



Nota van Antwoord

Antwoorden op de inspraak op het

Voornemen om een milieueffectrapport (MER) op te stellen

Verbreding A58 St. Annabosch - Galder

Datum 28 mei 2018
Status definitief

Inhoudsopgave

Leeswijzer	3
Beantwoording.....	3
Thematische samenvatting	3
Verantwoording	3
Hoe vindt u het antwoord op uw zienswijze?	3
Contact met Rijkswaterstaat	3
Geluid	4
Zienswijzen en individuele beantwoording	5

Leeswijzer

Het voornemen om een milieueffectrapport op te stellen voor de verbreding van de A58 tussen knooppunt St. Annabosch en knooppunt Galder is op 14 september 2017 gepubliceerd. In november 2015 heeft de minister van Infrastructuur en Waterstaat als voorkeursalternatief gekozen voor de verbreding van de A58 van 2 naar 3 rijstroken. In het milieueffectrapport (Project-MER) worden de milieugevolgen inzichtelijk gemaakt.

Beantwoording

Van 15 september tot en met 12 oktober 2017 konden zienswijzen worden ingediend. Er zijn in totaal 3 unieke zienswijzen ontvangen. In dit document zijn de zienswijzen separaat beantwoord. De zienswijzen zijn veelal verkort weergegeven. De zienswijzen zijn geanonimiseerd wanneer het gaat om natuurlijke personen.

Thematische samenvatting

De Nota van Antwoord is bedoeld voor degenen die een zienswijze hebben ingediend op het voornemen. De Nota van Antwoord bevat de beantwoording van deze zienswijzen. Daarnaast is de Nota ook bedoeld voor degenen die in het project geïnteresseerd zijn. Zij kunnen zich door het lezen van de thematische samenvatting van de eensluidende zienswijzen in de Nota van Antwoord een beeld vormen van de hoofdlijnen van de inspraak en van de wijze waarop de minister van Infrastructuur en Waterstaat hiermee om is gegaan.

Verantwoording

Bij elke zienswijze is afgewogen of de zienswijze leidt tot wijzigingen in de onderzoeksopdracht voor het Milieueffectrapport en het Ontwerptractébesluit. Indien een zienswijze tot wijziging heeft geleid, is dit meegenomen in de opdracht.

De milieueffectrapportage is bedoeld om het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming over het project. In het Tracébesluit en daaraan voorafgaand in het Ontwerptractébesluit, wordt nader toegelicht hoe voldaan wordt aan wet- en regelgeving.

In dit stadium konden er zienswijzen worden ingediend die toezien op de reikwijdte en het detailniveau van de milieueffectrapportage. Zienswijzen die toezien op het definitieve ontwerp, geluidsmaatregelen en inpassingsmaatregelen kunnen worden ingediend zodra het ontwerptractébesluit is vastgesteld.

Hoe vindt u het antwoord op uw zienswijze?

De zienswijzen zijn geanonimiseerd, voor zover het particulieren betreft. Individuele indieners hebben als participant van het Centrum Publieksparticipatie een registratienummer van de zienswijze ontvangen. Aan de hand van dat nummer kunnen zij in deze Nota van Antwoord de beantwoording op hun individuele zienswijze terugvinden.

Contact met Rijkswaterstaat

Mocht u nog vragen hebben over deze nota of over de inhoudelijke beantwoording van de zienswijzen, dan kunt u contact opnemen met het project InnovA58, via e-mail: InnovA58@rws.nl of via de website www.InnovA58.nl.

Thematische samenvatting van reacties op de zienswijzen

Geluid

In het milieueffectrapport wordt het aspect geluid onderzocht. De geluidsbelastingen worden berekend met behulp van een geluidsmodel. In dit model wordt onder andere rekening gehouden met de hoogteligging van de weg, de heersende windrichting en de verkeerscijfers. Deze verkeerscijfers komen uit het verkeersmodel waarbij ook rekening gehouden met de huidige en toekomstige economische groei. Uit het geluidsonderzoek blijkt of er geluidreducerende maatregelen getroffen moeten worden, en zo ja, welke maatregelen dit dan zijn.

Zienswijzen en individuele beantwoording

Volgnummer: 1 52914708	Afzender: Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Centrum Publieksparticipatie
Kernpunt(en) van de zienswijzen:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p>Al met al zal de geluidsbelasting voor alle bewoners rond het Knooppunt Galder toenemen indien geen adequate maatregelen getroffen worden om deze overbelasting te gaan voorkomen. D.w.z. dat de geluidsbron afgeschermd dient te worden om te voorkomen dat woningen teveel belast gaan worden. Vooral omdat de geluidsbron hoog ligt zal het geluid ver reiken en daarom afgeschermd dienen te worden. En de stelling die nog weleens gehanteerd wordt dat beetje extra kan geen kwaad, dat kan het dus wel.</p> <p>Wij vinden dat de geluidstoename vooral het laatste jaar sterk toegenomen is door de verhoogde economische groei in Nederland. En deze zal alleen maar verder toe nemen door de grotere hoeveelheid verkeersbewegingen die gegarandeerd zullen komen als de weg eenmaal verbreed wordt naar 2 x 3 stroken i.p.v. de 2 x 2 rijstroken die er nu liggen.</p> <p>Uitstekend voor Nederland dat het zo goed gaat, maar daar hoeven niet slechts een paar mensen last van te hebben. U moet er voor zorgdragen dat iedereen die ook profiteert van de groei, een heel klein beetje bijdraagt aan de compensatie van dat extra geluid, door adequate voorzieningen te treffen die geluidsoverlast gaan verminderen en niet alleen de extra geluiden bestrijden. De norm is al overschreden en U kunt zorgen dat deze op een voor de bewoners op een acceptabel niveau komt.</p> <p>Maatregelen die de overbelasting kunnen verminderen zijn in ieder geval, geluidswallen en geluidsschermen die voor de bewoners een sterke reductie geven van het geluid dat op hun woningen valt en gebruik gaan maken van geluiddempend asfalt op die plaatsen waar overlast bestaat.</p>	<p>De geluidseffecten worden onderzocht op basis van het nieuwe wegontwerp, waarbij er ook rekening gehouden wordt met de hoogteligging van de weg. Daarnaast zijn de verkeerscijfers ook input voor het onderzoek. Deze verkeerscijfers komen uit het verkeersmodel waarbij ook rekening gehouden met de huidige en toekomstige economische groei. Uit het geluidsonderzoek volgen indien nodig geluidmaatregelen.</p>

