Volgnummer: 33	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1a. In de trajectnota wordt het verplaatsen van de op- en afrit bij de kruising N224/A12 naar de kruising N224/A50 om formele redenen niet meegenomen. 1b. Een dergelijke verplaatsing heeft grote consequenties voor het verkeersaanbod op de A50 en is zeer zinvol om de verkeersproblemen in Oosterbeek en Renkum op te lossen. Het sluipverkeer in het centrum van Oosterbeek en in de steden Heelsum, Renkum en Wolfheze zal afnemen doordat het verkeer door verplaatsing van de afrit via de A50 gaat. Vanwege het grote verkeerseffect op de A50 is het verstandig om de verplaatsing van de op- en afrit bij de kruising N224/A12 alsnog in de huidige plannen mee te nemen. 2. De kostenvergelijking van de verschillende alternatieven en het MMA zijn niet geheel eerlijk. Bij het MMA zijn extra voorzieningen in de kosten opgenomen die niet bijdragen aan de oplossing van de verbetering van doorstroming. Daarmee wordt het MMA relatief duur, terwijl deze maatregelen in alle andere varianten ook kunnen worden toegepast om deze natuur- en milieuvriendelijker te maken. Het is correct om de kosten die niets te maken hebben met het oplossen van de verkeersproblematiek buiten beschouwing te laten. Het MMA is in dit geval financieel gunstig.	1a. Zie algemeen antwoord nr. 4 voor in de nota. 1b. Een aansluiting van de N224 op de A50 draagt niet bij aan oplossing van het doorstromingsprobleem op de A50. Berekeningen wijzen uit dat een dergelijke oprit 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 beperkt van omvang zijn: dat wil zeggen minder dan 1% verandering van de verkeersintensiteit. 2. In de TN/MER is een directe relatie gelegd tussen de maatregelen die in een alternatief zijn opgenomen, de kosten die daarmee zijn gemoeid en de beoordeling van de onderzochte omgevingseffecten. Dit geldt voor alle alternatieven en alle onderzochte aspecten. In het MMA zijn extra mitigerende en compenserende maatregelen opgenomen die leiden tot een verhoging van de kosten maar tegelijkertijd leiden tot een betere beoordeling op omgevingseffecten. Om een uniforme vergelijking van alle alternatieven in stand te houden, zou het achterwege laten van de kosten van de extra voorzieningen in het MMA betekenen dat ook de voorzieningen zelf moeten worden geschrapt en de effectbeoordelingen zouden moeten worden aangepast.

Volgnummer: 34	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik heb in het verleden diverse keren geklaagd maar ik heb het idee niet serieus te zijn genomen. 2. Door de toenemende verkeersintensiteit (door de aanleg van de spitsstrook) ondervind ik veel hinder van met name het zware verkeer dat , ook in het nieuwe plan, steeds dichter langs mijn huis komt 3. Bij recente taxatie bleek mijn woning minder waard. Ik ben van plan om planschade te claimen en mijn bezwaar aan locale autoriteiten te sturen.	1. Vanwege de vertrouwelijkheid van de inspraakreactie is niet na te gaan welke klachten in het verleden zijn geuit en hoe die zijn behandeld. 2. In algemene zin geldt dat de gevolgen van de wegverbreding voor de omgeving worden getoetst aan alle geldende wetgeving op het gebied van natuur en milieu. Voorbeelden zijn de onderzoeken op gebied van geluidhinder en luchtkwaliteit. Waar nodig worden mitigerende en compenserende maatregelen toegepast. Deze zijn/worden in de OTB'n concreet uitgewerkt. 3. Zie algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota.

