Bijlage 2: Inspraakreacties en adviezen op de TN/MER A50 Ewijk - Grijsoord

Beantwoordingsnota Inspraakreacties en adviezen op de TN/MER A50 Ewijk - Grijsoord

Inhoudsopgave

1. Inleiding 2
2. Overzicht schriftelijke insprekers 3
3. Overzicht adviezen 6
4. Algemene reactie + antwoorden 7
5. Schriftelijke inspraakreacties en beantwoording 11
6. Mondelinge inspraakreacties en beantwoording 134
7. Adviezen en beantwoording 155

1. Inleiding

In het standpunt (oktober 2005) op de Trajectnota/Milieueffectrapport (TN/MER) A50 Ewijk-Grijsoord heeft de Minister van Verkeer en Waterstaat besloten twee (ontwerp) Tracébesluiten (OTB'n) uit te werken, één voor het traject Ewijk-Valburg en één voor het traject Valburg-Grijsoord. Inmiddels is het OTB A50 Valburg-Grijsoord gereed en ter inzage gelegd. Aan het OTB A50 Ewijk-Valburg wordt nog gewerkt en zal later ter inzage gelegd worden.

In deze beantwoordingsnota worden de zienswijzen die ingediend zijn naar aanleiding van de ter inzage legging van de TN/MER A50 Ewijk-Grijsoord beantwoord zover de informatie daarvoor beschikbaar is in het kader van het Standpunt en de OTB A50 Valburg-Grijsoord. Vragen die specifiek gaan over het traject Ewijk-Valburg zullen bij het OTB A50 Ewijk-Valburg beantwoord worden. Dit wordt bij de betreffende vraag aangegeven. De volledige beantwoording (inclusief OTB A50 Ewijk-Valburg) zal samen met het OTB A50 Ewijk-Valburg ter inzage worden gelegd.
Als in onderstaande beantwoording gesproken wordt over de OTB'n wordt zowel het OTB A50 Valburg-Grijsoord als het OTB A50 Ewijk-Valburg bedoeld. Indien één van beide OTB'n wordt bedoeld wordt dit specifiek vermeld.

Iedereen die een zienswijze heeft ingediend op de Trajectnota/MER A50 Ewijk-Grijsoord krijgt deze beantwoordingsnota toegestuurd.

Verder wordt deze beantwoordingsnota samen met het Ontwerp-Tracébesluit A50 Valburg-Grijsoord zes weken ter inzage gelegd bij:

- de gemeentehuizen en de hoofdvestigingen van de openbare bibliotheken van de gemeenten Arnhem, Renkum en Overbetuwe;
- het provinciehuis van Gelderland (Arnhem);
- de kantoren van Rijkswaterstaat dienst Oost-Nederland (Arnhem) en de ministeries van Verkeer en Waterstaat en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (beide in Den Haag);
- de kantoren van de waterschappen Vallei & Eem (Leusden), Rijn & IJssel (Doetinchem) en Rivierenland (Tiel).

2. Overzicht schriftelijke insprekers

1	Hoogveld, A.J.A. HETEREN
2	Soest, H. van NIJMEGEN
3	Kolck, F.Th. van Wijchen
4	Hogeling, F.H. HETEREN
5	Verduin, B. OCHTEN
6	Breugel-van Tienhoven, A.J. WIJCHEN
7	Meer, J.J.H. van VEGHEL
8	Melskens, S.A.D. ARNHEM
9	Frentz, A.C. HERVELD
10	Landgoed De Mellard, VALBURG
11	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
12	Perlo, J.E.F. EWIJK
13	Jansen - Molenaar, C.C. HEELSUM
14	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
15	Huijsmans, F.A.M. HERVELD
16	Bestuur Vereniging van Eigenaren Het Hazeleger, WOLFHEZE
17	IVN Zuidwest Veluwezoom, OOSTERBEEK (namens: het bestuur IVN Zuidwest Veluwezoom)
18	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek, AMERSFOORT
19	Weekhout, J.J. HETEREN
20	Driessen, J.B.F. ANDELST
21	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
22	Koomen, T. WOLFHEZE
23	Enning, B.J. EWIJK
24	Rutgers, R. HETEREN
25	Turin, A. -van den Burg RENKUM
26	Manen, G. van HERVELD (mede namens: J. Hopman)
27	Platform Verkeer en Vervoer Renkum, OOSTERBEEK
28	Jonkman, F.A.M. HEELSUM
29	Eelerwoude Rentmeesters B.V., GOOR (namens: Natuurschoonwet-landgoed "De Kamp" te Heelsum)
30	Derksen, A.A.P.M. OOSTERHOUT GLD
31	Visser, E. HERVELD
32	Lemmen, M.A.J. EWIJK (mede namens: mevrouw mr. M.J.B. Smits)
33	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
34	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
35	Gelderse Milieufederatie, ARNHEM
36	Schouten, G.P. DOORWERTH (mede namens: J. Schouten)
37	Verploegen, J. EWIJK (mede namens: de heer H. Verploegen)
38	Jansen, S.P.R. VALBURG
39	Oomkes, drs. M.F. DOORWERTH
40	11 Eensluidende reacties, HERVELD (6 mede namens)
41	Gelders Particulier Grondbezit, WAGENINGEN
42	LTO Vastgoed, WAGENINGEN (namens: de heer W.M. Lam en mevrouw M.A.M. Lam-Derks, Zellerstraat 4, 6645 KV te Winssen)
43	De Dorpsraad Heteren, HETEREN
44	Kersten, J.G.Th.M. EWIJK
45	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
46	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
47	Vereniging Vijf dorpen in 't Groen, OOSTERBEEK
48	Smeelen, G.H.J. Kevelaer
49	Van der Valk Hotel West-End, ARNHEM
50	Valk, P.J.A.M. van der ARNHEM
51	Smith, E. EWIJK

5

52	Eltink, E. VALBURG
53	Bewonerscomité A50 Ewijk, BEUNINGEN GLD
54	Siccama, C.C. HEELSUM
55	Vertrouwelijk, naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
56	Milieudefensie, NIJMEGEN
57	Horlings, K.W. VALBURG
58	Dorpsraad Valburg en Homoet, VALBURG
59	Burger, M.A.M. VALBURG
60	3 Eensluidende reacties, EWIJK (1 mede namens)
61	Vereniging WOZZ, WINSSEN
62	Verdier, C.F. HEELSUM (mede namens: de Bloemenbuurt te Heelsum)
63	Boorder-Sweerman, D.S. de HERVELD
64	Evo, ZOETERMEER
65	Transport en Logistiek Nederland, APELDOORN
66	Bewonersvereniging Doorwerthsestraat e.o. Heelsum, HEELSUM
67	Vermont, K. DOORWERTH
68	Buurtvereniging "De Heuvelbewoners", HEELSUM
69	Dorpsplatform Renkum Heelsum, Oosterbeek Doorwerth, HEELSUM
70	Nieuwenhuys, ir. M. ARNHEM
71	Stichting Dorpsbelangen Herveld Andelst, ANDELST
72	Kreggemeijer, G. WOLFHEZE
73	Voskuil, E.J. HEELSUM
74	Gelders Platform Verkeer en Vervoer, ARNHEM
75	175 eensluidende reacties ontvangen, VALBURG (22 mede namens)

Overzicht mondelinge insprekers

Datum	volgnr.	Naam	plaats	briefnr.
13 april Renkum	1	Dhr. J.A. Machielse	Heelsum	69
13 april Renkum	2	Mw. A. Verschoor	Heelsum	83
13 april Renkum	3	Dhr. M. van Silfhout	Oosterbeek	84
13 april Renkum	4	Dhr. Vrolijks	Wolfheze	85
13 april Renkum	5	Dhr. M. Nieuwenhuys	Arnhem	70
13 april Renkum	6	Dhr. K. Vermaat	Doorwerth	67
14 april Beuningen	1	ZLTO, dhr. J. Weijers	Ewijk	86
14 april Beuningen	2	Dhr. E. Smith	Ewijk	51
14 april Beuningen	3	Dhr. A.G. van Kempen	Ewijk	78
14 april Beuningen	4	Dhr. H. Jongsma	Ewijk	79
14 april Beuningen	5	Mw. I. Reuvers	Ewijk	88
14 april Beuningen	6	Mw. E. Giesberts	Ewijk	80
14 april Beuningen	7	Dhr. G. van Hulst	Ewijk	81
14 april Beuningen	8	Mw. T. Grevels	Ewijk	89
14 april Beuningen	9	Dhr. T. van Bommel	Beuningen	90
14 april Beuningen	10	Dhr. J. Verploegen	Ewijk	37
14 april Beuningen	11	Dhr. G. van Hegelsom	Ewijk	92
14 april Beuningen	12	DHr. H. Verploegen	Winssen	91
18 april Heteren	1	Mw. J. Hulshuizen	Driel	87
18 april Heteren	2	Dhr F. Huijsmans	Herveld	15
18 april Heteren	3	Dorpsraad Heteren, dhr. C. v.d. Lindeloof	Heteren	43
18 april Heteren	4	Dhr. H. Etink	Valburg	52
18 april Heteren	5	DHr. A. Frentz.	Herveld	9
18 april Heteren	6	Dorpsraad Valburg en homoed, Dhr. K. Horlings	Valburg	57
18 april Heteren	7	Mw. M. van Maanen-Lancee	Herveld	82
18 april Heteren	8	Dhr. S. Jansen	Valburg	38
18 april Heteren	9	Mw. D. de Boorder	Herveld	63
18 april Heteren	10	Dhr. D. Koper	Valburg	77
18 april Heteren	11	Dorpsraad Valburg, dhr. P. Broekhof	Valburg	58
18 april Heteren	12	Bewonersvereniging Doorwerthsestraat e.o. Heelsum, Dhr. P. Verhaagen	Heelsum	66
18 april Heteren	13	Fractie PvdA, dhr. R. Kaya	Heteren	76

3. Overzicht adviezen

1	Overlegorganen Verkeer en Waterstaat
2	Gemeente Renkum
3	Gemeente Overbetuwe
4	Gemeente Beuningen
5	Gemeente Arnhem
6	Gemeente Nijmegen
7	Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek (ROB)
8	Waterschap Rivierenland
9	Waterschap Rijn en IJssel
10	Knooppunt Arnhem Nijmegen (KAN)
11	Provincie Gelderland

4. Algemene reactie + antwoorden

In de ontvangen reacties komen een aantal vragen verscheidene keren voor. Deze vragen worden eerst beantwoord, waarna de meer specifiek vragen individueel beantwoord worden.

Nr.	vraag	antwoord
1.	Doortrekken A73, verbreden van N322/N323 Waarom is de doortrekking A73 of de verbreding van de N332/N323 geen alternatief voor de verbreding van de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg? De kosten voor verbreding van de A50 en de bouw van de nieuwe brug komen daarmee te vervallen.	De N322/N323 is een provinciale weg en vormt een verbinding tussen de A50 bij Knooppunt Ewijk en de A15 bij Echteld. De provincie Gelderland werkt aan de aanpassing van de weg. Op 29 juni 2005 hebben Provinciale staten van Gelderland een voorkeurstracé vastgesteld en een krediet beschikbaar gesteld voor de aanpassing van de weg. Er is gekozen voor het zogenaamde Doortrekkingsalternatief, een tracé dat vloeiend buiten de kernen om naar de N323/Prins Willem Alexanderbrug loopt. Gekozen is voor een 80 km weg met gelijkvloerse aansluitingen. De gemeenteraad van West Maas en Waal ondersteunt deze keuze en zal hiervoor een bestemmingsplan gaan vaststellen. Daarmee wordt dit plan vaststaand beleid. De N322/N323 is bedoeld als ontsluitingsweg voor het Land van Maas en Waal. Het is niet de bedoeling van de provincie dat het verkeer tussen het knooppunt Ewijk en de A15 via de N322/N323 wordt afgewikkeld. Het door de provincie voorgenomen doortrekkingsalternatief is conform de richtlijnen voor de TN/MER als scenario onderzocht in de TN/MER en beschreven in bijlage 3 "Scenario's". Uit de berekeningen blijkt dat het doortrekkingsalternatief leidt tot een daling van de verkeersintensiteit op het wegvak Ewijk-Valburg van maximaal 0,5 % per etmaal. Op grond hiervan is in het standpunt A50 geconcludeerd dat de verbeteringen onvoldoende zijn om een substantiële verlaging van de verkeersintensiteiten op de A50 te waarborgen. Verder wordt in lijn met de opvatting van de provincie ten aanzien van de regionale functie van de N322/N323 in het standpunt geconcludeerd dat de route geen onderdeel vormt van het landelijk hoofdwegennet. Voor het landelijk hoofdwegennet is het Rijk verantwoordelijk.
2.	Doortrekken A73 naar A15 Waarom is er niet gekozen voor het doortrekken van de A73 naar de A15 als alternatief voor verbreding van de A50?	Het stoppen van het project doortrekking A73 is een beslissing van de initiatiefnemer, de provincie Gelderland. Voor het Rijk is dit een gegeven waarmee in de standpuntbepaling voor de A50 rekening is gehouden.
3.	Doortrekken A15 naar A12 Het doortrekken van de A15 naar de A12 maakt het de verbreding van de A50 minder noodzakelijk.	Begin 2005 is op initiatief van de regio een Quick netwerkscan uitgevoerd waarin de bereikbaarheidsproblematiek op de A12 in relatie met het wegennet rond Arnhem is onderzocht, inclusief de optie van een doorgetrokken A15. In november 2006 is een bestuursovereenkomst getroffen tussen het Rijk en de regio over financiering en beprijzing op de A15. De verkenningsfase is in 2006 afgerond waarbij de resultaten uit de Netwerkanalyse KAN zijn betrokken. De planning is er opgericht dat de openstelling in 2015 kan plaatsvinden. Uit de Quick netwerkscan blijkt dat indien er besloten mocht worden om de A15 door te trekken de verkeersintensiteiten op de A50 Valburg-Grijsoord met circa 12% afnemen. Ook in deze situatie zou op de A50 Valburg-Grijsoord