Volgnummer: 2
52839542

Afzender: Vertrouwelijk
naam en adres bekend bij
het Centrum
Publieksparticipatie

Kernpunt(en) van de zienswijzen:

De geplande fly-over vanuit Tilburg in de richting Antwerpen komt over twee wegen en zal hierdoor op minstens 11m hoogte komen te liggen. Hiervoor zijn geen geluidsschermen gepland.
De geluidshinder wordt veroorzaakt door het motorgeluid van de klimmende auto's en vooral door de vrachtauto's. Dat wil zeggen dat het geluidsniveau dag en nacht erg hoog zal worden. Wij vinden daarom dat de geluidsbron afgeschermd moet worden. Omdat de fly-over zo hoog ligt zal het geluid veel verder rijken dan nu en ook de bomen die daar staan zullen door deze extra hoogte hun natuurlijk effect van geluidswal verliezen .
De norm is al overschreden en U kunt zorgen dat deze op een voor de bewoners op een acceptabel niveau komt.

Reactie van Bevoegd Gezag:

De geluidseffecten worden onderzocht op basis van het nieuwe wegontwerp, waarbij er dan ook rekening gehouden wordt met de hoogteligging van de weg. Uit het geluidsonderzoek volgen indien nodig geluidmaatregelen.

Volgnummer: 3
52704800

Afzender: Vertrouwelijk
naam en adres bekend bij
het Centrum
Publiekparticipatie

Kernpunt(en) van de zienswijzen:

Wat betreft de toegenomen geluidsbelasting blijf ik van mening dat deze zeer sterk toegenomen is door de verhoging van het aantal verkeersbewegingen door de economische groei. Indien er een fly-over bij knooppunt Galder geplaatst zou worden als vervanger van de huidige verbinding Tilburg naar Antwerpen zou volgens u de geluidsbelasting afnemen omdat die verder weg komt te liggen.

Daarom lijkt mij een nulmeting op dit moment de enige juiste stap die ondernomen kan worden om na te gaan wat de effecten op mijn woning werkelijk zullen worden als de situatie verandert. Dit is de enige manier waarop uitgegaan kan worden van de werkelijkheid en niet het via rekenmodellen geproduceerde cijfers die uitgaan van een verkeerde beginsituatie. Alles wat daaruit komt is dan bezijden de waarheid.

Indien er nog overwogen zou worden, windmolens te plaatsen in Knooppunt Galder, dan wordt de geluidsbelasting zeer zeker verhoogd tot een niet door de wet toegestane geluidsbelasting op de gevel. Omdat we overdag en s' avonds al zwaar belast worden door geluid zullen windmolens nog het laatste stuk van de dag, de nacht, verpesten zodat er de dag rond geen rust meer is. Ik verzoek u daarom ook de geluidsoverlast tot de wettelijke geldende normen te beperken en de daarvoor benodigde maatregelen te nemen.

Ook zult u zorg moeten dragen om vermindering van geluidsoverlast door de aanleg van de nieuwe fly-over tot een minimum te beperken. En op alle aan- en afvoerwegen in het Knooppunt Galder, gebruik te gaan maken van een geluid dempende laag asfalt. Als de belasting van mijn gevel boven de wettelijke normen uitkomt wil ik dat u maatregelen neemt om mijn woning te voorzien van geluidswerende voorzieningen. En geen windmolens te plaatsen in Knooppunt Galder.

Het hele project staat in teken van innovatie. Als suggestie zou ik u willen meegeven dat het u zou sieren als u dan ook dat werkelijk een voorbeeld geeft op dit

Reactie van Bevoegd Gezag:

De geluidseffecten worden onderzocht op basis van het nieuwe wegontwerp, waarbij er ook rekening gehouden wordt met de hoogteligging van de weg. Daarnaast zijn de verkeerscijfers input voor het onderzoek. Deze verkeerscijfers komen uit het verkeersmodel waarbij ook rekening gehouden met de huidige en toekomstige economische groei. Uit het geluidsonderzoek volgen indien nodig geluidmaatregelen.

Wat betreft eventuele komst van windmolens, dit valt niet binnen het project InnovA58. Tevens zijn er nog geen concrete plannen waardoor het effect ook niet binnen het MER A58 St. Annabosch - Galder onderzocht wordt.

<p>gebied door niet mee te werken aan windmolens in het Knooppunt maar de moed te hebben het Invelox systeem als alternatief daar te gaan plaatsen. U kunt dit zelfs als een soort kunstwerk verpakken en zodoende twee vliegen in een klap slaan.</p>	
--	--