Volgnummer: 35	**Afzender:** Gelderse Milieufederatie Staatsbosbeheer Regio Oost en Natuurmonumenten Gelderland. Namens deze V. Vintges Postbus 1085 6801 BB ARNHEM
Kenmerk: **Gedateerd: 20-5-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Een capaciteitsverruiming voor het Waaloverschrijdend autoverkeer is onvermijdelijk. De negatieve effecten van een doortrekking van de A73 op de aspecten landschap, natuurwaarden, leefbaarheid en aantasting open ruimte zijn aanzienlijk groter dan bij een verbreding van de A50. Vanwege de geringere negatieve effecten gaat de voorkeur uit naar capaciteitsverruiming van de A50 (Ewijk-Valburg) in plaats van een doortrekking van de A73. 2. In 1996 is de voorkeur aangegeven voor het Structuuralternatief in plaats van een doortrekking van de A15. In de TN/MER A12 Ede-Duitse grens gaat de voorkeur uit naar een (partiële) verbreding van de A12. Op grond van deze inzichten en gezien de nieuwe informatie uit de onderhavige TN/MER over de (te verwachten) verkeersontwikkeling op de A50 zal voor het traject Valburg-Grijsoord een capaciteitsverruiming onvermijdelijk zijn. 3. De combinatiealternatieven zijn ongewenst. Bij onze keuze voor capaciteitsverruiming heeft meegespeeld dat door bundeling met bestaande infrastructuur de negatieve effecten (ruimtegebruik, landschap, natuur, leefbaarheid) op de omgeving per saldo aanzienlijk geringer kunnen zijn dan bij doortrekking A73/A15 4. Voor de capaciteitsverruiming van de A50 dient te worden uitgegaan van de benuttingalternatieven. Voor alle benuttingalternatieven wordt de Waaloverschijdende capaciteit uitgebreid door de aanleg van een nieuwe parallelle brug. Hiermee zijn de benuttingalternatieven deels ook verbredingalternatieven. 5. De negatieve effecten van de benuttingalternatieven op de omgeving zijn het kleinst in het Meest Milieuvriendelijk Alternatief (MMA). In het MMA wordt gekozen voor een capaciteitsverruiming met het minste ruimtebeslag en worden mitigerende maatregelen voorgesteld om de negatieve effecten op leefbaarheid (geluid en emissies) en ecologie (ecoduct, faunapassages) te reduceren. Mede om deze redenen zijn wij van mening dat het MMA uitgangspunt dient te zijn voor verdere uitwerking tot een ontwerp-tracébesluit (OTB). 6. De TN/MER geeft aan dat bij het MMA in 2020 in de spits toch weer enige doorstromingsproblemen kunnen ontstaan. De	1. De geconstateerde onvermijdelijkheid van een capaciteitsverruiming spoort met de bevindingen in de TN/MER en het standpunt van de Minister op de TN/MER 2. Bij de verkeersprognoses is uit gegaan van een verbreding van de A12 conform het standpunt van de Minister op de TN/MER A12 Ede-Duitse grens (Duurzaam benutten) en is geen rekening gehouden met een doorgetrokken A15. 3. voor kennisgeving aangenomen. 4+ 5. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 6. De TN/MER A50 is verschenen in maart 2005. De Rijksnota Verkeer en Vervoer, de Nota Mobiliteit is op 21 februari 2006 in werking getreden. Hierin is als eindbeeld 2020 vooreerst aangegeven de door u gememoreerde situatie met beprijzen naar plaats, tijd en milieukenmerken. Bij het verschijnen van de Nota Mobiliteit gaf het Kabinet aan nog geen besluit over het moment van inwerking treden en de vorm van beprijzing te zullen nemen. Zeker over de vorm van een eventuele gedifferentieerde beprijzing (naar plaats, tijd en emissie van voertuig) is op dit moment nog veel discussie. Om te voorkomen dat het OTB ingehaald wordt door besluitvorming over beprijzing is daarom besloten om in de OTB'n ten behoeve van de bepaling van de omgevingseffecten niet van een situatie met beprijzing uit te gaan (worst-case milieueffecten). 