		nog steeds aanzienlijke filevorming aanwezig zijn en is verbreding nog steeds nodig.
4.	Aansluiting A50 op N224 (Amsterdamseweg) Een aansluiting van de N224 op de A50 is gewenst om zo sluipverkeer door Oosterbeek te voorkomen.	Naar aanleiding van vergelijkbare inspraakreacties op de startnotitie is in de Richtlijnen vastgelegd dat deze aansluiting geen rol speelt bij het verbredingsvraagstuk van de A50. In 2003 heeft Rijkswaterstaat Oost-Nederland een verkenning uitgevoerd naar de verkeerskundige effecten van wijziging van de aansluitingen op de A12 en A50. Bij de bespreking van deze notitie in de bestuurlijke begeleidingsgroep A50 is door regionale vertegenwoordigers geconstateerd dat hier een regionale verantwoordelijkheid ligt om initiatieven te ontplooien. Mocht de regio een dergelijk initiatief ontplooien dan is de Minister bereid dit vanuit haar verantwoordelijkheid te ondersteunen.
5.	Verlichting Wat is het beleid ten aanzien van verlichting? Zo min mogelijk verlichting is gewenst zeker in de open gebieden.	Het doortrekken van de A73 is een regionaal project. Hiervoor heeft de initiatiefnemer, de provincie Gelderland, een projectstudie/m.e.r. uitgevoerd. Deze is geen verantwoordelijkheid van het Rijk maar van de provincie Gelderland. Onderdeel van de aanpassingen aan de A50 is dat de weg wordt uitgerust met regelbare verlichting. Het regime van de verlichting zal worden afgestemd op het verkeersaanbod en de rijtaken van de bestuurders. Gezien de verkeersintensiteit is in verband met de verkeersveiligheid het niet plaatsen van verlichting geen optie. Conform het landelijk beleid van Rijkswaterstaat voor wegverlichting op hoofdwegen zal de verlichting in rustige uren op de stand 20% worden geschakeld en in natuurgebieden op de 0-stand. Bij verzwarende geometrische omstandigheden (zoals zeer krappe boogstralen van verbindingswegen) in en langs natuurgebieden wordt op de stand 20% geschakeld. Op de verzorgingsplaatsen zal, vanuit sociale veiligheid en in de knooppunten, uit het oogpunt van verkeersveiligheid, de verlichting bij duisternis altijd op 100% branden. Bij duisternis en extreme weersomstandigheden zal bij alle verkeersintensiteiten op de 100% stand worden geschakeld. De 100% stand wordt bij duisternis ook altijd ingeschakeld bij werk in uitvoering en calamiteiten. Milieumaatregelen zoals ontsnippering, faunapassage, faciliteren herkolonisatie beschermde plantensoorten en faunarasters zijn uitgewerkt in de OTB'n.
6.	Voorkeursalternatief van de inspreker De inspreker geeft aan een voorkeur te hebben voor een van de alternatieven uit de TN/MER of onderdelen van alternatieven. Waarom is dit niet uiteindelijk wel of niet in het uitgewerkte alternatief gekomen?	De keuze van een alternatief komt tot stand na afweging van vele belangen. De reacties en adviezen afwegend is de Minister tot een keuze gekomen waarbij op een kosteneffectieve en robuuste wijze de bereikbaarheid wordt gewaarborgd, maar waarbij nadelige effecten op de omgeving worden beperkt door minimalisatie van het ruimtebeslag en de gerichte inzet van mitigerende en compenserende maatregelen. Dit heeft geleid tot een keuze voor een sobere verbreding met twee normale rijstroken per

		richting voor Ewijk-Valburg en met één normale rijstrook per richting voor Valburg-Grijsoord. Ter plaatse van de verzorgingsplaats Kabeljauw zal een ecoduct worden gerealiseerd. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontsnippering van de zuidelijke Veluwe. Daarnaast worden de mitigerende maatregelen uitgewerkt zoals die in de TN/MER voor de benuttingsalternatieven zijn opgenomen.
7.	Waardevermindering pand/bedrijf De inspreker geeft aan bang te zijn dat zijn/haar pand of bedrijf in waarde zal afnemen. Hoe wordt hiermee omgegaan?	Indien u van mening bent dat er sprake is van waardevermindering van uw woning of dat u anderszins schade ondervindt als gevolg van het TB, dan kunt u een verzoek tot schadevergoeding indienen. In artikel 11 van het (O)TB is dit beschreven
8a	Geluidsoverlast (Valburg-Grijsoord) De inspreker geeft aan last te hebben van geluid en vreest in dat dit in de toekomst nog erger wordt. Hoe wordt hiermee omgegaan in de plannen van RWS?	Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen is/wordt uitgewerkt in twee OTB'n. Hiervoor is/wordt een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder, en zijn/worden op basis van een doelmatigheidstoets ook de benodigde geluidsmaatregelen bepaald. Op 1 januari 2007 is een wijziging van de Wet geluidhinder van kracht geworden. Hoewel dit voornamelijk technische wijzigingen betreft, zijn de getalsmatige waarden van de normen wel bijna allemaal gewijzigd. Omdat de manier waarop de geluidsbelasting moet worden vastgesteld ook gewijzigd is, zullen de waarden van de geluidsbelasting in een geluidsonderzoek ook allemaal anders zijn. Een geluidsonderzoek op basis van de oude Wet geluidhinder is daarom niet meer goed vergelijkbaar met een geluidsonderzoek op basis van de nieuwe Wet geluidhinder. Vanwege het overgangsrecht valt het (O)TB Valburg-Grijsoord nog onder het oude recht. Het geluidsonderzoek voor dit OTB is daarom op de Wet geluidhinder gebaseerd zoals die luidde vóór 1 januari 2007. Uit het geluidsonderzoek voor het OTB Valburg-Grijsoord is gebleken dat het toepassen van stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) van km 155,3 tot km 156,3 en van km 158,3 tot km 167,5 en het treffen van een afschermende voorziening van 2,5 meter hoog van km 162,73 tot km 163,67 aan de westzijde van de A50 doelmatige maatregelen zijn om de geluidsbelastingen terug te dringen, en ervoor te zorgen dat de toekomstige geluidsbelastingen in 2020 zo veel mogelijk aan de voorkeursnormen van de Wet geluidhinder voldoen. Deze maatregelen worden in het OTB Valburg-Grijsoord opgenomen. Op het grootste gedeelte tussen de aansluiting Renkum/Heelsum en knooppunt Grijsoord zal dus een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) worden toegepast. Hierdoor wordt ook de geluidsbelasting van de Veluwe teruggedrongen.
8b	Geluidsoverlast (Ewijk-Valburg) De inspreker geeft aan last te hebben van geluid en vreest in dat dit in de toekomst nog erger wordt. Hoe wordt hiermee	Op 1 januari 2007 is een wijziging van de Wet geluidhinder van kracht geworden. Het geluidsonderzoek voor OTB Ewijk-Valburg is daarom op de Wet geluidhinder gebaseerd zoals die luidt sinds 1 jnauari 2007. De getalswaarden

	omgegaan in de plannen van RWS?	die in dit onderzoek (zullen) staan, zijn daarom niet direct vergelijkbaar met die in het geluidsonderzoek voor het OTB Valburg-Grijsoord. Op de resultaten van het geluidsonderzoek van het gedeelte Ewijk-Valburg zal in het OTB Ewijk-Valburg nader ingegaan worden.
9.	Voegovergangen Er is veel geluidsoverlast door de voegovergangen in de kunstwerken. Wat wordt hiertegen gedaan?	In het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 (na 1 januari 2007: Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006) zijn nauwkeurige wettelijke voorschriften gegeven voor het berekenen van de geluidsbelasting. De Wet geluidhinder gaat uit van de jaargemiddelde zogenaamde etmaalwaarde van de geluidsbelasting De etmaalwaarde is in de Wet geluidhinder gedefinieerd als de hoogste waarde van ofwel het gemiddelde geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur), ofwel het gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) plus 10 dB(A). Voor de A50 is de etmaalwaarde gelijk aan het gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode plus 10 dB(A). Bij het passeren van voegovergangen ontstaan piekgeluiden. Het wettelijke Reken- en meetvoorschrift voorziet bij de berekening van wegverkeerslawaai niet in een correctiefactor voor voegovergangen bij kunstwerken. Uit het belevingswaardeonderzoek en de inspraakreacties op de TN/MER A50 Ewijk - Grijsoord is gebleken dat de piekgeluiden als gevolg van de voegovergangen bij de Neder-Rijnbrug en andere kunstwerken als zeer hinderlijk worden ervaren. Daarom zullen alle voegovergangen worden aangepast. Vanwege het feit dat een voegovergang altijd een onderbreking in het wegdek inhoudt, is het echter technisch onmogelijk om het geluid van voegovergangen helemaal weg te nemen.
10.	Algemene toelichting verschil tussen OTB en TN/MER.	In de studie voor de Trajectnota (TN) en het milieueffectrapport (MER) gaat het erom een aantal verschillende oplossingen (alternatieven) met elkaar te vergelijken. Die vergelijking vindt plaats op hoofdlijnen. Het onderzoek voor een TN/MER is daarom globaal van opzet. Het doel van de studie is om het Bevoegd Gezag in staat te stellen een goede keuze te maken welk alternatief gedetailleerd moet worden uitgewerkt in een OTB. Bij de gedetailleerde uitwerking voor het OTB kunnen, en zullen ook meestal geringe verschillen met de uitkomsten van het onderzoek voor de TN/MER ontstaan, dat is onvermijdelijk. In het OTB Ewijk-Valburg zal deze vraag verder beantwoord worden vanwege de specifieke omstandigheden van dat gedeelte van het tracé.

