgens voorgeschreven richtlijnen.</p>	<p>Vrachtverkeer</p>



<p>l) De stichting stelt dat verbreding van de A58 grote consequenties heeft voor de geluidemissie en geluidhinder, vanwege:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) meer decibellen; (2) meer laagfrequente componenten van de emissie en daarmee een grotere ('verder doordringende') geluidoverdracht naar Goirlese woningen bij de A58; (3) meer nachtelijk geluid omdat vrachtverkeer zal pogen van de verkeerszekerste perioden gebruik te maken. <p>Het afschermen van het geluid bij de bron langs de A58 geeft volgens de stichting mogelijkheden voor meer verkeer, planontwikkeling en minder geluidhinder.</p>	<p>In het MER worden de kansrijke verkeersalternatieven beoordeeld. Het doel van deze alternatieven is om de doorstroming te verbeteren en te vergroten. Hierin wordt ook de geluidbelasting meegewogen. Het onderzoek brengt in beeld waar de geluidbelasting toeneemt en waar deze afneemt. Uit het MER blijkt welke geluidreducerende maatregelen nodig zijn per alternatief. In de planuitwerkingsfase wordt het wegontwerp in detail uitgewerkt en hier wordt de exacte locatie en omvang van eventuele geluidreducerende maatregelen bepaald.</p>	<p>Geluid</p>
--	---	---------------

Zienswijze 26 – Wandelnet

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) Het valt Wandelnet op dat geen beschrijving van het doorsneden gebied is opgenomen. In paragraaf 3.1 (de A58 in de omgeving) wordt uitsluitend aandacht besteed aan auto- en fietsinfrastructuur en stedelijke gebieden. De A58 ligt echter in een gebied met natuur- en recreatiegebieden waar veel wordt gewandeld, bijvoorbeeld Boswachterij Dorst/Surae, Prinsenbos/Chaamse Bossen, Stadsbos 013 Tilburg, Zandeind).</p> <p>Wandelnet wijst op de grote aantallen wandelaars en wandelingen in Nederland en het belang van wandelen voor de gezondheid, economische ontwikkeling en duurzame samenleving. In de anderhalve metersamenleving zijn veilige, aantrekkelijke en toegankelijke wandelroutes van belang. Wandelnet stelt dat in de verdere studie en definitieve Notitie Reikwijdte en Detailniveau aandacht besteed dient te worden aan de effecten van de alternatieven op wandelmogelijkheden.</p>	<p>Doorkruisbaarheid van het gebied, ook door wandelaars, is onderdeel van het beoordelingskader. Doordat voorzien is dat bestaande verbindingen behouden blijven, en doordat er geen meekoppelkansen zijn benoemd voor nieuwe kruisende verbindingen, is hieraan in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beperkt aandacht besteed.</p>	<p>Wandel-mogelijkheden</p>
<p>b) Naast het in standhouden en zo mogelijk verbeteren van bestaande dwarsverbindingen wijst Wandelnet op de volgende wensen die in het voortraject naar voren zijn gebracht:</p>	<p>Dergelijke maatregelen vallen onder de meekoppelkansen. Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan. Ze vallen dan ook</p>	<p>Wandel-mogelijkheden</p>



<ul style="list-style-type: none"> - Een passage voor voetgangers gekoppeld aan de Gilzewouwerbeek, die momenteel door de gemeente Breda en EVZ ontwikkeld wordt samen met Staatsbosbeheer en waterschap Brabantse Delta. - Een verbinding tussen het Tilburgse Stadsbos 013 ten noorden van de A58 en het gebied ten zuiden (o.a. Zandeind), bijv. gekoppeld aan de onderdoorgang Oude Leij. 	<p>niet binnen de projectscope. Meekoppelkansen worden met partijen, zoals overheden en derden, afgesproken, separaat van de Verkenning. Gedurende de verkenning (en planuitwerking) kunnen nieuwe meekoppelkansen worden ingebracht, onder de voorwaarde dat een overheid of andere partij dit wil 'trekken'. Op dit moment is dit voor deze meekoppelkansen niet het geval.</p>	
<p>c) Wandelnet verzoekt het verminderen van de barrière van de A58 door het toevoegen van nieuwe wandelverbindingen in paragraaf 6.2 als meekoppelkansen op te nemen.</p>	<p>Meekoppelkansen zijn in fase 1 samen met de gemeenten geïnventariseerd. Er is geen 'trekker' voor deze meekoppelkansen, waardoor deze niet in paragraaf 6.2 is opgenomen als meekoppelkansen.</p>	<p>Wandel-mogelijkheden</p>
<p>d) Wandelnet onderschrijft de zienswijze ingediend door de Fietsersbond.</p>	<p>De zienswijze van de Fietsersbond wordt separaat beantwoord.</p>	<p>Fietsverkeer</p>

Zienswijze 27 – Fietsersbond

Reactie	Beantwoording	Thema
<p>a) De Fietsersbond pleit voor een maximale inzet op Smart Mobility wat onderdeel is van alternatief 1 en stelt voor deze in afgeslankte vorm als pluspakket op te nemen in alternatief 2 en 3.</p>	<p>Deze aanpak is in lijn met de opzet van de alternatieven, zoals opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau.</p>	<p>Alternatieven</p>
<p>b) De Fietsersbond stelt dat gekeken moet worden naar de structurele effecten van corona, bijv. de afname van het spitsverkeer door de toename van thuiswerken de verschuiving van reismomenten. De Fietsersbond concludeert dat een actueler zicht op de verkeersprognoses moet worden verkregen. De cijfers uit het NRM-model lijken achterhaald, wat betekent dat het criterium 'robuustheid' (mate van de restcapaciteit in de spits in 2040 bij het hoge NRM-model) mogelijk anders wordt ingevuld.</p>	<p>De effecten van de COVID-19-pandemie op de mobiliteit, staan nog niet vast. De verwachtingen daarover lopen sterk uiteen. We werken als gevolg van COVID-19 weliswaar meer thuis en dat wordt ook gestimuleerd, maar daartegenover staan factoren die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei en woningbouw. Volgens het PBL en het CPB zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering Volgens het PBL en het CPB[2] zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei In het MER werken we met een hoog en laag scenario en sluiten hierbij aan bij het beleid van het ministerie van IenW en de analyses van het KiM.</p>	<p>Doorstroming</p>
<p>c) De Fietsersbond stelt dat bij het beoordelingscriterium 'lucht' gekeken moet worden naar de</p>	<p>De emissie van CO2 maakt onderdeel uit van het beoordelingscriterium duurzaamheid. De relatieve verandering van de CO2-emissies</p>	<p>Lucht</p>