7. In de berekeningen is uitgegaan van een vergroting van de wegcapaciteit onder invloed van verandering van weggedrag en verkeersbeheersings-maatregelen met 8% in de periode vanaf nu tot 2020. Bij de formulering van de uitgangspunten van het project is bewust gekozen voor 2020 als toekomstjaar. 2020 geldt zowel voor het ruimtelijk als verkeer- en vervoerbeleid als peiljaar, zodat er onderbouwde voorspellingen voor zijn te maken. De vraag of er na 2020 een verdere verbreding noodzakelijk is, of door nieuwe verkeersgeleidende technieken is te voorkomen, wordt gezien de onzekerheden daaromtrent in het kader van dit project buiten beschouwing gelaten. 8. Uw constateringen wat er in de TN/MER staat is juist. Uit het OTB-luchtonderzoek Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Als onderzoeksjaren

I/C-verhouding op het traject Ewijk-Valburg kan in de ochtendspits in noordelijke richting toenemen tot 0,87. Naast een verminderde doorstroming met kans op filevorming heeft dit ook negatieve gevolgen op de emissie en uiteindelijk immissie van schadelijke stoffen. Wij constateren in de TN/MER echter een omissie. De TN/MER biedt een doorkijk naar 2020. De gedifferentieerde kilometerheffing (naar plaats, tijd en emissie van voertuig) biedt echter de mogelijkheid een aanzienlijk gedeelte van het spitsverkeer te verplaatsen naar een tijdstip *buiten de spits. Dit heeft een rechtstreeks positief* effect op de I/C-verhouding. Momenteel is er een eerste aanzet om dit prijsmechanisme al rond 2010 in te voeren. In de TN/MER wordt echter nog uitgegaan van een invoering van een vlakke kilometerheffing. Hierin wordt niet gedifferentieerd naar locatie en tijdstip, waardoor dit prijsmechanisme aanzienlijk minder effectief is in het reduceren van de groei van het spitsverkeer. Wij vinden het een omissie dat de gedifferentieerde kilometerheffing niet in de TN/MER is meegenomen en zijn van mening *dat de effecten hiervan bij de diverse* alternatieven en zeker het MMA alsnog dient te worden onderzocht. Wij verwachten dat de verschillen in doorstroming bij de verbreding- en benuttingalternatieven hierdoor verwaarloosbaar zullen worden. 7. De TN/MER richt zich uiteraard terecht op het referentiejaar 2020. Het is zinvol om zowel in de aanbodzijde van weginfrastructuur (wegcapaciteit) als in de vraagzijde naar infrastructuur (ontwikkeling verkeersaanbod) zicht te bieden op mogelijk toekomstige ontwikkelingen. In de aanbodzijde is de verwachting dat rond 2020 nieuwe technieken voor verkeersgeleiding, zoals automatische voertuiggeleiding (AVG) en intelligente snelheidsadapter (ISA) beschikbaar komen. Door inzicht te geven in de mogelijkheden van deze technieken kan worden aangegeven of na 2020 een (verdere) wegverbreding kan worden voorkomen. Dit zal het draagvlak voor de benuttingalternatieven uit de TN/MER verder vergroten. Wij vinden het jammer dat dit in de TN/MER niet is meegenomen. 8a. Het Besluit Luchtkwaliteit stelt duidelijke regels aan de maximale immissieconcentratie van stikstofdioxide (NO2) en fijn stof (PM10-fractie) in de lucht. Volgens de TN/MER zal in 2020 de jaargemiddelde grenswaarde van NO2 (40 ug/m3) ter hoogte van Ewijk over een afstand van 120 meter (westzijde) en 190 meter (oostzijde) van de wegas worden overschreden. Voor fijn stof bedraagt deze afstand aan beide zijden 30 meter. Ten opzichte van het referentiealternatief (nulalternatief) neemt deze overschrijdingsafstand wel met een factor twee tot drie af. Verder concludeert de TN/MER dat gezien de hoge achtergrondconcentratie van fijn stof in 2020 de daggemiddelde grenswaarde van 50 ug/m3 meer dan 35 keer per jaar zal worden overschreden. In de nabijheid van de A50 draagt	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 luchtonderzoek blijkt dat 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. Het overschrijdingsoppervlak neemt in de voorkeursvariant ten opzichte van de autonome *situatie in 2011 met 6 ha af. De maximale* overschrijdingsafstand is circa 25 à 35 meter t.o.v. de wegas van de A 50 (2011). Binnen het berekende overschrijdingsoppervlak zijn geen adressen gelegen. 