5. Schriftelijke inspraakreacties en beantwoording

Volgnummer: 1 **Kenmerk:** **Gedateerd: 1-4-2005**	**Afzender:** A.J.A. Hoogveld Uilenburgsestraat 1 6666 LA HETEREN
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ter hoogte van Heteren, niet ver van de A50 bij afslag 18 is een camping, chaletpark en hotel gevestigd. Door verbreding van de weg zal de geluidsoverlast toenemen en is dit onderzocht? 2. Doortrekking van de A73 zal minder overlast kunnen veroorzaken op de A50.	1. De Wet geluidhinder bepaalt op welke manier met geluidshinder van wegen moet worden omgegaan bij wegverbredingsprojecten. Het doel van de Wet geluidhinder is om mensen tegen overlast van geluid te beschermen. Om dit te kunnen doen zijn in de Wet geluidhinder zogenaamde "geluidsgevoelige bestemmingen" gedefinieerd. Ook is wettelijk bepaald binnen welk onderzoeksgebied geluidsonderzoek moet worden gedaan. Dit wordt de "zone" genoemd. Geluidsgevoelige bestemmingen zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, andere instellingen voor medische zorg en de bijbehorende therapieterreinen en woonwagenstandplaatsen. Horeca- en recreatiebestemmingen zijn geen geluidsgevoelige bestemmingen volgens de Wet geluidhinder. Daarom komen ze in beginsel ook niet voor bescherming tegen geluidsoverlast door de overheid in aanmerking. Geluidshinder in dergelijke inrichtingen wordt primair als een normaal bedrijfsrisico gezien, waar de overheid geen taak in heeft. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft echter uitgesproken dat er in het geluidsonderzoek voor wegverbredingsprojecten wel onderzocht moet worden of het wel redelijk is om helemaal niets aan een toename van geluidshinder bij dit soort bestemmingen te doen. In het geluidsonderzoek voor het OTB Valburg-Grijsoord is daarom onderzocht hoe de geluidssituatie bij uw horecabedrijf zich ontwikkelt als gevolg van de verbreding. Gebleken is dat de toekomstige geluidsbelasting bij uw bedrijf (in 2020) op beganegrondniveau maximaal één dB(A) hoger zal zijn dan die in 1999 al was, en dan maximaal 53 dB(A) zal bedragen. Dat komt omdat er op de A50 ter hoogte van uw bedrijf een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) zal worden aangebracht, om de toename van de geluidsbelasting van woningen in de kern van Heteren terug te dringen. In de eerste jaren na de wegverbreding zal er daarom zelfs sprake zijn van een afname van de geluidsbelasting van uw bedrijf. Op basis van deze uitkomsten is in het geluidsonderzoek geconcludeerd dat er geen reden is om voor uw bedrijf extra geluidsmaatregelen te overwegen. 2. Zie algemeen antwoord nr. 2 voor in de nota.

Volgnummer: 2	**Afzender:** H. van Soest St. Hubertusstraat 9 6531 LA NIJMEGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 1-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Waarom wordt de brug over de Waal bij Tiel niet beter benut? De N322 kan een vierbaansweg worden en een groot deel van het tracé ligt er al. Een nieuwe brug bij Ewijk is dan niet nodig. Verkeer vanuit Rotterdam kan gebruik maken van deze nieuwe verbinding en deze weg zal weinig overlast bezorgen.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota.

Volgnummer: 3 **Kenmerk:** **Gedateerd: 1-4-2005**	**Afzender:** F.Th. van Kolck Zesakkers 21 -14 6605 TG Wijchen
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het doortrekken van de A73/ A75 naar de brug in Tiel wordt als oplossing aangedragen. Het verkeer richting Rotterdam kan dan via de brug bij Ewijk of doorrijden naar Tiel rijden. Het meeste vrachtverkeer gaat naar Rotterdam dus is dit een goed alternatief. Een deel van het tracé is al voorbereid. Het is voor de hand liggend hier gebruik van te maken en de gemaakte kosten uit het verleden te benutten.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota.

Volgnummer: 4	**Afzender:** F.H. Hogeling Achterstraat 15 6666 DH HETEREN
Kenmerk:	
Gedateerd: 1-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De beste oplossing is het ontlasten van de A50 door het doortrekken van de A73 naar de A15 en het doortrekken van de A15 naar de A12. Het wordt betreurd dat deze alternatieven door de provincie zijn afgekeurd en dat er minder waarde *wordt gehecht aan de mening van de inspreker.* 2. Er moet meer druk worden gelegd op de provinciale bestuursleden om hen inzicht te geven dat alleen het aanpakken van de A50 geen alternatief is. 3. Gemeenten moeten meer prioriteit op verkeersafvoer provinciale wegen leggen.	1. Zie algemeen antwoord nr. 2 en nr. 3 voor in de nota. 2. De provinciale overheid is autonoom in haar meningvorming over rijks- en regionale *infrastructuur. Het is niet aan het Rijk om hier druk* op uit te oefenen. 3. Bovenstaande geldt eveneens voor de standpuntbepaling van gemeenten.

Volgnummer: 5	**Afzender:** E. Verduin Burg H Houtkoperlaan 26 4051 EX OCHTEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 4-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Waarom wordt de N322 niet doorgetrokken tot de N323? Vanaf de Prins Willem Alexanderbrug moet die weg dan naar het zuiden worden doorgetrokken.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota.

Volgnummer: 6	**Afzender:** A.J. van Breugel- van Tienhoven Veenhof 1008 6604 AP WIJCHEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 4-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De recent aangelegde spitsstrook is niet effectief omdat het verkeer in noordelijke (red. we nemen aan dat inspreker zuidelijke richting bedoelt) richting vastloopt. De brug bevat slechts twee rijstroken en de belijning is verwarrend. 2. De beste korte termijn oplossing is, indien mogelijk, een spitsstrook aanleggen op de brug, zoals reeds in noordelijke richting al bestaat. Indien dit niet mogelijk is, dan het invoegend verkeer vanaf de A15 niet laten samenvoegen alvorens het op de A50 te leiden, maar afzonderlijk laten invoegen met een tussenruimte van 500 meter. Dit zal de vertraging van het verkeer van de A15 aanzienlijk tegengaan. 3. Er kan overwogen worden om een ventweg op de brug op te offeren ten behoeve van een extra rijbaan.	1. Het is correct dat de recent aangelegde spitsstrook er niet voor heeft gezorgd dat de files voor het doorgaande verkeer zijn opgelost. Met deze spitsstrook wordt echter iets anders beoogd, namelijk het verkeer op de A50 richting de A15 reeds ter hoogte van de aansluiting Heteren te scheiden van het doorgaande A50-verkeer en daarmee het verkeer richting de A15 beter te laten doorstromen. 2. Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting is een te zware belasting gezien de constructieve eigenschappen van de brug. Het verkeer van de A15 afzonderlijk laten invoegen op de A50 geeft extra turbulentie op de A50, en heeft daarmee een ongunstig effect op de doorstroming van het verkeer op de A50. 3. Aangenomen wordt dat met de ventweg het westelijk fietspad wordt bedoeld. Indien deze wordt ingericht voor autoverkeer is er geen fietsverkeer meer mogelijk over deze strook. Gezien het ontbreken van alternatieven voor het fietsverkeer is dit niet acceptabel. Bovendien blijkt uit een advies van de Bouwdienst van Rijkswaterstaat dat een dergelijke zware belasting constructief niet mogelijk is.

Volgnummer: 7	**Afzender:** J.J.H. van Meer Fazantendonk 3 5467 DK VEGHEL
Kenmerk: **Gedateerd: 14-4-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De invoering van de spitsstrook vanaf Heteren heeft geen zin gehad omdat het verkeer richting Oss nu bij knooppunt Valburg vaststaat. Dit wordt mede veroorzaakt door invoegend verkeer vanaf knooppunt Valburg. 2. Het is zinvol om een spitsstrook over de Waalbrug naar het zuiden aan te leggen zodat het verkeer richting Venlo niet meer bij knooppunt Valburg hoeft in te voegen. Dit is kostentechnisch interessant en snel realiseerbaar.	1. Het is correct dat de recent aangelegde spitsstrook er niet voor heeft gezorgd dat de files voor het doorgaande verkeer zijn opgelost. Met deze spitsstrook wordt echter iets anders beoogd, namelijk het verkeer op de A50 richting de A15 reeds ter hoogte van de aansluiting Heteren te scheiden van het doorgaande A50-verkeer en daarmee het verkeer richting de A15 beter te laten doorstromen. 2. Het aanleggen van een spitsstrook in zuidelijke richting is een te zware belasting gezien de constructieve eigenschappen van de brug. Het standpunt van de Ministers van V&W en VROM voorziet er in om het knelpunt ten zuiden van Valburg en de files die daardoor ontstaan ten noorden van Valburg, op te lossen door verbreding van de A50 Ewijk-Valburg tot 4 rijstroken per rijrichting.

Volgnummer: 8	**Afzender:** S.A.D. Melskens Jacob Marislaan 63 6813 JR ARNHEM
Kenmerk:	
Gedateerd: 15-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Waarom is er geen rechtstreekse verbinding gemaakt tussen de A50 en de N224 ter hoogte van parkeerplaats De Slenk? Door op deze plaats een halve afslag van de oostelijke rijbaan in de richting van Renkum te maken, wordt het knooppunt richting Utrecht en de afslag Oosterbeek van de A12 fors ontlast. 2. Een oprit vanaf de N224 in de richting Renkum betekent dat de N224 een goed alternatief wordt voor automobilisten vanuit Arnhem richting *Renkum/Nijmegen. Een eenvoudige ingreep om* de A50 aan te sluiten op de N224 is genoeg en de effecten zijn groot. De druk op de A50, het knooppunt Grijsoord, de afslag Oosterbeek en de A12 wordt minder. De N224 wordt voor veel automobilisten vanuit Arnhem-Noord een goed alternatief voor de A325 om richting het zuiden en westen te rijden.	1. Zie algemeen antwoord nr. 4 voor in de nota. 2. Berekeningen wijzen uit dat een dergelijke oprit zal leiden tot een vergroting van de verkeersdruk op de A50 tussen Renkum en de N224/Amsterdamseweg. En dat tegelijkertijd de effecten op knooppunt Grijsoord, de A12 en op de A50 ten zuiden van Renkum van beperkte omvang zijn: dat wil zeggen minder dan 1% verandering van de verkeersintensiteit. Om die redenen is er niet voor gekozen een oprit vanaf de N224 te realiseren.

Volgnummer: 9	**Afzender:** A.C. Frentz Schoolstraat 4 a 6674 AK HERVELD
Kenmerk:	
Gedateerd: 15-4-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Waarom wordt er geen tunneloptie gepland voor de A73 als het economisch weer beter gaat? Dit is volgens de Koepelnotitie de beste oplossing. 2. Waarom zijn er overal tussen Ewijk en Grijsoord 3-5 meter hoge schermen gepland en tussen Heelsum en Herveld-Zuid maar 0-3 meter hoge schermen met dus het risico dat er géén scherm komt? 3. Waarom is er geen alternatief waarbij er gebruik wordt gemaakt van de Willem-Alexanderbrug en aangesloten wordt op de N322 door West Maas en Waal? Deze 4-baansbrug ligt er tenslotte al. **Inspraak tijdens hoorzitting** 4. Niet alleen lucht en geluid vormt een probleem, maar ook licht. Dit is ten onrechte niet onderzocht. 5. Hoe zijn de aantallen en verkeerstromen die in 2020 over de A50 en de A15 rijden berekend? En door wie zijn ze onderzocht en aangeleverd? 6. Ik wil dat het uurgemiddelde van NO2 uitstoot en het daggemiddelde van fijn stof emissie wordt berekend. Hierbij moet gespecificeerd worden wat het aantal overschrijdingen is voor het heden en het jaar 2020.	1. Zie ten aanzien van de doortrekking A73 het algemeen antwoord nr. 2 voor in de nota. Voor wat betreft de tunneloptie voor de doortrekking A73 geldt dat de initiatiefnemer, de provincie Gelderland, in de uitgevoerde projectstudie/m.e.r. een tunneloplossing als alternatief heeft onderzocht. Een tunnel heeft dus een rol gespeeld in de afwegingen rond de doortrekking van de A73 maar niet geleid tot een ander oordeel over het project dan het stopzetten van het initiatief. 2. Door de globale opzet van de studie is in de TN/MER niet nauwkeurig of gedetailleerd aangegeven of op een bepaalde locatie geluidsschermen moeten komen, en hoe lang of hoe hoog die dan zullen zijn. Daarom is gewerkt met een aantal klassen: van 0-3 meter, van 3-5 meter en van 5 meter of hoger. Op locaties waar het op grond van de onderzoeksresultaten al vrij zeker was dat geluidsschermen daar niet doelmatig zouden zijn, zijn helemaal geen geluidsschermen ingetekend. Als in de TN/MER op een bepaalde locatie een geluidsscherm in de klasse van 0-3 meter is aangegeven, betekent dat niets meer dan dat de verwachting bestond dat er mogelijk op die locatie een geluidsscherm nodig zou zijn, maar dat dat niet hoger dan 3 meter zou hoeven zijn. In de studie voor de OTB'n zijn/worden de geluidsberekeningen voor de gekozen variant veel gedetailleerder, per afzonderlijke woning, uitgevoerd. Uit het geluidsonderzoek Valburg-Grijsoord is gebleken dat het op grote schaal toepassen van een stiller wegdek een doelmatige geluidsmaatregel is, maar dat de plaatsing van schermen alleen doelmatig is ter hoogte van Renkum/Heelsum (zie ook algemeen antwoord nr. 8 voorin deze nota). Dit wijkt af van de bevindingen in de TN/MER. Zie hiervoor ook algemeen antwoord nr. 10 voor in de nota. In het OTB Ewijk-Valburg zal nader op deze vraag worden ingegaan voor dat gedeelte van het tracé. 3. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota. 4. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 5. De aantallen en verkeersstromen voor de TN/MER zijn berekend in opdracht van Rijkswaterstaat Oost-Nederland door een ingenieursbureau met het prognose-instrument 'nieuw regionaal model Arnhem-Nijmegen (NRM-AN). De aantallen en verkeersstromen voor de OTB'n zijn berekend met het meer actuele model NRM-Oost Nederland. Hierin zijn onder meer inzichten in de ontwikkeling van

	inwoners, arbeidsplaatsen en de aanleg van nieuwe wegen meegenomen. De beide modellen zijn tot stand gekomen in samenwerking met de provincies Gelderland en Overijssel. 6. De TN/MER was medio 2004 klaar. Op dat moment was er een uitspraak van de Raad van State dat de standaardmethode die Rijkswaterstaat hanteerde voor luchtonderzoeken onvoldoende was. Dat had er met name mee te maken dat naast de jaargemiddeldewaarden voor fijnstof en stikstofoxide gekeken moest worden naar uur- en daggemiddeldewaarden. Voor het niveau van een TN/MER gericht op een onderlinge vergelijking van oplossingen, gaf deze toets voldoende inzicht (zie ook algemeen antwoord nr. 10 voor in de nota). Voor de OTB'n zijn de exacte waarden en overschrijdingen van emissies bepaald voor zowel dag- en uurgemiddelde normen als voor jaargemiddelde normen. Als onderzoeksjaren is het eerste jaar na openstelling gekozen en is er verder een kwantitatieve doorkijk naar 2015 gemaakt. Hiermee wordt voldoende inzicht gegeven in de luchtkwaliteit net na gereedkomen van het project en de periode die daarop volgt. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportagegebied tot onder de grenswaarden brengen. In het OTB Ewijk-Valburg zal nader op deze vraag worden ingegaan.