[2] Kansrijk Mobiliteitsbeleid (PBL en CPB, juni 2020)



absolute uitstoot in plaats van het aantal personen dat hinder ondervindt van bijv. fijnstof.	zegt tevens iets over de verandering van andere luchtverontreinigende stoffen. Het is een bewuste keuze om in het MER het effect (de hinder) te bepalen daar waar mensen zijn.	
d) De Fietsersbond is blij met het meenemen van het criterium 'doorkruisbaarheid' en gaat ervan uit dat hieraan voldoende gewicht wordt toegekend. Het komt vaak voor dat een autosnelweg extra barrières opwerpt voor kruisend langzaam verkeer. De Fietsersbond wijst op de aangenomen Tweede Kamer motie van Bashir uit 2015. Pakket 4 en 5 kunnen immers nadelig uitpakken (0/-) voor de doorkruisbaarheid.	Het projectteam neemt kennis van uw reactie.	Doorkruisbaarheid
e) De Fietsersbond doet de aanbeveling het effect op de doorstroming van een maximumsnelheid van 80 km/h door te rekenen.	<p>In deze fase nemen wij uw mening over de weging van alternatieven onderling voor kennisgeving aan. Voor de kansrijke alternatieven gaan we uit van de geldende maximumsnelheid (100 km/uur overdag; 130 km/uur 's nachts). Het gebruikte NRM 2020 is een verkeersmodel waarin de 100 km/uur overdag (en 130 km/uur in de nacht) reeds verwerkt is. 100 km/uur overdag (en 130 in de nacht) is het uitgangspunt voor de alle modelberekeningen.</p> <p>Wij lopen nog niet vooruit op de resultaten van de milieueffectrapportage. Het MER zal beslisinformatie gaan bevatten, op basis waarvan het bevoegd gezag een voorkeursalternatief kan vaststellen.</p>	Doorstroming
f) De Fietsersbond geeft de beoordeling dat extra asfalt (rijstroken) in gelijke mate meer automobilititeit genereert, waardoor het elders weer dichtslibt. Dat 'in gelijke mate' verdient in de vervolgpcedure nadere uitwerking. Daarnaast wordt het met extra asfalt makkelijker de auto in te stappen i.p.v. de fiets te pakken. De Fietsersbond is voorstander van het doorbreken van deze vicieuze cirkel.	Wij erkennen dat er sprake is van een latente verkeersvraag, waardoor een gedeelte van de nieuwe wegcapaciteit weer wordt opgevuld. De mate waarin dit gebeurt, wordt door middel van verkeersmodellen onderzocht in het MER. Anderzijds wordt in het MER ook alternatief 1 onderzocht, dat de informatie moet bieden of de inzet op andere maatregelen, waaronder de fiets, voldoende doelbereik heeft.	Doorstroming
g) De Fietsersbond geeft de volgende samenvatting van diens bezwaren: <ul style="list-style-type: none">- Investerings in alternatief 2 en 3 kunnen niet naar fietsprojecten, zoals de schaa sprong fiets.- Extra asfalt genereert een aanzuigende werking. Meer autoverkeer brengt de doelstelling uit het	Slimme maatregelen kunnen worden opgenomen in alternatieven 2 en 3. Overige maatregelen, die het projectdoel slechts gering tot niet dienen, kunnen wel opgepakt worden in de vorm van meekoppelkansen. Wij herkennen ons in de aanwezigheid van latente vraag. Extra asfalt kan hierbij tot meer verkeer leiden. Het effect wordt reeds onderzocht in het kader van het MER. Ook de belasting van het verkeer op het	Doorstroming, fietsverkeer



<p>Klimaatakkoord niet dichterbij, het effect op die doelstelling verdient een aanvullende beoordeling.</p> <ul style="list-style-type: none">- Groei van het autoverkeer betekent ook een extra belasting op onderliggende wegennet waar het autoverkeer de fiets soms in de weg zit.- Het ene knelpunt oplossen geeft elders weer nieuwe knelpunten.	<p>onderliggend wegennet wordt onderzocht. In verkeersmodellen komt bovendien naar voren wel (nieuwe) knelpunten ontstaan bij de verschillende alternatieven.</p>	
<p>h) De Fietsersbond geeft aan dat het criterium gezondheid ontbreekt in het afwegingskader. Fietsen is goed voor je gezondheid. Dit aspect wordt als aanvullend criterium niet benoemd.</p> <p>De Fietsersbond benoemt dit soort aspecten, zeker omdat de overheid bij de rechtbank en het gerechtshof de door Urgenda aangespannen rechtszaak heeft verloren en dus gehouden is de burger op milieugebied voldoende bescherming te bieden. Het is geen eenvoudige opgave een deel van het niet-noodzakelijke autoverkeer over te doen stappen op de fiets, maar het is de taak van de overheid (in aansluiting op de Nationale Omgevingsvisie) dit proces maximaal te faciliteren.</p>	<p>Gezondheid is onderdeel van het beoordelingskader en maakt onderdeel uit van het MER. Daarbij zullen we, mede op advies van de Provincie Noord-Brabant en de Commissie voor de m.e.r. in het onderzoek gebruikmaken van de zogenoemde Milieu Gezondheids Risico-indicator (MGR). De MGR geeft een gezondheidkundige beoordeling van de milieukwaliteit. Met dit instrument worden locaties geïdentificeerd waar bewoners op basis van de gecumuleerde milieubelasting een hoog risico lopen op gezondheidseffecten.</p> <p>De effecten op bewegen (o.a. fietsen) worden niet in het kader van gezondheid beschouwd.</p>	<p>Gezondheid</p>



4 Zienswijzen overheden

Zienswijze 28 – Provincie Noord-Brabant

Reactie	Beantwoording	Thema
a) De provincie ziet graag dat smart mobility maatregelen dan wel het adaptief programmeren hiervan nadrukkelijk meegenomen worden in de afweging. De provincie is zich ervan bewust dat de effecten hiervan op dit moment nog moeilijk te concretiseren zijn en in te schatten. De provincie werkt graag nauw samen binnen het programma SmartwayZ.NL om dit voor elkaar te krijgen.	Hoewel de effecten soms inderdaad lastig in te schatten zijn, nemen we Smart Mobility maatregelen nadrukkelijk mee in de alternatieven, zie hiervoor de Notitie Reikwijdte en Detailniveau en de startbeslissing.	
b) De provincie ziet in het kader van adaptief programmeren graag dat het project alert blijft op kansen die zich voordoen om ook in de bredere context van SmartwayZ.NL kansen te benutten die bij sec raakvlakken management misschien buiten beschouwing zouden blijven. Hierbij denkt de provincie aan het ontwikkelen van hubs en vormen van collectief (bedrijfs-)vervoer.	Als deelproject van SmartwayZ.NL, richten we ons, naast de doelstelling om de doorstroming op de A58 structureel te verbeteren, ook op slimme oplossingen om dit mogelijk te maken. Als zich hiervoor kansen voordoen, dan kijken we of deze nieuwe ontwikkelingen bijdragen aan de doelstelling en in te passen zijn in het project. Omdat we onder de paraplu van SmartwayZ vallen, worden we hierbij gevoed door partners in de regio die actief zijn in de ontwikkeling van innovatieve oplossingen. Voor maatregelen die niet direct bijdragen aan de doelstellingen biedt de Verkenning A58 Tilburg-Breda ruimte voor meekoppelkansen.	
c) In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau wordt aangegeven dat voor de effectbepaling voor het aspect "gezonde leefomgeving" de GES methode wordt gebruikt. De provincie beveelt aan om de meer actuele en doorontwikkelde MGR-methode (Milieu Gezondheids Risico indicator) te gebruiken. Deze door het RIVM en de GGD ontwikkelde methode is volgens de provincie beter in staat de gezondheidsrisico's kwantitatief in beeld te brengen. Dit bevordert een adequate effectbepaling en vergelijking van alternatieven en komt tegemoet aan wensen van burgers en politiek om gezondheidseffecten zo concreet mogelijk mee te nemen.	Uw zienswijze geeft aanleiding om in plaats van de GES (Gezondheid Effect Screening) de meer actuele en doorontwikkelde MGR te hanteren. De MGR-methode wordt toegepast in het MER.	Gezondheid
d) De provincie ziet graag duurzaamheid terug in de uitwerking, waarbij gevraagd wordt	Het ministerie is reeds met de provincie en andere partners in de regio in overleg over de meekoppelkansen, o.a. met betrekking	Duurzaamheid



synergiekansen bij bijvoorbeeld meekoppelkansen ruimhartig in te vullen.

tot duurzaamheid. Samen met de Provincie hopen we op een op een succesvolle invulling hiervan. Vanuit het project doen we ons best om het proces rondom de meekoppelkansen zo goed mogelijk te faciliteren.