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 het standpunt is aangegeven dat de maximumsnelheid nog zal worden bezien in relatie tot het luchtkwaliteitonderzoek. In het *luchtonderzoek ten behoeve van het OTB Valburg-*Grijsoord zijn varianten van de voorkeursoplossing onderzocht met een maximumsnelheid van respectievelijk 120, 100 en 80 km/uur. De conclusie is dat de 100 km/u een lagere emissie heeft dan het 120 km/u OTB-ontwerp en dat de 80 km/u de laagste van de berekende varianten heeft. T.a.v de uitwerking van wat er in het standpunt is opgedragen om eventueel snelheidsverlaging toe te passen kan geconcludeerd worden dat het 120 km/u voorkeursalternatief zoals gezegd voldoet aan het Besluit luchtkwaliteit omdat de luchtkwaliteit verbetert ten opzichte van de autonome ontwikkeling en dat een snelheidsverlaging of andere maatregelen daarom niet nodig zijn. Voor een reactie op uw opmerkingen betreffende gedifferentieerde kilometerheffing zie tevens het antwoord op vraag 6. In het OTB Ewijk-Valburg zal nader op deze vraag worden ingegaan voor het traject Ewijk-Valburg. 9. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. Op de A50 Valburg-Grijsoord is ook in de nieuwe situatie wegverlichting nodig uit oogpunt van verkeersveiligheid. Op wegen met een I/C-verhouding (de verhouding tussen de gemiddelde werkdagspitsuurintensiteit en de capaciteit van de weg) groter dan 0,8. wordt de interactie tussen motorvoertuigen zo intensief (b.v rijstrookwisseling en remmen i.v.m afstand houden) dat uit verkeersveiligheidsoverwegingen verlichting zeer wenselijk is. Verwacht wordt dat de I/C-verhouding op het wegvak Renkum-Grijsoord in 2020 in de spits ruim boven de 0,8 zal liggen. Het genoemde landelijk beleid is mede gebaseerd op de door u genoemde Richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden en vormt een aanscherping van de afspraken die Rijkswaterstaat Oost-Nederland eerder heeft gemaakt met de milieuorganisaties. Verder zal *de verlichting nabij natuurgebieden voorzien worden* van afschermende armaturen waardoor de uitstraling richting de omgeving minmaal zal zijn. 10. In het standpunt is de aanleg van een ecoduct ter hoogte van verzorgingsplaats Kabeljauw

het verkeer op deze weg ongeveer 20% extra bij aan de achtergrondconcentratie. De TN/MER geeft in tegenstelling tot de NO2-concentratie niet aan hoe deze bijdrage aan de achtergrondconcentratie zich verhoudt met de afstand tot de weg. Genoemde effecten zijn in de TN/MER alleen weergegeven voor de autonome ontwikkeling. Voor de bijdrage vanuit de verschillende alternatieven is alleen naar de emissie van het wegverkeer gekeken en vervolgens vertaald naar het oppervlak overschrijding jaargemiddelde grenswaarde van NO2 en fijn stof. Tevens is het aantal woningen aangegeven, waar de immissienormen worden overschreden. Daarnaast geeft de TN/MER aan dat het vrachtverkeer de grootste bijdrage levert aan de emissies. 