Volgnummer: 10	**Afzender:** Landgoed De Mellard Fam. Daniels Mellardsestraat 4 6675 BM VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 18-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Een betere afwikkeling van het verkeer op het traject A50 Ewijk-Grijsoord is noodzakelijk. Het voor publiek opengestelde landgoed 'De Mellard' is gelegen ten noordoosten van het Knooppunt Valburg, direct aan de A50/A15. Het landgoed biedt de bezoekers de mogelijkheid te genieten van rust en natuur in een omgeving waarvan de aanleg teruggaat naar de 15e eeuw. Bij de aanleg van de Betuwelijn en de oorspronkelijke aanleg rijksweg A50 is rekening gehouden met het landgoed. Als vereisten om te komen tot meer duurzaamheid zijn de volgende wijzigingen van de MER-studie noodzakelijk: a. geen verlichting (of dimbaar), huidige verlichting is horizonvervuilend b. geluidsvriendelijk asfalt c. aanleg geluidsschermen ter hoogte van landgoed De Mellard en het dorp Valburg in combinatie met beplanting van het talud. d. aanleg van een bos, aansluitend aan 'De Mellard'. In combinatie met het taakstellend budget alternatief Knooppunt Valburg (pa. 256, deel B MER) is er voldoende financiële ruimte. De bosaanleg past in het zoekgebied natuurcompensatie, conform de MER. 2. Voorkeur wordt uitgesproken voor het MMA, gezien het feit dat de toegestane snelheid in de toekomst op dit traject mogelijk zal afnemen wat de doorstroming bevordert en de uitlaatgassen-uitstoot vermindert. Het MMA geeft het minste ruimtebeslag. Gecombineerd met bruggen geschikt voor landbouwverkeer, onlosmakelijk vereist voor een goed beheer van de natuur, en het 'taakstellend budget alternatief Knooppunt Valburg' is dit het minst kwade alternatief. De verbredingsalternatieven wijst het landgoed af. 3. De opmerking op pagina 122 'dat de Betuweroute al voor de nodige aantasting van het landschap heeft geleid 'wordt onprofessioneel gevonden. Dit soort opmerkingen duiden op een, wellicht onbedoelde, verkeerde attitude van de plannenmakers te weten dat 'deze (extra) aantasting van de omgeving er ook nog wel bij kan', en komt om die reden een zorgvuldig aanlegproces niet ten goede.	1a. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 1b + 1c. Landgoed De Mellard maakt geen deel uit van de Ecologische Hoofdstructuur (EHS). In het geluidsonderzoek is om die reden geen rekening gehouden met de eventuele toename van de geluidsbelasting in het buitengebied van het landgoed. Wel zijn uiteraard de geluidsbelastingen van de geluidsgevoelige bestemmingen op het landgoed (woningen) in het onderzoek meegenomen, althans voor zover ze binnen de wettelijke geluidszone van de A50 liggen (deze strekt zich uit tot 600 meter aan weerszijden van de rijksweg). Uit het geluidsonderzoek is gebleken dat geluidsschermen langs dit gedeelte van de A50 geen doelmatige maatregel zijn. Wel is in het OTB Valburg-Grijsoord de aanleg van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) ter hoogte van Valburg opgenomen. De geluidsbelastingen op de geluidsgevoelige bestemmingen binnen de geluidszone zullen daardoor in 2020 circa 1 dB(A) hoger zijn dan in de huidige situatie (2006). Zonder het stillere asfalt zou de geluidsbelasting in 2020 echter ruim 2 dB(A) hoger zijn dan in de huidige situatie. Door de aanleg van het stillere asfalt neemt de huidige geluidsbelasting van de woningen in de geluidszone van de A50 dus met gemiddeld 1 dB(A) af. 1c + 1d. Voor het OTB Valburg-Grijsoord is een landschapsplan opgesteld. Dit landschapsplan voorziet in een groene bufferstrook op het oostelijk talud tussen de Betuweroute en de spoorlijn Elst-Tiel. Aanleg van een bos ter hoogte van het landgoed De Mellard is in het landschapsplan niet voorzien. 2. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 3. Op pagina 122 staat dat niet dit project het komlandschap aantast, maar dat aantasting door de aanleg van de Betuweroute heeft plaatsgevonden ten noorden van knooppunt Valburg. Het feit dat Rijkswaterstaat zeer omzichtig omgaat met omgevingswaarden zoals bij De Mellard bij het inpassen van verbredingsontwerpen geeft juist aan dat er zeer veel waarde wordt gehecht aan behoud van deze omgevingswaarden. Ook hebben landschappelijke en ruimtelijke waarden een rol gespeeld bij de keuze voor de benuttingen oplossing in plaats van de fly-overs in knooppunt Valburg.

Volgnummer: 11	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 18-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Verzoek om geluidswal te plaatsen parallel lopend van de Harp tot aan de andere kant van de Waal langs de A50. Tien jaar geleden was er al sprake van het plaatsen van een geluidswal en de geluidsoverlast is sindsdien erg toegenomen.	1. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding).

Volgnummer: 12 **Kenmerk:** **Gedateerd: 18-4-2005**	**Afzender:** J.E.F. Perlo Ir van Stuivenbergweg 35 6644 AA EWIJK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Verzoek om het plaatsen van toereikende geluidsschermen. De geluidsoverlast van de A50 is zeer hinderlijk, zeker als de A50 nog breder of voller wordt.	1. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding).

Volgnummer: 13	**Afzender:** C.C. Jansen - Molenaar Utrechtseweg 32 6866.CL HEELSUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 21-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Tijdens de informatieavond is duidelijk geworden dat bij elk van de 12 alternatieven de geluidshinder zal toenemen en de luchtkwaliteit verder zal worden aangetast in het Beekdal en specifiek in en rondom onze woning, die zich op *70 meter afstand van de A50 bevindt. Het* verkeer zal in alle gevallen nog dichter langs het huis rijden met alle gevolgen van dien. 2. Uit geluidsmetingen van 1998 blijkt dat de geluidshinder bij de woning aan de Utrechtseweg 32 ruim boven de 70 dBA uitkomt. 3. Voorkeur wordt uitgesproken voor het MMA met absorberende geluidsschermen en tevens om aanpassingen te verrichten in en om de woning zodat het woon- en leefklimaat minimaal wordt aangetast.	1. Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen, is uitgewerkt in twee OTB'n. Voor deze uitwerking is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. *Hieruit is gebleken dat de geluidsbelasting van uw* woning in de situatie 2006 varieert van 60 dB(A) op de begane grond tot 67 dB(A) op de tweede verdieping. Als gevolg van de wegverbreding en de groei van het verkeer zouden deze geluidsbelastingen in het jaar 2020 opgelopen zijn tot 64 dB(A) op de begane grond en 69 dB(A) op de tweede verdieping, wanneer geen geluidsmaatregelen getroffen zouden worden. Het geluidsonderzoek heeft echter ook uitgewezen dat ter hoogte van uw woning een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) , plus een afschermende voorziening van 2,5 meter hoog doelmatige geluidsmaatregelen zijn. De toekomstige geluidsbelasting (2020) van uw woning zal daardoor 10 dB(A) lager zijn dan in 2006 het geval was. De toekomstige geluidsbelasting van uw woning zal daarom variëren van 50 dB(A) op de begane grond tot 57 dB(A) op de tweede verdieping. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportagegebied tot onder de grenswaarden brengen. 2. De getallen voor de geluidsbelastingen in de jaren 2006 en 2020 die hierboven genoemd zijn, geven de zogenaamde etmaalwaarde van de geluidsbelasting weer, zoals die gemiddeld over een heel jaar zal optreden. De etmaalwaarde is in de Wet geluidhinder gedefinieerd als de hoogste waarde van ofwel het gemiddelde geluidniveau in de dagperiode (tussen 7.00 en 19.00 uur), ofwel het gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode (tussen 23.00 en 7.00 uur) plus 10 dB(A). Voor de A50 is de etmaalwaarde gelijk aan het gemiddelde geluidniveau in de nachtperiode plus 10 dB(A). De normen in de Wet geluidhinder zijn ook gebaseerd op zodanig gewogen gemiddelden over een heel jaar, vandaar dat de geluidsbelasting in een geluidsonderzoek op deze manier berekend moet worden. In werkelijkheid variëren de geluidsniveaus

	natuurlijk van moment tot moment. Het ene moment kan het geluidsniveau 10 tot 15 dB(A) hoger of lager zijn dan het andere moment, afhankelijk van de drukte van het verkeer en de weersomstandigheden. In het geluidsonderzoek zijn al die variaties over een heel jaar uitgemiddeld, zoals de wet Geluidhinder voorschrijft. De grafiek die u hebt meegestuurd, is een grafiek van de variaties in de werkelijk optredende geluidsniveaus bij uw woning op één bepaald moment. Zoals in het voorgaande uiteengezet is, gelden de normen van de Wet geluidhinder niet voor de hoogste pieken van die variërende geluidsniveaus, maar voor de gemiddelde etmaalwaarde van de geluidsbelasting over een heel jaar. U kunt piekwaarden van 70 dB(A) of meer in deze grafiek daarom niet rechtstreeks vergelijken met normen uit de Wet geluidhinder. 3. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. Zoals in het voorgaande uiteengezet is, is in het geluidsonderzoek volgens de normen van de Wet geluidhinder bepaald welke maatregelen op en langs de weg (stiller wegdek en geluidsscherm) doelmatig zijn om de geluidsbelasting te beperken. In het geluidsonderzoek is nog niet bepaald welke maatregelen eventueel nog aan uw woning getroffen moeten worden (u moet daarbij denken aan aanvullende gevelisolatie, bijvoorbeeld door het verbeteren van de kierdichting en/of het plaatsen van akoestisch glas). Dat wordt altijd pas bepaald nadat het TB onherroepelijk is. Pas dan staat namelijk definitief vast welke geluidsbelastingen op de gevel zullen heersen. En pas dan is dus bekend welke geluidsisolatie de gevel minimaal moet bezitten om de wettelijke grenswaarde voor het geluidsniveau binnen de woning niet te overschrijden. Voor uw woning gaat het dan om een grenswaarde van 45 dB(A) die in geluidsgevoelige ruimten niet mag worden overschreden. Geluidsgevoelige ruimten zijn woonkamer, slaapkamers en keukens met een oppervlakte van ten minste 11 m^2. Wel kan in dit stadium al gezegd worden, dat de kans dat er nog aanvullende gevelisolatiemaatregelen aan uw woning getroffen moeten worden erg klein is. Vanwege de maatregelen aan de weg (stiller wegdek en geluidsscherm) daalt de geluidsbelasting bij uw woning zo sterk, dat waarschijnlijk zonder aanvullende maatregelen al aan de binnenwaardenorm van 45 dB(A) voldaan wordt.