5 Advies van de Commissie voor de m.e.r.

	Reactie	Beantwoording
	Essentiele informatie voor het MER	
Pagina 1 r. 16 t/m 29	<p>Voor het meewegen van het milieubelang in het besluit over het voorkeursalternatief moet het MER volgens de Commissie in ieder geval onderstaande informatie bevatten:</p> <ul style="list-style-type: none">• een update van de probleemanalyse in relatie tot de gevolgen op de (middel-) langere termijn van de Covid-19 pandemie;• meetbare doelen zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen beoordeeld kan worden;• een (meer) integrale analyse van de meekoppelkansen waarmee ambities voor het gebied kunnen worden gerealiseerd;• informatie over hoe de gestelde doelen de keuze en de afbakening van de alternatieven hebben bepaald;• het doelbereik en de milieueffecten van de alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen.• Besluitvormers en insprekers lezen in de eerste plaats de samenvatting van het MER. Daarom verdient dit onderdeel bijzondere aandacht. De samenvatting moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER.	<p>Deze hoofdpunten vatten de onderliggende adviezen samen. Voor de uitgebreide beantwoording wordt verwezen naar de navolgende antwoorden.</p> <ul style="list-style-type: none">• In het MER wordt ingegaan op de gevolgen van COVID-19 pandemie, in relatie tot de bandbreedte die in het MER wordt gehanteerd voor de (verkeers)analyses op basis van de WLO-scenario's Hoog en Laag.• De alternatieven worden in het MER getoetst aan doelbereik en milieueffecten. Daarvoor vindt zoveel mogelijk een kwantitatieve analyse plaats. Wij volgen daarbij de doelen uit de startbeslissing, die niet zijn gekwantificeerd. De effecten en doelbereik kunnen daarentegen wel gekwantificeerd, en daaropvolgend geclassificeerd worden.• Meekoppelkansen zijn of worden in samenwerking met gemeenten, waterschappen en derden opgepakt. De resultaten hiervan worden beschreven in het MER. Meekoppelkansen liggen echter nog niet in de scope van het project en er moet een financieringsvoorstel komen om onduidelijkheden in de toekomst te voorkomen.• Een samenvatting van de afwegingen die gemaakt zijn in het kader van fase 1 van de verkenning wordt onderdeel van het MER.• Het doelbereik van de drie alternatieven en twee varianten wordt beoordeeld aan de hand van het beoordelingskader, zoals dat is opgenomen in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau. <p>Wij onderschrijven de rol van de samenvatting.</p>
	Verkeersproblematiek	
Pagina 2 r. 23 t/m r. 30	<p>Een heldere definitie van wat lokaal en doorgaand verkeer is, is volgens de Commissie nodig om goed zicht te krijgen op de verkeersproblematiek en de effectiviteit van mogelijke oplossingen. De commissie vraagt precies aan te geven hoe het gebruik van de A58 in het plangebied gerelateerd is met het ruimere gebied tussen en inclusief Breda en Tilburg en hoe deze verkeersrelaties zich voor de volgende categorieën verkeer</p>	<p>Dit is onderdeel van de voorziene werkwijze. We gaan in het MER in op de beschrijving van de verkeersproblematiek.</p> <p>De invloedgebieden worden door middel van een kaart weergegeven. In de probleemanalyse is bovendien reeds onderscheid gemaakt tussen doorgaand en lokaal verkeer (zie hoofdstuk 4 van de Probleemanalyse)</p>



	<p>ontwikkelen (met uitsplitsing naar personen- en vrachtverkeer):</p> <ul style="list-style-type: none">• verkeer zonder bestemming en herkomst in dit gebied (= doorgaand verkeer);• verkeer met herkomst in, en met een bestemming buiten dit gebied;• verkeer met een herkomst buiten, en met een bestemming in het gebied;	
Pagina 3 r. 2 t/m r. 10	<p>Voor de probleemanalyse is gebruikgemaakt van modelberekeningen voor toekomstig verkeer. Daarbij is, in aansluiting op de Nationale Markt en Capaciteitsanalyse (NMCA), zowel het lage als het hoge WLO-groeiscenario gehanteerd. Door de Covid- pandemie en in afwijking van de NMCA, zal de verkeersgroei mogelijk (stevig) vertragen of zelfs structureel verminderen omdat de economie minder groeit en werknemers structureel meer vanuit huis gaan werken. Geef in het MER aan wat de mogelijke gevolgen op de (middel-)lange termijn kunnen zijn voor de verkeersintensiteiten op de A58, en daarmee voor de probleemanalyse en het doelbereik van de oplossingen. Sluit daarbij bijvoorbeeld aan op de recente scenariostudie hierover van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM).</p>	<p>De effecten van de COVID-19-pandemie op de mobiliteit, staan nog niet vast. De verwachtingen daarover lopen sterk uiteen. We werken als gevolg van COVID-19 weliswaar meer thuis en dat wordt ook gestimuleerd, maar daartegenover staan factoren die zorgen voor een sterke toename van mobiliteit, zoals de bevolkingsgroei en woningbouw. Volgens het PBL en het CPB zal de COVID-19 pandemie niet leiden tot blijvende gedragsverandering. Volgens het PBL en het CPB^[2] zal de mobiliteit, zonder een blijvende gedragsverandering, toenemen door een verdere toename van de bevolking en door een naar verwachting gematigde economische groei. In het MER werken we met een hoog en laag scenario en sluiten hierbij aan bij het beleid van het ministerie van IenW en de analyses van het KiM. De verwachting is dat de effecten van COVID-19 binnen de bandbreedte van de WLO-scenario's valt.</p>
Onderzoek breder insteken		
Pagina 3 r. 11 t/m r. 21	<p>De probleemanalyse in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau focust zich op mobiliteitsaspecten als doorstroming, verkeersveiligheid en netwerkbetrouwbaarheid en gaat slechts beperkt in op andere opgaven in het gebied. Deze andere opgaven zijn deels vermeld als meekoppelkansen, waarbij het initiatief en de financiering ervan wordt overgelaten aan andere partijen. De Commissie adviseert echter om bij de uitwerking van oplossingen breder te kijken om tijdig te kunnen beoordelen of dit project kan bijdragen aan het realiseren van deze andere opgaven. Ze denkt in ieder geval aan kansen op het gebied van gezondheid, natuur en duurzaamheid, ook omdat voor deze thema's (nationale) opgaven en doelen zijn geformuleerd. Een bredere, meer integrale kijk op de gebiedsopgaven is ook in lijn met het gedachtegoed van de Omgevingswet en de Nationale Omgevingsvisie (NOVI).</p>	<p>We brengen in het MER de huidige en referentiesituatie in beeld, zodat duidelijk wordt welke knelpunten spelen zonder aanpak van de A58. Vervolgens vergelijken we de effecten van de alternatieven met deze referentiesituatie. Ook meekoppelkansen worden betrokken in het milieuonderzoek.</p> <p>In het project wordt zoveel mogelijk ruimte geboden om in een vroegtijdig stadium meekoppelkansen te betrekken. Meekoppelkansen zijn of worden in samenwerking met gemeenten, waterschappen en derden opgepakt. De resultaten hiervan worden beschreven in het MER.</p> <p>In het MER dragen we ook zelf oplossingsrichtingen voor op genoemde aspecten gezondheid, natuur en duurzaamheid. De oplossingsrichtingen worden vervolgens als meekoppelkansen besproken in gesprek met partijen.</p> <p>Er zijn reeds meekoppelkansen gesignaleerd. De Programmaraad SmartwayZ.NL heeft opdracht gegeven deze meekoppelkansen uit te werken.</p>