8b. Volgens de TN/MER veroorzaken de verbredingalternatieven (met uitzondering van 4.0) de minste bijdrage aan de immissie van stikstofoxiden en fijn stof. De reden hiervoor is dat door de doorstroming van het wegverkeer er minder emissie plaatsvindt van schadelijke stoffen. In het MMA kunnen in 2020 enige doorstromingsproblemen ontstaan met als gevolg extra emissies ten opzichte van de genoemde verbredingalternatieven. De invoering van een gedifferentieerde kilometerheffing (plaats, tijd en emissie voertuig) draagt naar onze mening sterk bij aan het terugdringen van de emissie van stikstofdioxide en fijn stof in het MMA. 8c. Immers door het terugdringen van het autoverkeer in de spits zal de congestie in het MMA aanzienlijk afnemen, waardoor de bijdrage van extra emissies van vooral de optrekkende vrachtwagens sterk wordt gereduceerd. Daarnaast draagt een lagere snelheid van het verkeer bij aan een extra afname van de emissie. Tenslotte zal een extra kilometerheffing voor 'vieze' (vracht)auto's bijdragen aan het versneld invoeren van schonere voertuigen. Wij verwachten dat het MMA met gedifferentieerde kilometerheffing de minst negatieve effecten op de luchtkwaliteit zal veroorzaken. Wij vinden het een omissie dat dit niet in het MER is meegenomen. In het rapport "Effecten van aanvullende maatregelen op knelpunten voor luchtkwaliteit", d.d. april 2005 geeft het RIVM aan dat bij een toetsing aan de luchtkwaliteitsnormen uit het Besluit Luchtkwaliteit belangrijk is of redelijkerwijs alles in het werk is gesteld om aan de gestelde normen te voldoen. Alleen dan is het bij overschrijding van de normen misschien mogelijk om tijdelijk van de gestelde normen af te wijken. 8d. Echter een verlaging van de maximumsnelheid op de A50 (Ewijk-Grijsoord) heeft een positief effect op het verminderen van de emissie op de A50 en draagt rechtstreeks bij aan het verbeteren van de luchtkwaliteit langs het traject van de A50. Mogelijk zal hiermee nog niet voldaan kunnen worden aan alle luchtkwaliteitsnormen, maar het is een	meegenomen. Dit is conform het MJPO. U constateerde terecht dat de aanleg van een ecoduct niet alleen naar het MMA toegeschreven diende te worden. 11. Het verbeteren van de situatie in het Heelsums Beekdal heeft niet de prioriteit van RWS. Met een langgestrekt beekdalviaduct is de voorwaarde geschapen voor een goede inpassing van de Heelsumse Beek. Het is aan de grondeigenaar en waterbeheerder om deze optimale inrichting te verwezenlijken. 12a. Bij de uitwerking van de gekozen variant zijn de verplichtingen die uit de Wet geluidhinder voortvloeien het uitgangspunt. Op grond hiervan is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) geluidsbelastingen bij geluidsgevoelige bestemmingen. Op basis van een doelmatigheidstoets zijn vervolgens maatregelen bepaald die de toekomstige geluidsbelasting van deze bestemmingen terugdringen. Het verlagen van de maximum snelheid tot 80 km per maakt daarvan geen deel uit. Snelheidsverlaging als maatregel om de geluidshinder terug te dringen wordt alleen als uiterste redmiddel ingezet, bijvoorbeeld omdat zonder zo'n maatregel niet aan maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Daarvan is in deze situatie geen sprake. Daarom is in het OTB Valburg-Grijsoord geen verlaging van de maximumsnelheid tot 80 km per uur opgenomen. 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 een 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 nodig voor deze gebieden. In het geluidsonderzoek voor het OTB Valburg-Grijsoord zijn gedetailleerde geluidsberekeningen met een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) uitgevoerd voor het gekozen alternatief. Dit heeft ertoe geleid dat voor het gekozen alternatief op een grotere schaal dan in de TN/MER voorzien was een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) aangebracht zal worden. Daarnaast wordt voor de woonkern Heelsum een geluidsscherm gebouwd. 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 2006 en 2020 constant op 6 woningen staan. Als gevolg van de te treffen geluidsmaatregelen voor de verbreding worden de doelstellingen van de Nota Mobiliteit dus grotendeels wel gehaald.