Volgnummer: 14 **Kenmerk:** **Gedateerd: 25-4-2005**	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In bijna alle varianten komt de weg zeer dicht langs de woning. Op dit moment bestaat de overlast uit luchtvervuiling, geluidsoverlast (72 dB) en trillingen in het huis. De zorg bestaat dat uitbreiding nog meer trillingen veroorzaakt. Ook is er zorg over het zonlicht.	Omdat geen adres bekend is kan niet op de specifieke omstandigheden worden ingegaan. In algemene zin geldt dat "sober"en "doelmatig" kernbegrippen zijn van het standpunt over de A50. 1. Doel van de maatregelen is om op een korte effectieve manier met een minimalisering van het ruimtebeslag de bereikbaarheid op de A50 de waarborgen. Dit betekent dat de weg niet dichter langs de woning komt dan noodzakelijk. Zeker is dat er geen geluidbelasting van 72 dB bij uw woning heerst, of zal heersen. In het uitgevoerde geluidsonderzoek is berekend dat ook in de toekomstige situatie (2020), na verbreding van de weg, en treffen van de bijbehorende geluidsmaatregelen, de geluidsbelasting nergens boven wettelijke maximumgrenzen zal liggen. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. In de milieueffectrapportage is geconcludeerd dat nergens langs het tracé voor onaanvaardbare hinder van trillingen gevreesd hoeft te worden. Wanneer zich toch schade van trillingen voordoet, en deze inderdaad door het verkeer op de rijksweg veroorzaakt (b)lijkt te worden en niet het gevolg is van de bouwkundige constructie of de staat van onderhoud, bestaat de mogelijkheid om een verzoek tot schadevergoeding in te dienen. Een onafhankelijke commissie beoordeelt in dat geval het verzoek en adviseert of een schadevergoeding toegekend zou moeten worden of niet. Zie ook algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota.

Volgnummer: 15	**Afzender:** F.A.M. Huijsmans Tielsestraat 149 6674 AA HERVELD
Kenmerk:	
Gedateerd: 27-4-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Van de geboden alternatieven valt de keuze op het MMA als minst slechtste, echter de maatregelen die dan genomen gaan worden zijn nog ver onder de maat. 2. Wij wonen aan de oostkant van de A50 Ewijk-Grijsoord en dit gebied wordt op de internetsite van de provincie Gelderland aangemerkt als een gebied waar de concentratie stikstofdioxide in 2002 al ver boven de grenswaarde ligt. De verontreinigde lucht is een groot probleem. De statistieken in de TN/MER laten voor 2020 een enorme afname zien (blz. 150 - 170) gebaseerd op aannames die nog niet bewezen zijn. Schonere auto's met roetfilters worden als oplossing aangedragen maar stof komt ook van slijtage van banden, remvoeringen en asfalt. Mogelijk kunnen bij de geluidsschermen voorzieningen worden getroffen die ook stof opvangen. 3. Enkele jaren geleden kwam het geluidniveau volgens eigen meting neer op 56 dB. Volgens de tabellen op de informatieavond komt de geluidsoverlast in 2020 op een gemiddelde van tussen de 65 en 70 dB te liggen door de verkeerstoename. Er zullen dus uren zijn waarop het geluid ruim boven de 70 dB zal liggen. Er dienen maatregelen minimaal in de vorm van een geluidsscherm vanaf de Waalbrug tot knooppunt Valburg aan de oostkant genomen te worden. Maatregelen aan de gevel zijn niet afdoende, omdat de overlast buiten dan blijft bestaan.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding). 3. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding).

Volgnummer: 16 **Kenmerk:** **Gedateerd: 29-4-2005**	**Afzender:** Bestuur Vereniging van Eigenaren Het Hazeleger E.S. Bijl Wolfhezerweg 120 -26 6874 AW WOLFHEZE
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het Hazeleger dat gelegen is aan de N783 ter hoogte van hectometerpaal 4,1 is op kaart nr. 27 aangegeven als "verblijfsrecreatiegebied". Dit is een verouderd gegeven omdat onlangs door de provincie Gelderland is vastgesteld dat het park zal worden bestemd tot woongebied. De status van het park heeft invloed op de toe te passen normen op het gebied van geluid en luchtkwaliteit. Ik verzoek kaart nr. 27 aan te passen en bij de besluitvorming met de nieuwe status van het park rekening te houden.	1. De gegevens op kaart nr. 27 zijn aangepast n.a.v. deze inspraakreactie. Op grond van de jurisprudentie dient met nieuwe planologische ontwikkelingen rekening gehouden te worden vanaf het moment dat een bestemmingsplan hiervoor door de gemeenteraad is vastgesteld. Zo'n bestemmingsplanwijziging is voor de beoogde functiewijziging van de recreatiewoningen op 't Hazeleger nog niet vastgesteld. De permanent bewoonde recreatiewoningen in 't Hazeleger liggen overigens buiten de wettelijke geluidszonebreedte van 600 meter uit de A50, en zijn vooral om die reden niet meegenomen in het geluidsonderzoek. Dat de door de gemeente voorgestane functiewijziging nog niet in een vastgesteld bestemmingsplan bekrachtigd is, staat daar dus los van. Ook als dit al wel het geval zou zijn geweest, zouden de woningen nog steeds niet in het geluidsonderzoek opgenomen kunnen worden.

Volgnummer: 17 **Kenmerk:** **Gedateerd: 3-5-2005**	**Afzender:** IVN Zuidwest Veluwezoom Th. Vermeulen Hogeweg 7 6862 WV OOSTERBEEK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De werkgroep R.O.M. van het IVN Zuidwest Veluwezoom spreekt de voorkeur uit voor het MMA ofwel versie 6.0.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

Volgnummer: 18 **Kenmerk: U05-504/TP** **Gedateerd: 3-5-2005**	**Afzender:** Rijksdienst voor het Oudheidkundig Bodemonderzoek G.W. Poppelaars Postbus 1600 3800 BP AMERSFOORT
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het Milieueffectrapport heeft de effectscores en -beoordelingen van de uit te voeren maatregelen op de archeologie per alternatief goed in kaart gebracht. De uiteindelijke keuze voor een bepaald tracé zal bepalend zijn voor het archeologisch vervolgonderzoek en de kosten die daaraan verbonden zijn. Ook zal in een booronderzoek langs het gekozen tracé de verwachtingswaarden getoetst moeten worden zoals aangegeven op de Archeologische Verwachtingswaardekaart van RAAP. 2. Uit de effectmeting blijkt dat de aanpassing van de A50 een negatief effect heeft op de archeologische waarden die aanwezig zijn in het plangebied. Voor het noordelijk deel Valburg - Grijsoord kunnen de negatieve effecten van de maatregelen op het archeologisch erfgoed beperkt zijn, indien het Tracébesluit aansluit bij de in gang gezette ZSM-2 procedure. 3. Voor een andere oplossing zoals verbreding is uitgebreider onderzoek noodzakelijk. Langs het tracé aan de oostzijde nabij Wolfheze bevinden zich wettelijk beschermde archeologische monumenten die bij verbreding geraakt kunnen worden, hetgeen vanuit de monumentenzorg een ongewenste ontwikkeling is. Voor het zuidelijk deel is eveneens bepalend of het Tracébesluit een verbreding van de A50 of dat gekozen wordt voor een tracé dat de MMA benadert. Bij alle voorgestelde alternatieven wordt het archeologisch monument bij knooppunt Ewijk vrijwel zeker geraakt. 4. Zeer bepalend voor de hoogte van de door RWS te begroten kosten voor archeologisch onderzoek is de vraag of een opgraving van een archeologisch monument of een andere behoudenswaardige vindplaats noodzakelijk is. 5. Bovendien moet rekening worden gehouden met het tijdsaspect voor het aanvragen en verlenen van een Monumentenwetvergunning en *het daarmee gepaard gaande onderzoek.* 6. Het ROB adviseert te kiezen voor het MMA, omdat , uitgaande van de gegevens in de TN/MER, de keuze voor dit alternatief de minst verstorende voor het archeologisch erfgoed lijkt.	1,2,3. Inderdaad is na het vaststellen van het voorkeursalternatief voor het tracé Valburg – Grijsoord nader archeologisch onderzoek gedaan in zones waar volgens de Archeologische Verwachtingswaardekaart een middelmatige of hoge archeologische verwachtingswaarde geldt. Er zijn 5 vindplaatsen gevonden. Vier plaatsen kunnen ontweken worden. De vijfde plaats blijkt na nader onderzoek geen belangrijke archeologische restanten te bevatten. Voor het traject Ewijk-Valburg heeft de Rijksdienst voor Archeologie Cultuurlandschap en Monumenten (voorheen) ROB geadviseerd op enkele plekken aanvullend booronderzoek in de diepere lagen(>1.2 meter) te verrichtenDe resulaten daarvan zullen meegenomen worden bij het opstellen van het OTB Ewijk-Valburg. 4 en 5. Bij de keuze van een alternatief heeft archeologie een belangrijke/bepalende rol gespeeld. De keuze voor het tracé is dan ook in nauw overleg met het ROB gemaakt. 6. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. In nauw overleg met het ROB heeft/zal bij de uitwerking in de OTB'n het archeologisch vervolgonderzoek plaats gevonden/vinden.

Volgnummer: 19	**Afzender:** J.J. Weekhout Achterstraat 22 6666 LB HETEREN
Kenmerk:	
Gedateerd: 9-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Bezwaarschrift betreffende verbreding A50 m.b.t. door inspreker gehuurde gedeelte van Achterstraat 22 te Heteren. 1. Omdat het door mijn gehuurde huis naast de oprit van de Rijnbrug ligt maak ik bezwaar tegen de uitbreiding. Ter onderbouwing van mijn argumenten verwijs ik naar de hoorzitting te Heteren en de: a. Ingesloten brieven bij het bezwaarschrift van de eigenaar de heer J.B.F. Driessen te Andelst, te weten: De brief van de gemeente Heteren met onderwerp wegverkeerslawaai van 25 -04-1995. De brief van de gemeente Heteren met onderwerp wegverkeerslawaai van 16-08-1995. b. Door het RIVM gepubliceerd rapport op het gebied van de bestaande luchtvervuilingoverschrijding door het verkeer op de A50 van april 2005. 2. Voordat u met de verbredingsplannen verder gaat wil ik van u weten voor wiens rekening de kosten komen (26.000 euro) van de door mij uitgevoerde geluidsisolatie aan het door mij gehuurde pand, omdat de bestaande geluidsoverlast niet langer aanvaardbaar was? 3. Het woon- en gebruiksgenot neemt steeds verder af en verblijf buiten de woning is ondraaglijk geworden door roet, stof, trillingen en verkeerslawaai. 4. Een grotere verkeersbelasting door meer rijbanen te creëren zal het woongenot tot vrijwel nul reduceren. Door vervuiling en lawaai zullen mijn gezondheidsklachten alleen maar toenemen.	1a. Uit de overgelegde brieven blijkt dat de (toenmalige) gemeente Heteren uw woning bij de Minister van VROM heeft aangemeld in het kader van de zogenaamde "saneringsregeling" van de Wet geluidhinder. De Minister van VROM heeft vervolgens voor uw woning een maximaal toelaatbare geluidsbelasting vanwege de A50 vastgesteld van 70 dB(A). Hiermee is in het geluidsonderzoek voor de verbreding van de A50 rekening gehouden. Bij de vaststelling van een waarde van 70 dB(A) is geen rekening gehouden met het geluidsscherm dat inmiddels geplaatst is. De huidige geluidsbelastingen liggen daarom aanzienlijk lager dan 70 dB(A) (zie ook beantwoording van punt 3). 1b. Voor de A50 is in genoemde periode door het RIVM geen onderzoek naar luchtvervuilingoverschrijding gedaan. Het Milieu en Natuur Planbureau heeft in april 2005 samen met het RIVM het rapport " Effecten van aanvullende maatregelen op knelpunten voor luchtonderzoek" uitgegeven. Hierin wordt geconcludeerd dat de kabinetsmaatregelen tot een verbetering van de luchtkwaliteit leiden maar de problemen niet geheel oplossen. TNO heeft aanvullend luchtonderzoek voor de A50 Valburg -Grijsoord verricht. Hieruit blijkt dat met de voorgenomen maatregel de luchtkwaliteit licht verbetert. 2. Volgens de Wet geluidhinder mag de geluidsbelasting in de geluidsgevoelige vertrekken van uw woning (b.v. kamer, slaapkamer) niet hoger zijn dan 45 dB(A). Omdat de Minister van VROM al enige jaren geleden, op aanvraag van de gemeente, een zogenaamde "saneringswaarde" voor uw woning heeft vastgesteld, was de gemeente er vanaf dat moment verantwoordelijk voor dat deze waarde niet overschreden wordt. De normale gang van zaken is dan dat de gemeente door een ingenieursbureau laat onderzoeken of de geluidsbelasting binnen uw woning aan de norm voldoet. Als dat niet zo is, moet de gemeente ervoor zorgen dat de nodige isolatiemaatregelen getroffen worden. Hiervoor is geld van de rijksoverheid beschikbaar, waarop de gemeente via de provincie een beroep kan doen. Wanneer u echter zelf al maatregelen getroffen hebt, komen deze niet meer voor vergoeding door de overheid in aanmerking. De kosten die u zelf al gemaakt hebt, komen daarom voor uw eigen rekening. Wel is het zo dat Rijkswaterstaat, wanneer de verbreding doorgaat, opnieuw zal onderzoeken of de gevelisolatie van uw woning toereikend is. Als dit niet zo is, zullen de benodigde extra maatregelen op kosten van de overheid worden aangebracht. Rijkswaterstaat zal hiervoor tezijnertijd met de