^[2] Kansrijk Mobiliteitsbeleid (PBL en CPB, juni 2020)



		<p>Meekoppelkansen liggen echter nog niet in de scope van het project. Dit betekent dat er eerst een financieringsvoorstel moet komen.</p> <p>Een volledige beoordeling van meekoppelkansen is pas mogelijk in de planuitwerkingsfase en is daarom nog geen onderdeel van dit MER. In deze fase willen we vooral meekoppelkansen signaleren en agenderen.</p> <p>Het project handelt reeds (deels) in de geest van de Omgevingswet, bijvoorbeeld door het vroegtijdig laten participeren van omwonenden, al in fase 1 van de verkenning. Deze aanpak wordt in fase 2 voortgezet.</p>
Gezondheid en leefbaarheid		
Pagina 3 r. 23 t/m 33	<p>De probleemanalyse geeft aan dat voor zowel de geluidhinder als de luchtkwaliteit rondom de A58 zonder project de wettelijke grenswaarden en ook de geluidproductieplafonds (GPP's) niet (zullen) worden overschreden. Recent zijn in bijvoorbeeld de documenten 'Nationale nota 2020-2024: Gezondheid breed op de agenda' en 'Schone Lucht Akkoord' aangescherpte nationale doelen voor een gezondere leefomgeving geformuleerd. Ze refereren specifiek aan de negatieve gezondheidseffecten die optreden onder de wettelijke grenswaarden voor de geluidbelasting en de luchtkwaliteit en aan het bevorderen van actieve mobiliteit (fietsen, wandelen). De Commissie adviseert in het MER daarom aan te geven welke gezondheids- en leefbaarheidsknelpunten in het studiegebied optreden en wat mogelijk is om via dit project bij te dragen aan het oplossen ervan.</p>	<p>In het MER worden de verschillen met de referentiesituatie in 2030 in beeld gebracht. Hiermee wordt duidelijk of bestaande knelpunten groter of kleiner worden. Hiertoe wordt (aanvullend) een MGR (Milieu Gezondheids Risico-indicator) ingezet. Indien er vanuit het akoestisch- of luchtkwaliteitsonderzoek wettelijk een aanleiding is om maatregelen te treffen (vanwege potentiële overschrijding van geluidproductieplafonds (GPP's)), dan wordt dit in het MER beschreven.</p>
Natuur		
Pagina 3 r. 35 t/m pagina 4 r. 2	<p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staan verschillende meekoppelkansen die kunnen bijdragen aan het realiseren van de natuuropgaven in het gebied. Specifiek worden genoemd 'het versterken van de leefgebieden van de boomkikker en kamsalamander', 'de gebiedsgerichte aanpak stikstofdepositie', 'de kwaliteitsverbetering/ontwikkeling van kruisende ecologische verbindingzones' en 'de ecologische bermbeheer'. De Commissie raadt aan in het MER een analyse op te nemen van de natuurknelpunten en -kansen in het gebied. Daarbij vraagt ze aan te geven hoe dit project kan bijdragen aan het oplossen van de knelpunten of het benutten van de kansen.</p>	<p>In het MER beoordelen we het voornemen ten opzichte van de autonome natuurwaarden. Daarbij volgen we wat in het kader van andere (natuur)plannen reeds is uitgezocht.</p> <p>In de probleemanalyse of overleg met partijen (anders dan stikstof en de wensen voor ecoduikers) zijn geen wezenlijke knelpunten geconstateerd en zijn in het beoordelingskader doorkruisbaarheid van het gebied (effect op doorkruisbaarheid van (recreatieve) onderliggende verbindingen en ruimtegebruik (wonen/werken/recreëren/landbouw) opgenomen.</p> <p>Natuurknelpunten worden volgens de richtlijnen beoordeeld. Kansen voor natuur kunnen, indien blijkt uit overleg met partijen (overheden en derden), worden meegenomen als meekoppelkansen</p>



		en -indien kansrijk – uitgewerkt in de planuitwerkingsfase.
Duurzaamheid		
Pagina 4 r. 4 t/m r. 16	<p>De Rijksoverheid heeft hoge ambities waar het gaat om verduurzamen van de energieproductie, tegengaan van klimaatverandering en circulaire economie. Zo wordt vanuit het Klimaatakkoord gestreefd naar 49% reductie van broeikasgasemissies in 2030 en 80-95% reductie in 2050. Doel daarbij is infrastructuur, waar mogelijk, in te zetten voor energieopwekking en meervoudig ruimtegebruik. Het Deltaplan ruimtelijke adaptatie en de Nationale klimaatadaptatiestrategie geven aan dat klimaatbestendig en waterrobuust inrichten onderdeel moet zijn van beleid en ruimtelijke afwegingen. En in het Programma Circulaire Economie is als ambitie geformuleerd om in 2030 50% minder primaire grondstoffen te gebruiken. De Commissie vraagt om een presentatie van een analyse van de duurzaamheidsknelpunten en -kansen in het gebied. Daarbij dient aangegeven te worden hoe dit project kan bijdragen aan het oplossen van de knelpunten of het benutten van de kansen op het gebied van energie, klimaat en circulaire economie.</p>	<p>Conform de startbeslissing maakt duurzaamheid onderdeel uit van de alternatieven. Duurzaamheid is onderdeel van verschillende aspecten van het beoordelingskader, maar is meer dan alleen het beoordelen van effecten. Duurzaamheid wordt meegenomen als integraal onderdeel, om ook de ambities en meekoppelkansen te onderzoeken. Hieraan wordt in de verkenning apart aandacht besteed, zodat in de voorkeursbeslissing helder is wat wordt meegenomen in de planuitwerkingsfase. Het voorstel van de Commissie is hiermee reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.</p>
Doelen		
Pagina 4 r. 17 t/m r. 24	<p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is verbeteren van de doorstroming van het verkeer op de A58 het hoofddoel. Nevendoelen zijn het verbeteren van de verkeersveiligheid, het vergroten van de betrouwbaarheid van het netwerk en de reistijd en het bieden van ruimte aan innovaties op het gebied van duurzaamheid en mobiliteit. Ook zijn meekoppelkansen benoemd. De Commissie vraagt om helder te maken hoe het hoofddoel, de nevedoelen en de meekoppelkansen een rol spelen bij de totstandkoming van de alternatieven en het voorkeursalternatief.</p>	<p>Op basis van de doelstellingen uit de Startbeslissing (doorstroming, verkeersveiligheid, betrouwbaarheid van het netwerk, reistijd en ruimte aan innovaties) is in fase 1 van de verkenning een groslijst en longlist opgenomen van mogelijke maatregelen. Een bundeling van de maatregelen heeft geleid tot mogelijk alternatieven. Daarop volgend zijn de te onderzoeken alternatieven en varianten voor de huidige fase gekozen, om straks tot een Voorkeursalternatief te komen.</p> <p>De verschillende alternatieven worden afgewogen op doelbereik (hoofd- en nevedoelen) en milieueffecten. Meekoppelkansen worden beschreven en separaat opgepakt met partijen (overheden en derden).</p> <p>Het MER geeft de feitelijke beoordelingsinformatie voor het milieuonderzoek weer. In het MER wordt hiermee de informatie ter afweging voor het voorkeursalternatief beschreven. De keuze en de motivatie voor het voorkeursalternatief worden echter niet in het MER, maar in de structuurvisie beschreven.</p>