redelijkerwijs nader te stellen eis. Wij zijn van mening dat het verlagen van de maximumsnelheid van 120 respectievelijk 100 km/uur naar 80 km/uur alsnog als maatregelen in alle varianten moet worden meegenomen. In deel B pagina 158 van de TN/MER wordt aangegeven dat het aanvullend plaatsen van schermen de luchtkwaliteit langs de A50 kan verbeteren. Net als de verlaging van de maximumsnelheid zouden wij graag in de TN/MER op hoofdlijnen willen zien in hoeverre dit tot een positieve bijdrage kan leiden. Dit is extra belangrijk omdat verlaging van de snelheid en aanvullende schermen ook een positief effect hebben op de geluidbelasting naar de omgeving. 9. De Gelderse Milieufederatie, Vereniging Natuurmonumenten Gelderland en Staatsbosbeheer Regio Oost hebben eind 2003/begin 2004 afspraken gemaakt met Rijkswaterstaat Directie Oost over een aangepast verlichtingsregime op het traject Grijsoord-Nederrijn. Dit met de bedoeling om de verstoring door licht in de ecologische hoofdstructuur terug te dringen. De afspraken corresponderen met de tekst in de TN/MER. Het invoeren van een ander lichtregime is ook ingegeven door de Richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden waarin Rijkswaterstaat zich heeft vastgelegd op een 'nee, tenzij'-beleid rond verlichting in de ecologische hoofdstructuur. Aanpassingen van de A50, zoals het realiseren van een verbredingalternatief of benuttingalternatief leiden ook tot een aanpassing van het verlichtingsregime. Immers bij een verbreding van de weg naar 2x3 rijstroken is het niet meer noodzakelijk om de weg te verlichten. De verlichting kan dan grotendeels worden verwijderd. Bij het toepassen van spitsstroken of plusstroken kan het noodzakelijk zijn om gedurende korte tijd (bijvoorbeeld gedurende de spits of openstelling van de spitstrook) de wegverlichting in werking te hebben. Er kan dan bijvoorbeeld worden aangesloten bij het verlichtingsregime dat in werking zal treden na de aanleg van de spitsstrook op de A50 traject Waterberg-Beekbergen. Hier zal de verlichting alleen in werking zijn bij openstelling van de spitsstrook (zie wegaanpassingsbesluit) ten behoeve van de camerabewaking. Als laatste optie is het mogelijk om bij nieuwe technische ontwikkelingen in de camerabewaking (bijvoorbeeld nieuwe technieken rond infrarood-camera's) verlichting zelfs geheel achterwege te laten. Wij zijn dan ook van mening dat bij het opstellen van het OTB het verlichtingsregime op grond van de Richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden opnieuw tegen het licht dient te worden gehouden. Inzet is om conform de Richtlijn de verlichting op het traject van de A50 door de Ecologische Hoofdstructuur tot een noodzakelijk minimum te reduceren. Bij het toepassen van een strenger verlichtingsregime bij de verschillende alternatieven is ten opzichte van het	Gezien de ontwikkelingen die zich op het gebied van beleid en regelgeving rond luchtverontreiniging voordoen, is/wordt in de OTB'n de gehele problematiek rond luchtverontreiniging opnieuw tegen het licht gehouden, waarbij het ook gaat om de situatie in 2010 en 2015. Tevens is onderzocht of een snelheidsbeperking noodzakelijk is om aan de luchtnormen te voldoen. In het OTB Ewijk-Valburg zal nader op deze vraag worden ingegaan voor het traject Ewijk-Valburg. 12b. In het standpunt is, in lijn met de hier uitgesproken voorkeur, gekozen om het knooppunt Valburg aan te passen conform de benuttingenvariant in plaats van de oplossing met fly-overs. 13. Zie algemeen antwoord nr. 4 voor in de nota. Een aansluiting van de N224 op de A50 draagt niet bij aan oplossing van het doorstromingsprobleem op de A50. Berekeningen wijzen uit dat een dergelijke aansluiting zal leiden tot een vergroting van de verkeersdruk op het A50-gedeelte Renkum-N224/Amsterdamseweg en dat tegelijkertijd de effecten op de A12 en op de A50 ten zuiden van Renkum beperkt van omvang zijn: dat wil zeggen minder dan 1% verandering van de verkeersintensiteit. 14. Bij nadere analyse en doorrekening van de constructie van de Neder-Rijnbrug is gebleken dat de huidige belasting van de parallelwegen door landbouwverkeer (westzijde) en fietsverkeer (oostzijde) binnen de eisen blijft. Dit betekent dat de situatie na herinrichting van de brug voor 2x3 rijstroken voor landbouwverkeer en fietsers ongewijzigd blijft en er geen alternatieve verbinding nodig is. 15. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