	gemeente overleggen. 3, 4. In de TN/MER is vastgesteld dat de luchtkwaliteitsituatie er in de toekomst op vooruit gaat. Van toename van roet en stof is daarom geen sprake. Een direct verband tussen de verhoging van het verkeersaanbod en de luchtkwaliteit is niet juist. Verhoging van het verkeersaanbod in samenhang met de voorgestelde verbredingsaltenatieven leidt tot minder congestie en daarmee tot een verbetering van de luchtkwaliteit. Uit het OTB-luchtonderzoek Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportagegebied tot onder de grenswaarden brengen. 3. Volgens het geluidsonderzoek dat voor de verbreding van de A50 is opgesteld, bedroeg de geluidsbelasting van uw woning in 1999 59 dB(A) op de tweede verdieping en 53 dB(A) op de begane grond. Dat is weliswaar respectievelijk 9 en 3 dB(A) meer dan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder van 50 dB(A), maar nog altijd respectievelijk 11 en 17 dB(A) minder dan de maximale grenswaarde van 70 dB(A) die de Wet geluidhinder kent. Hoewel de situatie buiten uw woning daarom beslist niet altijd prettig zal zijn, is dit wel acceptabel volgens de Wet Geluidhinder. 4. *Volgens het geluidsonderzoek voor de verbreding* zal de geluidsbelasting in de toekomstige situatie (2020) op de tweede etage maximaal 60 dB(A) bedragen en op de begane grond maximaal 54 dB(A). Dat is een toename ten opzichte van de huidige situatie met 1 dB(A) afgerond, in werkelijkheid is de toename nog minder Er zijn vele duizenden woningen langs rijkswegen in Nederland waarvan de geluidsbelasting nog aanzienlijk hoger ligt. Het is financieel onmogelijk om de geluidsbelasting bij al deze woningen tot de voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) terug te brengen. Daarom kent de Wet geluidhinder een bandbreedte in de normstelling van 50 tot 70 dB(A). De toekomstige geluidsbelasting van uw woning valt binnen deze bandbreedte.

Volgnummer: 20 **Kenmerk:** **Gedateerd: 9-5-2005**	**Afzender:** J.B.F. Driessen Rozenstraat 11 6673 AG ANDELST
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Inspreker brengt dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in reactie nummer 19. Met daarop aanvullend de volgende opmerkingen: 2. *De overheid is in verleden gedane* toezeggingen over tegemoetkoming in de kosten niet nagekomen. 3. Waardevermindering van mijn pand wordt steeds groter	1. Zie antwoord bij inspraakreactie nr. 19. 2. Waar sprake is van toezeggingen door "de overheid" gaat het blijkens de bijgevoegde brieven niet om toezeggingen van het ministerie van V&W. *De inspreker wordt geadviseerd over gedane* toezeggingen contact op te nemen met de instantie die de toezeggingen heeft gedaan. 3. Zie algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota.

Volgnummer: 21	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 12-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Mijn bedrijf en woning liggen vlak langs de A50. Op dit moment zijn de geluidsoverlast en de hinder van trillingen groot en heeft dit tot schade aan de woning geleid. Door de verbreding van de weg wordt het probleem groter, omdat de weg dan nog dichter langs mijn woning komt. Dit leidt tot de volgende vragen over/bezwaren tegen de voorgenomen verbreding: 1. Vrees voor gevaar voor brand en ontploffing door het vervoer van gevaarlijke stoffen. 2. De schade aan de woning door trillingen zal door de verbreding nog meer toenemen. 3. Zijn aanpassingen voor herstel van de woning wel zinvol vanwege de hoge kosten? 4. De geluidsoverlast is nu al het dubbele van wat normaal is, waardoor de woning volgens de wet onbewoonbaar is. 5. Door de verbreding van de A50 zal de waarde van het bedrijf afnemen. 6. Renovatie van de woning en het bedrijf is eigenlijk noodzakelijk, maar is dat nog wel zinvol met deze ontwikkelingen?	Omdat geen adres bekend is kan niet op de specifieke omstandigheden worden ingegaan. In algemene zin geldt dat "sober"en "doelmatig" kernbegrippen zijn van het standpunt over de A50. 1. Voor het opstellen van de TN/MER is de externe veiligheid, en daarmee de kans op brand en ontploffing van gevaarlijke stoffen vanaf de weg, onderzocht. Gebleken is dat er geen normoverschrijding plaatsvindt, niet in de huidige situatie, noch in één van de voorgestelde alternatieven. Ook voor de OTB'n is deze conclusie voldoende. Er behoeven derhalve uit het oogpunt van externe veiligheid in het kader van deze OTB'n geen maatregelen genomen te worden. 2. Omdat u heeft gevraagd om vertrouwelijke behandeling van uw inspraakreactie, is het niet goed mogelijk om specifieke informatie te geven over de te verwachten ontwikkeling van de eventuele trillinghinder. In de milieueffectrapportage is echter geconcludeerd dat nergens langs het tracé voor onaanvaardbare hinder van trillingen gevreesd hoeft te worden. Wanneer zich toch schade van trillingen voordoet, en deze inderdaad door het verkeer op de rijksweg veroorzaakt (b)lijkt te worden en niet het gevolg is van de bouwkundige constructie of de staat van onderhoud, bestaat de mogelijkheid om een verzoek tot schadevergoeding in te dienen. Een onafhankelijke commissie beoordeelt in dat geval het verzoek en adviseert of een schadevergoeding toegekend zou moeten worden of niet. 3/6. Uw vraag omtrent het wel/niet overgaan tot renovatie van de woning/het bedrijf kan de Minister van Verkeer en waterstaat onmogelijk voor u beantwoorden De Minister kan niet voor u de afweging maken in hoeverre de benodigde investeringen in uw situatie lonend zijn. Dat is een afweging die u alleen zelf kunt maken. Bij eventuele aankoop of schadevergoeding als gevolg van de verbreding van de A50 wordt uiteraard rekening gehouden met de waarde van het bedrijf/de woning op het moment van aankoop/toekenning van de schadevergoeding. 4. Omdat u heeft gevraagd om vertrouwelijke behandeling van uw inspraakreactie, is het niet goed mogelijk om specifieke informatie te geven over de geluidsbelasting van uw woning. 70 dB is de maximale grenswaarde die volgens de Wet geluidhinder nog toelaatbaar is. Omdat nergens langs het te verbreden tracé de toekomstige geluidsbelasting van woningen hoger zal zijn dan 70 dB, is er volgens de Wet geluidhinder ook nergens sprake van een woning die als onbewoonbaar verklaard gekenmerkt zou moeten worden.

	5. Voor een reactie op vermeende waardevermindering van uw woning of schade die u anderszins ondervindt als gevolg van het TB, verwijs ik u naar de algemene reactie onder punt 7, voor in deze nota van antwoord.

Volgnummer: 22 **Kenmerk:** **Gedateerd: 12-5-2005**	**Afzender:** T. Koomen Wolfhezerweg 36 6874 AE WOLFHEZE
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het meest milieuvriendelijke alternatief is te prefereren, gezien de waardevolle natuur die doorsneden wordt door de A50. Hoe kunnen we aan de ene kant allerlei natuurverbeterende maatregelen doorvoeren in het kader van groene verbindingen en aan de andere kant de A50 een nog groter obstakel maken dan het nu al is?	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. Het ministerie van V&W dient de verkeerscapaciteit uit te breiden maar tracht de negatieve effecten van de uitbereiding op de omgeving tot een minimum te beperken. Om de versnippering te beperken wordt ter hoogte van de verzorgingsplaats Kabeljauw een ecoduct aangelegd, worden faunarasters en faunapassages geplaatst en worden duikers toegankelijker gemaakt voor dieren.

Volgnummer: 23	**Afzender:** B.J. Enning Koningstraat 41 6644 KJ EWIJK
Kenmerk:	
Gedateerd: 12-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De voorkeur gaat uit naar het MMA met in achtneming dat: 2. T.b.v. het leefcomfort in de omgeving moeten er geluidsschermen worden geplaatst van minimaal 5 meter hoog, langs het gehele traject van knooppunt Ewijk tot de brug over de Waal.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding).

Volgnummer: 24	**Afzender:** R. Rutgers Drielse Rijndijk 3 6666 LL HETEREN
Kenmerk:	
Gedateerd: 12-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Diverse woningen liggen nu in gebieden waar de geluidsnorm van 70dB(A) wordt overschreden en ook de NO2 concentraties hoger zijn dan de wettelijke norm. 2. In de trajectnota wordt gesteld dat 400 woningen in 2000 en 50 woningen in 2020 de stikstofdioxide-uitstoot zullen overschrijden. Ik vind dit een verkeerd beeld omdat de meeste waarden in 2000 zijn getoetst op jaargemiddelden in plaats van daggemiddelden. Verder vind ik deze getallen suggestief omdat de indruk wordt gewekt dat juist de groei van het verkeersaanbod minder NO2 uitstoot moet gaan opleveren, terwijl de onderbouwing hiervoor nog louter theoretisch is. De beleidsdoelstellingen om de geluidsoverlast te reduceren wordt in de autonome ontwikkelingen in 2020 niet gehaald. Het fijn stof blijft de norm van de daggemiddelde concentraties ook in 2020 overschrijden. 3. Verwacht wordt dat de visuele hinder door verlichting groter zal worden. 4. Het baart mij zorgen dat het economisch belang zwaarder weegt dan het sociale belang van diegenen die in de directe omgeving van de A50 wonen.	1. Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen, is uitgewerkt in twee OTB'n. Voor deze uitwerking is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat er in de toekomstige situatie (2020) nergens sprake zal zijn van geluidsbelastingen die boven de maximale grenswaarde van de Wet geluidhinder uitkomen. 2. De aannamen zijn gebaseerd op onderzoeken en voorspellingen van het RIVM, MNP en TNO. Arcadis heeft deze gegevens gebruikt in het Pluimsnelwegmodel voor luchtkwaliteitsberekeningen. Uit het OTB-luchtonderzoek Valburg- Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportagegebied tot onder de grenswaarden brengen. Het feit dat de luchtkwaliteit verbetert terwijl het verkeersaanbod toeneemt is te danken aan het schoner worden van het verkeer en het verbeteren van de doorstroming. Deze factoren hebben een groter effect op de emissie dan de toename van het het verkeer. In de milieueffectrapportage is aangegeven dat de beleidsdoelstellingen van de Nota Mobiliteit in de autonome ontwikkeling niet volledig gehaald worden. Dit is niet vreemd, aangezien de "autonome ontwikkeling" de situatie inhoudt waarbij de weg niet verbreed wordt, en er ook geen geluidsmaatregelen getroffen worden, terwijl het verkeer wel groeit. *Inmiddels is er een gedetailleerd geluidsonderzoek* uitgevoerd voor Valburg-Grijsoord voor de gekozen verbredingsvariant, en zijn ook de benodigde geluidsmaatregelen bepaald. Zo zal er op grote schaal een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) aangebracht worden, ook ter hoogte van Heteren. Hierdoor blijft het aantal woningen met een geluidsbelasting van meer dan 70 dB(A) nul, en blijft ook het aantal woningen met een geluidsbelasting *van meer dan 65 dB(A) tussen 1999/2006 en 2020* gelijk op een totaal van 6 woningen. Sinds het uitkomen van de trajectnota heeft er landelijk, in de Natuurbeschermingswet, de Nota Ruimte en de Nota

	Mobiliteit, nieuwe besluitvorming plaatsgevonden over het terugdringen van de oppervlakte aan geluidsbelast gebied in natuurgebieden (Vogel- en Habitatrichtlijngebieden, VHR-gebieden genoemd, en de Ecologische Hoofdstructuur, EHS). In de EHS-gebieden Neder-Rijn en Veluwe vindt, vanwege de toepassing van stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject, geen significante toename van de geluidsbelasting plaats. Er is daarom ook in het kader van de VHR-gebieden geen sprake een significant verslechterend effect op de instandhoudingsdoelstellingen. Nadere geluidbeperkende maatregelen zijn daarom niet vereist voor deze gebieden. 3. Met betrekking tot verlichting wordt door Rijkswaterstaat een regime gehanteerd dat voor heel Nederland geldt, uitgesplitst in een regime voor natuurgebieden en een voor niet-natuurgebieden. Zie verder algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 4. Bij de formulering van het standpunt rond de aanpassing van de A50 heeft een nadrukkelijke afweging van belangen plaatsgevonden op het gebied van verkeer en vervoer, economie, veiligheid, natuur en milieu. Zie daartoe de motivatie in het standpunt. Dat deze werkzaamheden niet ten koste gaan van de omgeving wordt gewaarborgd door de geldende wetgeving op gebied van natuur en milieu en het toepassen van mitigerende en compenserende maatregelen zoals die in de OTB'n zijn uitgewerkt.