		<p>De oordeelsvorming komt tot stand in de Ontwerp-Structuurvisie (OSV). Vervolgens vindt de besluitvorming plaats in de Structuurvisie (SV).</p> <p>Het project A58 Tilburg-Breda biedt ruimte voor meekoppelkansen. Meekoppelkansen zijn bovenwettelijke maatregelen/projecten die raken aan het project A58 Tilburg-Breda, maar niet direct bijdragen aan de doelstellingen daarvan (verbeteren doorstroming/verkeersveiligheid). Bij meekoppelkansen gaat het om het meenemen van aanvullende doelstellingen van partijen (overheden en derden) in de omgeving om daarmee meerwaarde te creëren. Meekoppelkansen zijn daarmee aanvullend op de wettelijke verplichting. Het verbeteren van aspecten op het gebied van gezondheid, natuur en duurzaamheid vallen hieronder.</p> <p>Samenwerking is essentieel om meekoppelkansen tot een succes te maken. We inventariseren welke mogelijke meekoppelkansen er zijn en brengen het raakvlak met het project A58 Tilburg-Breda in beeld. Meekoppelkansen kunnen worden ingebracht door (één van) de opdrachtgevers van de MIRT-verkenning maar ook door andere stakeholders zoals waterschappen, gemeenten en private partijen. De initiatiefnemer(s) van de meekoppelkans is (of zijn) zelf verantwoordelijk voor de inhoudelijke uitwerking, (totstandkoming van) financiering eventuele meerkosten en tijdige besluitvorming over de meekoppelkans. Vanuit het project kunnen we ondersteunen bij de uitwerking om het raakvlak tussen het project A58 Tilburg-Breda en de meekoppelkans te borgen. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project en welke afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking van de meekoppelkans vindt – indien kansrijk – plaats in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief in de planuitwerkingsfase.</p> <p>We nemen in de Structuurvisie een beschrijving op van het te doorlopen proces rond meekoppelkansen en lichten toe wat de samenhang is met de kansrijke alternatieven, welke conflicten er (kunnen) optreden en welke meekoppelkansen er samen met het voorkeursalternatief verder uitgewerkt worden in de planuitwerkingsfase.</p>
	Meetbaar	
Pagina 4 r. 25 t/m r. 30	De projectdoelen zijn in de Notitie Reikwijdte en Detailniveau beschreven in termen als 'een betere doorstroming', 'minder verkeersslachtoffers', 'een goede voorspelbare reistijd', etc. Dit is onvoldoende concreet om het doelbereik te bepalen. De Commissie vraagt om de projectdoelen, nevensdoelen en	De alternatieven worden in het MER getoetst aan doelbereik en milieueffecten. Daarvoor vindt zoveel mogelijk een kwantitatieve analyse plaats. Wij volgen daarbij de doelen uit de startbeslissing, die niet zijn gekwantificeerd. De effecten en doelbereik kunnen daarentegen wel gekwantificeerd, en daaropvolgend geïdentificeerd worden.



	meekoppelkansen meetbaar te maken zodat het doelbereik van de verschillende alternatieven, varianten en afzonderlijke maatregelen kan worden beoordeeld.	Voor de meekoppelkansen geldt dit niet. Tegen het einde van de verkenningsfase bepalen we gezamenlijk in welke mate de meekoppelkans onderdeel wordt van het project en welke (financiële) afspraken daarbij horen. De exacte uitwerking (en daarbij beoordeling) van de meekoppelkans vindt – indien kansrijk – plaats in samenhang met de uitwerking van het voorkeursalternatief plaats in de planuitwerkingsfase.
Beleidskader		
Pagina 4 r. 31 t/m pagina 5 r. 12	<p>De Commissie vraagt om een beschrijving van het relevante beleid in het MER in het beleidskader. Ze vraagt aan te geven welke eisen en randvoorwaarden daaruit naar voren komen voor het project. Vooral voor:</p> <ul style="list-style-type: none">• de Nationale Omgevingsvisie (NOVI);• de Wet natuurbescherming;• de actuele wet- en regelgeving voor stikstof;• de omgevingsvisies en plannen van de provincie Noord-Brabant en betrokken gemeenten, bijvoorbeeld ten aanzien van ruimtelijke kwaliteit;• de 'Kerncijfers Mobiliteit 2020' van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM);• 'Op weg naar nul verkeersslachtoffers' in het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030, Ministerie IenW, 2018;• de 'Analyse knelpunten hoofdwegennet' in de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA), Ministerie IenW, 2017;• de Nationale nota 2020-2024 Gezondheid breed op de agenda, Ministeries VWS en IenW, 2020;• het Schone Lucht Akkoord, Ministerie IenW, provincies en gemeenten, 2020;• de Handreiking Verduurzaming MIRT, Ministerie IenW, 2020;• de Green deal duurzaam GWW (www.duurzaamgww.nl).	Dit is onderdeel van de voorziene werkwijze.
Alternatieven en varianten		
Pagina 5 r. 12 t/m r. 24	<p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat welke kansrijke oplossingen in het MER worden uitgewerkt.</p> <ul style="list-style-type: none">- De Commissie adviseert aan te geven welke oplossingen in fase 1 zijn afgevalen en welke (milieu-) argumenten daarbij een rol hebben gespeeld.- Tevens adviseert de Commissie op basis van de brede probleemanalyse de keuze voor de alternatieven, varianten en maatregelen te onderbouwen en te beschrijven hoe de doelen de keuze en de	<p>In het MER vindt de effectbeoordeling plaats en in de (Ontwerp) Structuurvisie de afweging van de alternatieven.</p> <ul style="list-style-type: none">- De oplossingsrichtingen die in fase I zijn afgevalen worden in de structuurvisie (kort) toegelicht. Het MER is hiervoor niet de plek, omdat in het MER de beoordeling plaats vindt van de alternatieven uit de huidige fase II. Een korte argumentatie vindt hierbij plaats.- De keuze voor de alternatieven en varianten wordt beschreven in de structuurvisie. Daarin wordt beschreven hoe de doelen de keuze en de



	<p>afbakening van de alternatieven, varianten en maatregelen hebben bepaald.</p> <p>- De Commissie adviseert een voorkeursalternatief samen te stellen en daarbij gebruik te maken van de afzonderlijke elementen van de alternatieven. De keuzes van elementen moeten mede op basis van hun bijdrage aan de realisatie van de doelen en de bijbehorende milieueffecten onderbouwd worden.</p>	<p>afbakening van de alternatieven, varianten en maatregelen hebben bepaald.</p> <p>- In de structuurvisie bestaat de mogelijkheid om afzonderlijke elementen uit de verschillende alternatieven en varianten te combineren. De keuzes voor de toe te voegen elementen worden dan mede op basis van hun bijdrage aan de realisatie van de doelen en de bijbehorende milieueffecten onderbouwd.</p>
Milieugevolgen		
Pagina 5 r. 25 t/m r. 31	<p>De Commissie vraagt om een onderbouwing van de keuze voor rekenmodellen en van de gegevens waarmee de gevolgen van het voornemen worden bepaald. Daarnaast vraagt ze in te gaan op de onzekerheden in deze bepaling. De commissie vraagt zo mogelijk dit te vertalen in een bandbreedte en aan te geven wat dit betekent voor de vergelijking van de alternatieven. Ook vraagt ze aan te geven in welke mate terugvalopties (maatregelen 'achter de hand') beschikbaar zijn, mochten de effecten na realisatie ongunstiger zijn dan waarvan vooraf is uitgegaan.</p>	<p>In het MER wordt aangegeven met welke modellen er is gerekend. Veel modellen worden vanuit richtlijnen voorgeschreven.</p> <p>Indien uitkomsten een relevante onzekerheid kennen, dan wordt dit opgenomen in het MER, indien relevant als leemte in kennis.</p>
Pagina 5 r. 33 t/m 38	<p>De Commissie vraagt de gevolgen van de alternatieven af te zetten tegen die van de huidige situatie en de autonome ontwikkeling. Betrek bij de autonome ontwikkeling de scenariostudie van het KiM. Bepaal daarbij de gevoeligheid van de gevolgen voor aannames over voertuiginnovaties (elektrificering, intelligente besturing), nieuwe mobiliteitsdiensten (deelmobiliteit, OV, MaaS (Mobility as a Service)), logistieke optimalisatie en substitutie van fysieke verplaatsingen door digitalisering.</p>	<p>De alternatieven worden vergeleken met de referentiesituatie in 2030. Indien er tussen nu en de referentie wezenlijke verschillen zijn, dan wordt dit beschreven in het MER.</p> <p>Voor de autonome situatie wordt het verkeersmodel NRM gehanteerd. Deze bevat een bandbreedte van Laag naar Hoog. Een beschouwing van de effecten van/onzekerheden door Corona op de verkeersprognoses wordt opgenomen in het MER en afgezet tegen de bandbreedte van de in het MER gehanteerde verkeersscenario's.</p> <p>Bij de effectinschatting van de maatregelen in alternatief 1 en het pluspakket van alternatief 2 en 3 worden (gemotiveerd) aannames gedaan over voertuiginnovaties, etc.</p>
Pagina 5 r. 40 t/m r. 41	<p>Omdat de gevolgen van de aanleg- de gebruiksfase verschillend zijn, adviseert de Commissie om bij de beschrijving van de gevolgen helder onderscheid te maken tussen beide fasen.</p>	<p>Dit is onderdeel van de voorziene werkwijze.</p>
Mobiliteit		
Pagina 6 r. 11 t/m r. 17	<p>Omdat sommige niet-infrastructurele maatregelen in principe goed combineerbaar zijn met de alternatieven 2 en 3 (optimale mix van maatregelen), is het volgens de Commissie van belang de potentiële effecten van ieder van deze niet-infrastructurele maatregelen afzonderlijk te</p>	<p>We brengen de effecten van de hele pakketten in beeld. Het individueel onderzoek van elementen heeft gevolgen op de omvang van het onderzoek (tijd/kosten), terwijl het individueel beschouwen geen meerwaarde heeft voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief. Daarbij weten we dat de afzonderlijke elementen in alternatief 1</p>



	<p>onderzoeken en te beoordelen op doelbereik en milieueffecten. Het aspect 'innovatie en smart mobility (duurzame mobiliteit)' refereert nu aan maatregelen die verschillend aangrijpen op het mobiliteitssysteem. Daarom adviseert de Commissie hem daarom uit te werken in sub-indicatoren voor bijvoorbeeld maatregelen gericht op volumebeperking, modal shift, en efficiëntere verkeersbeheersing.</p>	<p>individueel niet wezenlijk bijdragen aan de projectdoelstellingen, maar gaan we onderzoeken of dat gezamenlijk/cumulatief wel zo is. Dit pakket – en daarmee de onderdelen van het pakket – wordt net als alternatief 2 en 3 onderzocht aan de hand van het beoordelingskader in de NRD.</p>
Pagina 6 r. 19 t/m 22	<p>De Commissie maakt duidelijk dat de Notitie Reikwijdte en Detailniveau niet duidelijk maakt hoe voor diverse verkeer-gerelateerde indicatoren de score beter/slechter moet worden geïnterpreteerd (tabel 5.2). Ze adviseert duidelijk te maken welke klassegrenzen/afkapwaarden (in geval van kwantitatieve analyses) of argumentatie (in geval van kwalitatieve expert oordelen) voor specifieke effectscores worden gehanteerd.</p>	<p>Wij voorzien een aanpak waarin onderscheidende effecten onderscheidend beoordeeld worden. Deze werkwijze doet recht aan het optimaal informeren van het bevoegd gezag over onderscheidende effecten. Het werken met strikte klassegrenzen past hier niet bij. Hiermee voorkomen we bijvoorbeeld dat vergelijkbare effecten, maar net boven en onder een klassegrens onderscheidend worden beoordeeld, terwijl het onderlinge verschil marginaal is.</p>
Gezondheid en leefbaarheid		
Pagina 6 r. 22 t/m pagina 6 r. 23	<p>In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau staat dat de effecten op de luchtkwaliteit, de geluidhinder en de externe veiligheid worden beoordeeld aan de hand van de verandering van het aantal blootgestelde personen.</p> <ul style="list-style-type: none">• De Commissie vraagt de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO te hanteren als ondergrens van belasting.• Daarbij vraagt ze aan te geven met welke maatregelen de geluid- en luchtbelasting kan verminderen, mogelijk tot aan de gezondheidkundige advieswaarden van de WHO.• De Commissie bij geluid, naast aan het aantal (ernstig) gehinderden en slaapgestoorden, ook te toetsten of de GPP's niet worden overschreden.• Het is volgens de Commissie mogelijk dat voor de toetsing van de gevolgen voor de externe veiligheid kan worden volstaan met een kwalitatief onderzoek, bijvoorbeeld door gebruik te maken van de jaarlijkse realisatiecijfers van het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg en de toetsing aan de risicoplafonds van het Basisnet.• De Commissie vraag daarnaast de maatregelen te beschrijven die een gezonde leefomgeving kunnen bevorderen. Denk daarbij aan de mogelijkheden om onnodig	<p>Om de effecten van de alternatieven op luchtkwaliteit en geluid te beoordelen, brengen we in beeld bij hoeveel procent van de woningen in het studiegebied een verslechtering van het geluid en de luchtkwaliteit optreedt. Aanvullend toetsen we licht en geluid aan de wettelijke normen en maken we inzichtelijk welk percentage van de woningen in het studiegebied voldoet aan de WHO advieswaarden. Het Rijk is gehouden aan de wettelijke normen. Eventuele wensen voor bovenwettelijke verbetering van de geluidbelasting en luchtkwaliteit (aan de hand van de WHO-normen) kunnen als meekoppelkans worden aangedragen, uitgewerkt en gefinancierd door andere partijen.</p> <p>In het effectenonderzoek zullen we bij de klassenindeling ook de WHO-adviesnormen betrekken.</p> <p>De Staatssecretaris heeft kennis genomen van het WHO-advies en laat op verzoek van de Tweede Kamer momenteel een onderzoek uitvoeren naar de mogelijke implicaties voor nationale geluidwetgeving (https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-29383-311.pdf). Als dit op termijn zou leiden tot andere geluidnormen zal Rijkswaterstaat zich daar vanzelfsprekend aan houden.</p> <p>GPP's (geluidproductieplafonds) zijn aspecten die niet passen bij een verkenning. Ze brengen geen extra onderscheidende beslisinformatie in beeld,</p>