Volgnummer: 25	**Afzender:** A. Turin-van den Burg Esdoorndreef 29 6871 LK RENKUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 12-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik kies voor het MMA omdat dat de minste schade voor het milieu oplevert. De Veluwe is één van de grootste nog overgebleven natuurlijke gebieden van Nederland en zelfs op Europees niveau behoorlijk groot. Dit moet zo min mogelijk worden aangetast.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

Volgnummer: 26 **Kenmerk:** **Gedateerd: 12-5-2005**	**Afzender:** G. van Manen en J. Hopman Schebbelaarsedwarsstraat 3 6674 AN HERVELD

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Er komt nog meer geluidsoverlast, hoe wil de Minister dit oplossen? 2. Meer verkeer geeft meer gevaar voor de gezondheid vanwege een toename van de luchtverontreiniging door uitlaatgassen. Ik wijs er in dat verband op dat er onlangs een bouwplan voor 250 woningen in de gemeente Beuningen vanwege de luchtverontreinigingproblematiek is afgeblazen 3. Wie draait er op voor de waardevermindering van de woning? Het woongenot vermindert aanzienlijk. 4. Mijn rijbak voor paarden moet worden verlegd en ik houd minder grond over. Dit is een serieus probleem.	1. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding). 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding). 3. Zie algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota. 4. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding).

Volgnummer: 27 **Kenmerk:** **Gedateerd: 13-5-2005**	**Afzender:** Platform Verkeer en Vervoer Renkum G.J. Riksen Schelmseweg 27 6861 WR OOSTERBEEK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het Platform Verkeer en Vervoer verzoekt nadrukkelijk om de aansluiting van de N224 en de A50 alsnog in de te realiseren variant mee te nemen. De voordelen zijn niet alleen lokaal en provinciaal. Ook op rijkswegniveau is er een groot voordeel doordat het verkeer op de driehoek A50-A12-N224 kan worden ontlast waardoor de aansluiting van de A50 op de A12 ontlast wordt.	1. Zie algemeen antwoord nr. 4 voor in de nota. Een aansluiting van de N224 op de A50 draagt niet bij aan een oplossing van het doorstromingsprobleem op de A50. Berekeningen wijzen uit dat een dergelijke aansluiting juist zal leiden tot een vergroting van de verkeersdruk op de A50 tussen Renkum en N224/Amsterdamseweg en dat tegelijkertijd de effecten op de A12 en op de A50 ten zuiden van Renkum van beperkte omvang zijn: dat wil zeggen minder dan 1% verandering van de verkeers-intensiteit.

Volgnummer: 28	**Afzender:** F.A.M. Jonkman Veentjesbrug 5 6866 NC HEELSUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik maak mij zorgen over de toename van de overlast door geluid en vervuiling voor de privé-woning en de medische praktijk, die het gevolg zal zijn van de wegverbreding en de bijbehorende toename van het verkeer. 2. De voorgenomen wegaanpassing zal mogelijk verlies van parkeerruimte bij de medische praktijk met zich meebrengen. 3. De bouwactiviteiten voor de voorgenomen wegaanpassing zal ook overlast voor de privé-woning en de medische praktijk met zich meebrengen, alsmede inkomstenderving voor de medische praktijk, door verstoring van de noodzakelijke rust. De voorgenomen wegaanpassing zal substantiële waardevermindering van mijn eigendom betekenen. Ik reken erop dat u de consequenties van de wegaanpassing in mijn situatie, en de oplossingen daarvoor, in een zo vroeg mogelijk stadium met mij wilt bespreken. 4. De voorgenomen wegaanpassing zal verlies van de groene bufferzone tussen woning/praktijk en snelweg betekenen.	1. Uit de luchtberekeningen in de TN/MER blijkt dat in de toekomst de mate van vervuiling zal afnemen, ongeacht welk alternatief gekozen wordt. Daarnaast kunnen er, als gevolg van de beleidsontwikkeling die op dit moment plaatsvindt met betrekking tot luchtkwaliteit, aanvullende maatregelen toegepast worden. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen, is uitgewerkt in twee OTB'n. Voor deze uitwerking is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat de geluidsbelasting van uw woning in de situatie 2006 varieert van 59 dB(A) op de begane grond tot 66 dB(A) op de eerste verdieping. Als gevolg van de wegverbreding en de groei van het verkeer zouden deze geluidsbelastingen in het jaar 2020 opgelopen zijn tot 63 dB(A) op de begane grond en 69 dB(A) op de verdieping, wanneer geen geluidsmaatregelen getroffen zouden worden. Het geluidsonderzoek heeft echter ook uitgewezen dat ter hoogte van uw woning een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) en een afschermende voorziening van 2,5 meter hoog doelmatige maatregelen zijn. De geluidsbelasting van uw woning daalt daardoor in werkelijkheid (ten opzichte van de situatie 2006) met circa 3 dB(A) op de begane grond tot 6 dB(A) op de eerste verdieping. Voor het jaar 2020 zal de toekomstige geluidsbelasting van uw woning daarom variëren van 56 dB(A) op de begane grond tot 60 dB(A) op de eerste verdieping. 2. De wegaanpassing t.p.v. Veentjesbrug 5 vindt geheel plaats op grond in eigendom van het rijk. Het verlies van parkeerruimte zal niet optreden. Wel zal de aanwezige groenbuffer voor een deel gekapt worden. 3. Tijdens de aanlegfase zal geluids- en trillinghinder zoveel mogelijk voorkomen worden. De "Circulaire Bouwlawaai" van het ministerie van VROM vormt

	hierbij de leidraad. In deze circulaire is aangegeven dat ernaar gestreefd moet worden de geluidsniveaus van de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk beneden een niveau van 60 dB(A) overdag, en 50 dB(A) 's nachts te houden. Soms stellen gemeenten daarnaast aanvullende eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van de geluidsproductie, werktijden of routes voor vrachtwagens. Ook in het contract met de aannemer zal erop worden gewezen dat geluidsoverlast of trillingen zoveel mogelijk vermeden moeten worden door het inzetten van stille typen bouwmachines/technieken en door het beperken van noodzakelijke lawaaiige werkzaamheden tot bepaalde perioden. Te zijner tijd zal in overleg met alle betrokken gemeenten bezien worden hoe overlast zo veel mogelijk vermeden kan worden. Voor een reactie op vermeende waardevermindering van uw woning of schade die u anderszins schade ondervindt als gevolg van het TB, verwijs ik u naar de algemene reactie onder punt 7, voor in de nota van antwoord. Wij zullen u uitnodigen via de nieuwsbrief, krant en/of website voor een informatiebijeenkomst voor het OTB Valburg-Grijsoord. 4. Op een aantal plaatsen is het noodzakelijk dat als gevolg van de verbreding de taluds opnieuw worden geprofileerd. Aanwezige begroeiing, zowel korte vegetatie als beplanting zal door de herprofilering worden verwijderd. Ter hoogte van km 163,45 tot km 163,77 zal de beplanting worden verwijderd omdat hier een 2,5 meter hoog geluidscherm komt. Het geherprofileerde talud zal nieuw worden ingezaaid met een grasbermmengsel. Aangezien op deze specifieke locatie door de bouw van het geluidscherm de ruimte beperkt is, wordt nog bekeken of het geluidscherm door beplanting afgeschermd kan worden.

Volgnummer: 29	**Afzender:** Eelerwoude Rentmeester B.V. D.J.A.M. van Sonsbeeck namens de heer en mevrouwen Van Walré de Bordes, eigenaren van Landgoed De Kamp te Heelsum Postbus 53 7470 AB GOOR
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Landgoed "De Kamp" is gelegen te Heelsum, langs de A50. Het onder de Natuurschoonwet gerangschikte landgoed is gelegen in zowel een vogelrichtlijngebied als een habitatrichtlijngebied en vormt onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. 1. Het uitbreiden van de wegcapaciteit heeft een negatief effect op de omgeving, de natuur en de mens vanwege de toename van geluidoverlast en lichtvervuiling. Niet alleen de geluidsbelaste woningen zijn relevant maar ook vanwege de voorkomende inheemse fauna en het recreatieve gebruik zullen er geluidsbeperkende voorzieningen getroffen moeten worden aan de zuidoost zijde van landgoed "De Kamp". De geluidsbeperkende voorziening zal moeten bestaan uit een geluidsscherm/-wal dicht langs de A50. Uit kaart 26 en dwarsprofieltekening 6 komt niet naar voren hoever men in de oostelijke berm het geluidsscherm in noordoostelijke richting wil doortrekken zodat deze langs landgoed 'De Kamp' zal doorlopen. De eigenaren van landgoed 'De Kamp' verzoeken de Minister dringend een geluidswal in de zuidoostelijke berm langs het gehele landgoed aan te leggen. Als alternatief een geluidswal tenminste langs het verhoogde gedeelte van de A50 dat landgoed 'De Kamp' begrenst. 2. De voorkeur gaat uit naar het MMA om de schade aan de omgeving, flora, fauna en mens minimaal te houden en dit bovendien tot de twee goedkoopste alternatieven behoort. 3. Voor zover nog niet opgenomen in het MMA, wordt verzocht om een landschappelijk inpasbare geluidswal langs landgoed de Kamp te realiseren. 4. Mocht de keuze op één van de vier verbredingsalternatieven vallen en moet er voor de realisatie hiervan grond van het landgoed nodig zijn, dan moet rijkswaterstaat zich realiseren dat op grond van de Natuurschoonwet fiscale claims op landgoed 'De Kamp' rusten.	1. Zie algemene antwoorden nrs. 5 en 8 voor in de nota. Er zal op grote schaal een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) aangebracht worden, en ter hoogte van Heelsum wordt aan de westzijde van de A50 een geluidsscherm gebouwd. Door het stillere wegdek zal de geluidsbelasting in 2020 (afgerond) ter hoogte van het landgoed vrijwel niet hoger zijn dan die in 2006 al was. 2. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 3. Naar aanleiding van het geluidsonderzoek in het kader van het OTB Valburg-Grijsoord is gebleken dat een geluidswal en –scherm nabij uw woonomgeving niet doelmatig is, en bovendien niet gewenst is vanuit landschappelijk oogpunt 4. Voor het wegvak Valburg-Grijsoord is gekozen voor een verbreding met één rijstrook per richting naar 2x3 rijstroken, waarbij de huidige Rijnbrug wordt aangepast. Voor de realisatie hiervan is geen grondaankoop van het landgoed "De Kamp" nodig.

Volgnummer: 30	**Afzender:** A.A.P.M. Derksen Dorpsstraat 84 6678 BJ OOSTERHOUT GLD
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De A50 is een belangrijke verkeersader en voor een goede doorstroming van het internationaal verkeer is de doortrekking van de A73 een betere oplossing dan verbreding van de A50. 2. Nijmegen is een auto-onvriendelijke stad en voor de bereikbaarheid moet over de Waal een brug buiten de stad Nijmegen worden aangelegd. 3. Op 3 oktober 2005 heeft dhr. Derksen deze reactie op verzoek van dhr. v.d Broek(projectleider RWS) telefonisch toegelicht. Dhr. Derksen is van mening dat de doortrekking A73 een betere oplossing is dan verbreding van de A50. Een nieuwe stadsbrug in Nijmegen heeft naar zijn mening geen functie voor het doorgaand verkeer vanwege het verkeersbeleid van de gemeente Nijmegen. De gemeente wil een autoluwe stad en overlegt slecht met andere overheden.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota. 2. + 3. T.a.v. de nieuwe stadsbrug in Nijmegen geldt dat in de TN/MER is aangegeven dat de verkeerskundige relatie tussen een nieuwe Stadsbrug Nijmegen en de A50 zodanig beperkt is dat deze niet van invloed is op de standpuntbepaling voor de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg.