	<p>autogebruik te voorkomen door de aanleg van aantrekkelijke fietsroutes, en aan mogelijkheden voor het verminderen van de barrièrewerking van de A58 via de aanleg van bruggen of tunnels.</p> <ul style="list-style-type: none">In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau is aangegeven dat de gezondheidseffecten in beeld worden gebracht met de GES-methode. Bij de toepassing van de GES-methode kunnen door de grote (of ruime) klasseindeling verschillen tussen varianten ten onrechte wegvallen of juist onevenredig worden vergroot. Ook zijn de gezondheidseffecten van verschillende milieuaspecten (lucht, geluid, externe veiligheid) niet op te tellen tot één gezondheidseffectscore. Om deze reden adviseert de Commissie de gezondheidseffecten te bepalen met de MGR-indicator.	<p>maar worden in de planuitwerking onderzocht, wanneer het ontwerp verder is uitgewerkt.</p> <p>De kwalitatieve toetsing van de gevolgen voor de externe veiligheid is reeds onderdeel van de voorziene werkwijze.</p> <p>Maatregelen die een gezonde leefomgeving bevorderen worden meegenomen indien het doelbereik overlapt met die van de projectdoelstellingen. Indien dit niet het geval is, kunnen maatregelen meegenomen worden als meekoppelkans.</p> <p>De GES-score wordt in het onderzoek conform het advies vervangen door de MGR-indicator.</p>
Natuur		
Pagina 7 r. 3 t/m r. 13	<p>De Commissie vraagt eerst een globale omgevingsanalyse van het studiegebied te maken om te bepalen welke informatie over natuur in het MER moet worden opgenomen. Dit geeft een beeld van de natuurwaarden, de verschillende habitats, de aanwezige soorten en hun onderlinge relaties. Ze vraagt de waardevolle gebiedsdelen op kaart aan te geven en te beschrijven welke kenmerkende habitats en soorten aanwezig zijn. Daarbij moet zowel de autonome ontwikkeling als ook de opgaven voor de natuur in het studiegebied beschreven worden. Ze vraagt aan te geven voor welke dieren en planten aanzienlijke gevolgen te verwachten zijn, welke gevolgen dat zijn en wat ze voor de populaties betekenen. De Commissie vraagt mitigerende en/of compenserende maatregelen die eventuele aantasting kunnen beperken of voorkomen weer te geven.</p>	Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.
Gebiedsbescherming		
Pagina 7 r. 13 t/m r. 19	<p>De Commissie adviseert de mogelijke invloed van het voornemen op beschermde natuurgebieden, zoals Natura 2000-gebieden en het Natuur Netwerk Brabant (NNB) te beschrijven. Gelet op de ligging ten opzichte van het plangebied zal op Natura 2000-gebieden de stikstofdepositie toenemen. Op het NNB kunnen zich daarnaast, afhankelijk van de alternatieven, effecten voordoen in de vorm van oppervlakteverlies en verstoring door geluid. De Commissie adviseert per gebied</p>	Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.



	de grenzen aan te geven op kaart en daarbij ook het plangebied te laten zien.	
Natura 2000-gebieden		
Pagina 7 r. 21 t/m pagina 8 r. 12	<p>De Commissie vraagt voor Natura 2000-gebieden Ulvenhoutse bos en Regte Heide en Riels Laag (binnen 5 km) en de verder weg gelegen Natura 2000-gebieden zoals Langstraat, Kampina en Loonse en Drunense Duinen aan te geven welke stikstofgevoelige habitattypen voorkomen, welke doelen voor deze habitattypen gelden en in welke mate ze nu overbelast zijn.</p> <ul style="list-style-type: none">• Ze vraagt per alternatief de verwachte depositietoename ten opzichte van de huidige situatie en de mate van (verdere) overschrijding van de kritische depositiewaarde te berekenen;• De Commissie raadt aan de op dat moment actuele rekenvoorschriften daarbij te gebruiken en nieuwste inzichten bij het berekenen van stikstofeffecten en het bepalen van onzekerheden te benutten;• Ze vraagt in het MER voor elk alternatief te onderzoeken of er effecten op de (instandhoudingsdoelen van de) Natura 2000-gebieden zijn ten opzichte van de huidige situatie, in welke mate ze zijn te mitigeren, en wat ze betekenen voor de besluitvorming over het voorkeursalternatief;• Als op grond van objectieve gegevens niet kan worden uitgesloten dat het voorkeursalternatief afzonderlijk dan wel in combinatie met andere plannen of projecten, significante gevolgen kan hebben voor een of meer Natura 2000-gebieden, dan moet een Passende beoordeling opgesteld worden.• De Commissie verzoekt in de Passende Beoordeling te onderzoeken of zekerheid kan worden verkregen dat het project de natuurlijke kenmerken van het gebied niet aantast. Daarbij mogen mitigerende maatregelen worden meegenomen. Uit de wetgeving volgt dat een project of plan alleen kan doorgaan als de zekerheid wordt verkregen dat de natuurlijke kenmerken niet worden aangetast, of de zogenaamde ADC-toets met succes wordt doorlopen. In de Notitie Kansrijke Oplossingen is (terecht) aangegeven dat dit een voorwaarde is voor een voorkeursalternatief. De Commissie vraagt in ieder geval om de	Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.



	beschrijving van één alternatief zonder aantasting van natuurlijke kenmerken van Natura 2000-gebieden.	
Natuur Netwerk Brabant (NNB)		
Pagina 8 r. 13 t/m r. 19	De Commissie vraagt om voor de gebieden uit het NNB in en rond het plangebied de wezenlijke kenmerken en waarden te beschrijven en te onderzoeken welke gevolgen het initiatief daarop heeft. Ze adviseert hierbij rekening te houden met mogelijk aanzienlijke milieueffecten door externe werking, zoals depositie van stikstof. Voor het NNB geldt provinciaal beleid. De Commissie vraagt om aan te geven hoe het NNB-provinciaal is uitgewerkt en of het voornemen hierin past. Ze vraagt maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen te beschrijven.	Toetsing van de gevolgen van de alternatieven op bestaand provinciaal beleid, zoals NNB, is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze. Stikstof maakt geen deel uit van het NNB-beleid.
Soortenbescherming		
Pagina 8 r. 20 t/m r. 29	De Commissie vraagt om te beschrijven welke beschermde soorten te verwachten zijn in het plangebied, waar zij voorkomen en welk beschermingsregime voor de betreffende soort geldt. De Commissie vraagt met name aandacht voor: <ul style="list-style-type: none">• soorten die gevoelig zijn door verstoring door geluid, zoals broedvogels;• soorten waarvan het leefgebied mogelijk door de voorgenomen activiteit wordt vernietigd, zoals amfibieën;• soorten waarvoor de voorgenomen activiteit kan leiden tot een grotere barrièrewerking, zoals kleine zoogdieren en amfibieën;• soorten waarvoor de voorgenomen activiteit mogelijk kansen biedt om het leefgebied of verbindingen daartussen te versterken.	Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.
Pagina 8 r. 31 t/m r. 37	De Commissie adviseert op de mogelijke gevolgen van het voornemen voor deze soorten in te gaan en te bepalen of verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, zoals het verbod op het verstoren van een vaste rust- of verblijfplaats. Als verbodsbepalingen overtreden kunnen worden, moet aangegeven worden in hoeverre de staat van instandhouding van de betreffende soort verslechtert. Per type gebied moeten de mogelijke maatregelen om negatieve effecten te voorkomen of te verminderen beschreven worden. Ook moet aangegeven worden waar kansen liggen om leefgebieden van soorten of relaties daartussen te versterken.	Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.