Volgnummer: 31	**Afzender:** E. Visser Hofstaete 61 6674 GA HERVELD
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Als de doortrekking van de A73 naar de brug bij Tiel en de doortrekking van de A15 naar de A18 plaatsvindt, dan hoeft er niets aan de A50 te veranderen. 2. Maak een bocht tussen de Waalbrug en knooppunt Valburg zodanig dat de weg aan de oostkant wordt verbreed, zodat Herveld-zuid zoveel mogelijk wordt gespaard.	1. Zie de algemene antwoorden nr. 1 en nr. 3 voor in de nota. 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding).

Volgnummer: 32	**Afzender:** M.A.J. Lemmen en M.B.J. Smits Van Heemstraweg 30 6644 KG EWIJK
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Ons huis ligt aan de westzijde van de A50, circa 50 meter van het viaduct over de Van Heemstraweg. De verbreding van de A50 tast de leefbaarheid van de omgeving aan. 1. De geluidsoverlast van de A50 en het viaduct ervaren wij als zeer negatief. Bij verbreding van de A50 zal dit alleen maar toenemen en volgens de plannen komt de weg dichter bij ons huis te liggen. Uit de gepresenteerde tekeningen blijkt dat er alleen aan de oostzijde van de A50 geluidsschermen zijn gepland. Volgens u is dit toereikend vanwege de overheersende westenwind, daar zijn wij het niet mee eens. Het geluid zal hierdoor ook weerkaatsen richting de westzijde. Sinds 1982 wordt door omwonenden van de A50 al actie gevoerd voor het plaatsen van geluidsschermen aan de westzijde. De Raad van State heeft vijf jaar geleden een uitspraak gedaan waaruit blijkt dat de geluidsschermen er moeten komen. 2. Door verdubbeling van het aantal rijbanen en een toename van het verkeer zal de kwaliteit van de lucht alleen maar verslechteren. Door het plaatsen van geluidsschermen aan de oostzijde *zal de vervuilde lucht weerkaatsen naar de* westzijde en zullen de bewoners en het milieu daar aan een hogere concentratie vervuilde lucht worden blootgesteld. Dit baart ons grote zorgen. De aanname dat auto's in 2020 schonere motoren hebben is een onzekere factor en de toename van verkeer is een feit. Met de uitstoot in de periode tot 2020 wordt geen rekening gehouden. 3. Wij verwijzen naar de uitspraak van de Raad van State d.d. 13 april 2005 inzake de plusstrook aan de A27. Ook hier was sprake van een bestaande situatie die niet voldeed aan de grenswaarden van het Besluit Luchtkwaliteit. De Raad van State vernietigde het betreffende besluit tot wegaanpassing. Het is niet ondenkbaar dat de variant die de Minister zal kiezen, zal worden vernietigd door de Raad van State. 4. De natuur zal door de wegverbreding zeker worden aangetast. De enorme rij 30 jaar oude bomen zal verdwijnen. De bestaande bomen zorgen ervoor dat het verkeer uit het zicht blijft en houden ook het geluid en de vervuilde lucht tegen. 5. De wegverbreding zal jaren in beslag nemen	1. Zie algemeen antwoord nr. 9 voor in de nota. De tekeningen in de TN/MER waar u uw zienswijze op baseert zijn gebaseerd op een globale vergelijking van de effecten van de verschillende doorgerekende alternatieven. Deze geven een ruwe indicatie van de maatregelen die mogelijk noodzakelijk zijn bij uitvoering van de verschillende alternatieven. Het doel hiervan is om de Minister in staat te stellen de voor- en nadelen van de verschillende alternatieven in grote lijnen tegen elkaar af te wegen. De tekeningen geven daarom niet persé het eindbeeld weer. Overigens heeft het feit dat de overheersende windrichting westelijk is, er niets mee te maken dat in de TN/MER alleen aan de oostzijde van de weg eventueel geluidsschermen voorzien waren. Of ergens geluidsschermen nodig zijn wordt bepaald door de jaargemiddelde hoogte van de L_{den}-waarde van het geluidniveau. L_{den} staat voor "Level $_{(day,evening,}$night)" (oftewel "Geluidniveau $_{(dag,vond,nacht)}$"). Het L_{den} is het gemiddelde van de jaargemiddelde geluidniveaus in dag-, avond- en nachtperiode, waarbij het geluidniveau in de avondperiode (19.00-23.00 uur) eerst met 5 dB verhoogd moet worden, en het *geluidniveau in de nachtperiode (23.00-7.00 uur)* met 10 dB. Bij de berekening van het L_{den} wordt met de verschillende voorkomende windrichtingen rekening gehouden. Bij het beantwoorden van de vraag of maatregelen noodzakelijk zijn, wordt vervolgens gekeken naar de eventuele overschrijdingen van normen en het aantal woningen waar een overschrijding van normen optreedt. Zodoende zal er langs een grote woonwijk sneller een geluidsscherm doelmatig zijn dan voor verspreid staande woningen in het buitengebied. Verder is het zo dat wanneer aan één zijde van de weg geluidsschermen worden geplaatst, terwijl aan de andere zijde van de weg woningen liggen, deze schermen in principe absorberend moeten worden uitgevoerd. Soms is dat niet nodig, omdat de weerkaatsing naar de overkant binnen wettelijke grenzen blijft. In het geluidsonderzoek wordt hier altijd aandacht aan besteed. De Minister heeft inmiddels de voorkeursvariant gekozen. Hiervoor is opnieuw, maar dit keer zeer gedetailleerd geluidsonderzoek gedaan, volgens de normen van de Wet geluidhinder. De resultaten hiervan wijken af van de globale resultaten in de TN/MER. Zie voor meer toelichting hiervoor het algemene antwoord nummer 10 voorin deze nota. In het OTB Ewijk-Valburg zal nader op deze vraag

en overlast van de bouwwerkzaamheden met zich meebrengen. Voor de omwonenden is er 24 uur per dag overlast. Verkeersopstoppingen en files zullen het gevolg zijn en zorgen voor extra geluidsoverlast en extra luchtvervuiling. 6. Wordt er in het uitgevoerde onderzoek gebruik gemaakt van recente metingen? En als er al recent metingen zijn gedaan om geluid en luchtkwaliteit vast te stellen, hebben deze dan wel in verschillende jaargetijden, bij verschillende windrichtingen, en op verschillende tijdstippen en locaties plaatsgevonden? Is daarbij ook rekening gehouden met het geluid van voegovergangen van viaducten? Bij een zo groot project mag je verwachten dat er uiterst zorgvuldig wordt gemeten en dat er met alle scenario's rekening is gehouden. Het gebruik van metingen uit 2000 op willekeurige tijdstippen en locaties werd door de Raad van State veroordeeld. 7. Wij gaan er qua woon- en leefgenot op achteruit. Onze woning zal in waarde dalen en er zal schade aan de woning ontstaan door de bouwwerkzaamheden.	worden ingegaan (zie inleiding). 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding). 3. De procedure rond de A27, alsmede de beleidsontwikkeling op het gebied van luchtkwaliteit zijn voor ons aanleiding geweest om nog meer energie te steken in een zorgvuldige en gedegen behandeling van dit onderwerp bij Tracéwet-procedures. De uitspraak van Raad van State is aanleiding geweest aan het eind van de TN/MER aanvullend advies te vragen voor dag/uurwaarden + overige stoffen. Bovendien is het opstellen van de OTB'n uitgegaan van meest recente wetgeving+ jurisprudentie waaronder het Besluit luchtkwaliteit 2005. In de door u bedoelde uitspraak heeft de Raad van State het wegaanpassingsbesluit A27 Utrecht Noord – Knooppunt Eemnes getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit uit 2001. Met ingang van 1 augustus 2005 is het Besluit luchtkwaliteit 2005 in werking getreden; het heeft daarmee het oude Besluit luchtkwaliteit vervangen. Een van de wijzigingen ten opzichte van het oude Besluit luchtkwaliteit is dat ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen en dergelijke die (per saldo) een verbetering van de luchtkwaliteit tot gevolg hebben, in situaties waar sprake is van overschrijding van normen, zijn toegestaan. Dit is geregeld in artikel 7, derde lid, onder a. van het Besluit luchtkwaliteit 2005. In het standpunt heeft de Minister toegezegd, gezien de ontwikkelingen op het gebied van beleid en regelgeving, in het kader van de totstandkoming van de OTB'n de gehele problematiek rond luchtverontreiniging opnieuw tegen het licht te houden. Hieraan is uitvoering gegeven door TNO een nieuw onderzoek naar de luchtkwaliteit uit te laten voeren. In het OTB Ewijk-Valburg zal aan de hand van de uitkomsten van dit luchtonderzoek uw vraag verder worden beantwoord. 4. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding). 5. Op dit moment kan nog niet zoveel concreets worden gezegd over overlast gedurende de bouwwerkzaamheden. Hoewel hinder gedurende de bouwperiode niet te voorkomen is, zal worden getracht deze tot een minimum te beperken. Voor geluid en trillingen vormt de "Circulaire Bouwlawaai" van het ministerie van VROM hierbij de leidraad. In deze circulaire is aangegeven dat er naar gestreefd moet worden de geluidsniveaus van de bouwwerkzaamheden zoveel mogelijk beneden een niveau van 60 dB(A) overdag, en 50 dB(A) 's nachts te houden. Soms stellen gemeenten daarnaast aanvullende eisen, bijvoorbeeld ten aanzien van de geluidproductie, werktijden of routes voor vrachtwagens. Ook in het contract met de aannemer zal erop worden gewezen dat geluidsoverlast of trillingen zoveel mogelijk vermeden moeten worden door het inzetten van stille typen bouwmachines/technieken en het beperken van noodzakelijke lawaaiige werkzaamheden tot bepaalde perioden.

	Te zijner tijd zal in overleg met alle betrokken gemeenten bezien worden hoe geluidsoverlast en trillinghinder zo veel mogelijk beperkt kan worden. Mocht er door trillingen als gevolg van de bouwwerkzaamheden toch schade ontstaan, dan zal die vergoed worden. 6. De Wet geluidhinder vereist dat de jaargemiddelde waarde van de L_{den} waarde van het geluidniveau bepaald wordt. Om deze waarde door middel van metingen op een betrouwbare wijze te kunnen bepalen zou zeer langdurig gemeten moeten worden. Daar komt nog bij dat de Wet geluidhinder vereist dat de geluidsbelasting van drie verschillende momenten bepaald moet worden: de situatie in 1986, de situatie tenminste één jaar vóór de start van de uitvoering van de verbreding, en de toekomstige situatie 10 jaar na openstelling na de verbreding. Met name de geluidsbelastingen in 1986 en in de toekomstige situatie na de wijziging van de weg zijn niet door middel van metingen te bepalen. In het geluidsonderzoek wordt daarom met computerberekeningen gewerkt in plaats van met metingen. Ook aan deze berekeningen worden trouwens gedetailleerde wettelijke eisen gesteld (in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006). Er moet bijvoorbeeld rekening gehouden worden met de hoogteligging van de weg en het terrein, met de afmetingen en ligging van woningen en andere gebouwen, met de overheersende windrichtingen, met de aanwezigheid van harde, reflecterende bodemoppervlakken (water b.v.), en zo nog veel meer. Ook met de samenstelling van de verkeersstromen, en met de variaties daarin gedurende het etmaal, wordt gedetailleerd rekening gehouden, evenals met de geluidseigenschappen van de wegdekverharding. Het gebruikte computermodel is tijdens de ontwikkeling ervan uitgebreid vergeleken met de uitkomsten van metingen, en wordt nog regelmatig aan nieuwe ontwikkelingen aangepast, bijvoorbeeld op het gebied van stillere banden of stillere wegdekken. In het OTB Ewijk-Valburg zal verder ingegaan worden op de resultaten van het luchtonderzoek. 7. Zie algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota. In het OTB Ewijk-Valburg zal verder op deze vraag worden ingegaan.