Pagina 8 r. 38 t/m r. 44	Broed)vogels worden sterk beïnvloed door verkeer. Dit manifesteert zich in lagere dichtheden nabij drukke verkeerswegen. De Commissie vraagt de vuistregel te hanteren dat de effectafstanden van 400 tot 750 meter beslaan, afhankelijk van het landschapstype en de gevoeligheid van het gebied. De effecten van geluid, licht en visuele verstoring samen kunnen nog verder reiken. Ze vraagt binnen de effectafstanden de (mogelijke) gevolgen te beschrijven voor de (lokale) populaties van deze soorten en ze te toetsen aan de relevante beschermingsregimes.	Deze vuistregels zullen we hanteren bij het bepalen van de invloed van geluid op de broedvogels.
Ruimtelijke kwaliteit en ruimtegebruik		
Pagina 9 r. 1 t/m r. 21	De Commissie geeft weer dat gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit en het ruimtegebruik vooral optreden bij de aanleg van nieuw asfalt of bij inpassingsmaatregelen, zoals geluidsschermen. De commissie vraagt: - Beschrijf en illustreer (met kaartmateriaal en/of foto's) de kenmerken van het landschap (ruimtelijke structuur en beeldbepalende elementen) en de cultuurhistorische en archeologische waarden langs de weg. Schenk daarbij ook aandacht aan de huidige beleving van het landschap door weggebruikers en personen die daar wonen, werken en recreëren. - Beschrijf de functionele relaties tussen beide zijden van de weg. Denk bijvoorbeeld aan relaties tussen stad en buitengebied, of aan kruisende recreatieve of landbouwroutes. Geef daarnaast aan welke opgaven er in het studiegebied voorliggen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. - Beschrijf de knelpunten voor de hiervoor beschreven kenmerken en waarden per alternatief, variant en afzonderlijke maatregel I en in hoeverre deze de ruimtelijke kwaliteit en de belevingswaarde vanaf de weg kunnen vergroten. Illustreer dit aan de hand van visualiseringen en ontwerpschetsen. Beschrijf ook per alternatief de effecten op het ruimtegebruik aan weerskanten van de weg en op functionele relaties daartussen. - Beschrijf ten slotte op hoofdlijnen met welk type maatregelen knelpunten gemitigeerd kunnen worden en hoe effectief ze zijn.	Dit is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze.
Energie		
Pagina 9 r. 23 t/m r. 30	De Commissie vraagt om voor ieder alternatief aan te geven wat de gevolgen	Wij onderschrijven het belang van het meenemen van CO2-uitstoot in het belang van een goede



	<p>zijn voor de CO2-uitstoot. Hierbij moet beschreven worden wat mogelijk is om de CO2-uitstoot verder te verminderen. Denk daarbij aan een verdere modal shift, het voorkomen of verminderen van materiaalgebruik in de aanleg- en gebruiksfase, en het verminderen van het energieverbruik in de beheerfase. Ook vraagt de Commissie om een beschrijving hoe het project kan bijdragen aan de Regionale Energie Strategie (RES), bijvoorbeeld door de bouw van windturbines en zonnevelden langs de A58.</p>	<p>afweging. Het onderling vergelijken van de alternatieven op het gebied van CO2-uitstoot dient dit doel, zodat het bevoegd gezag dit kan meenemen in de afweging om te komen tot een voorkeursalternatief. Een verdere uitwerking van hoe uitstoot in het voorkeursalternatief verder kan worden teruggebracht behoort tot de planuitwerkingsfase. Modal shift betreft een algemene beleidslijn en behoort niet tot de scope van het project.</p> <p>Het beschrijven van hoe het project kan bijdragen aan de Regionale Energiestrategie, bijvoorbeeld door de bouw van windturbines en zonnevelden langs de A58 behoort tot de meekoppelkansen, waarover met andere overheden afspraken gemaakt (kunnen) worden. Vooralsnog valt deze buiten de primaire projectscope waar vanuit de startbeslissing financiering voor is.</p>
	Klimaat	
Pagina 9 r. 31 t/m r. 37	<p>De Commissie vraagt aan te geven wat de risico's en kwetsbaarheden van het gebied zijn voor klimaatverandering. Daar moet volgens de Commissie gebruik gemaakt worden van kennis uit de stresstesten die door de verschillende overheden in 2019 zijn uitgevoerd. Beschreven moet worden wat het voornemen kan bijdragen aan het verminderen van deze risico's en kwetsbaarheden, en hoe ieder alternatief invulling kan geven aan klimaatbestendig en waterrobuust bouwen.</p>	<p>De risico's en kwetsbaarheden van klimaatverandering zijn onderdeel van de reeds voorziene werkwijze. We beschrijven hierbij het effect van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie en maken een vergelijking tussen de alternatieven. Het bovenwettelijk verminderen van klimaatrisico's behoort tot de meekoppelkansen die waarover met andere overheden in de regio afspraken gemaakt kunnen worden. Vooralsnog valt deze buiten de primaire projectscope waar vanuit de startbeslissing financiering voor is.</p>
	Circulaire economie	
Pagina 9 r. 39 t/m pagina 10 r. 4	<p>De Commissie adviseert aan te geven hoe bestaande materialen (grond, bruggen, wegdek) benut kunnen worden om zo het gebruik van primaire grondstoffen te voorkomen of te verminderen. Daarbij moet aangegeven worden hoe rekening wordt gehouden met de toekomstige herbruikbaarheid van grondstoffen. Daarvoor moeten de mogelijkheden voor hergebruik, recycling en terugwinning worden beschreven en aangegeven worden hoe het project zich verhoudt tot de nationale doelen gesteld voor de GWW-sector. Tot slot moet beschreven worden hoe het voornemen past in de verschillende voorkeursconcepten voor circulariteit, vaak aangeduid met de R-ladder.</p>	<p>Circulaire economie is onderdeel van de reeds voorziene werkwijze. We beschrijven hierbij het effect van de alternatieven ten opzichte van de referentiesituatie en maken een vergelijking tussen de alternatieven. De R-ladder wordt hierbij gebruikt. Onderzoek naar het verder verminderen van het gebruik van grondstoffen en herbruikbaarheid behoort tot de planuitwerkingsfase.</p>



Bijlage 1 – Sleuteltabel

Zienswijzenummer	ID-nummer
Zienswijze 1	ID 76445529
Zienswijze 2	ID 76445610
Zienswijze 3	ID 76464690
Zienswijze 4	ID 76474602
Zienswijze 5	ID 76479990
Zienswijze 6	ID 76496443
Zienswijze 7	ID 76508074
Zienswijze 8	ID 76694335
Zienswijze 9	ID 76719647
Zienswijze 10	ID 76720746
Zienswijze 11	ID 76867697
Zienswijze 12	ID 76873734
Zienswijze 13	ID 76898888
Zienswijze 14	ID 76916305
Zienswijze 15	ID 76924881
Zienswijze 16	ID 76925961
Zienswijze 17	ID 76995259
Zienswijze 18	ID 77041564
Zienswijze 19	ID 77049662
Zienswijze 20	ID 77069503
Zienswijze 21	ID 77151780
Zienswijze 22	ID 77303071
Zienswijze 23	ID 77331173
Zienswijze 24	Veilig Verkeer Nederland
Zienswijze 25	Stichting Geluidsoverlast Nederland
Zienswijze 26	Wandelnet
Zienswijze 27	Fietsersbond
Zienswijze 28	Provincie Noord-Brabant