referentiealternatief (nulalternatief) een positief effect te verwachten op de omgeving. Immers bij de verbredingalternatieven kan de verlichting grotendeels worden verwijderd en in de benuttingalternatieven is het mogelijk het gebruik van de verlichting terug te dringen tot de spitsperiode. Lichtverstoring in open gebieden De A50 doorsnijdt het open kommengebied in de Betuwe. Met uitzondering van het bedrijventerrein (vooral de reclamezuilen) bij Heteren is de omgeving van de A50 hier nog grotendeels donker. Ofschoon hier de Richtlijn Openbare Verlichting Natuurgebieden niet van toepassing is, zijn wij van mening dat ook hier het verlichtingsregime moet worden aangepast. Immers vanuit de omgeving bereiken ons regelmatig klachten over het huidige verlichtingsregime. Tenminste voor de late avond- en nachtelijke uren kan de verlichting, behoudens uitzonderingsituaties zoals wegwerkzaamheden, ook hier worden gedoofd. Op grond hiervan verwachten wij een positief effect met betrekking tot de lichtverstoring naar de omgeving bij de verbreding- en benuttingalternatieven. 10. In de TN/MER missen wij het beleid zoals verwoord in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO). Het gaat daarbij om de ontsnippering van al bestaande infrastructuur. Naar onze mening is het opnemen van een ecoduct alleen in het MMA dan ook onjuist. Immers in de autonome ontwikkeling (nulalternatief) zal rond 2010 een ecoduct bij de Kabeljauw worden gerealiseerd. Dit betekent dat ook in alle verbreding- en benuttingalternatieven een ecoduct dient te worden opgenomen. Het extra ontsnipperend effect en natuurwinst die wordt toegekend aan het MMA komt hiermee te vervallen, omdat dit effect in alle alternatieven optreedt. Aanpassing van de TN/MER is gewenst en opname in het OTB is naar onze mening geen discussiepunt meer. Ook over de kostenverdeling kan geen discussiepunt meer zijn. Immers het MJPO geeft duidelijk aan dat daar waar eerst natuur was en vervolgens infrastructuur is aangelegd de kosten zullen worden betaald door het ministerie van V&W. 11. Het MMA veroorzaakt het minste areaal- en kwaliteitsverlies van natuurgebieden. Toch zal enige compensatie onvermijdelijk zijn. Wij leggen hierbij de nadruk om compensatie te zoeken in het versterken van de natuurwaarden in het Heelsumse Beekdal. Naar onze mening is hier de meeste natuurwinst te bereiken. Wij verwijzen hierbij naar het rapport "De Heelsumse en Wolfhezerbeek, natuurontwikkeling van de monding tot de bron"; september 1995; uitgebracht door Vereniging Natuurmonumenten Gelderland, Staatsbosbeheer regio Oost en Het Geldersch Landschap. 12a. Uit het belevingsonderzoek blijkt terecht dat verstoring door geluid hoog scoort. Gezien de relatief hoge ligging van de A50 in het landschap (kruising Waal, A15, Betuweroute, Nederrijn, Heelsumse Beekdal en ligging in open	

komgebied) is de geluiduitstraling en dientengevolge de geluidbelasting naar de omgeving hoog. Zowel direct aanwonenden, bewoners van nabijgelegen woonkernen en recreanten in de omliggende natuurgebieden ondervinden dagelijks de geluidoverlast van de A50. Op pagina 168 deel B van de TN/MER wordt *opgemerkt dat het geluidbelaste oppervlak EHS* en Habitatrichtlijngebied, waar in principe een streefwaarde geldt van 40 dB(A) als maximale geluidbelasting, deze over een afstand van 2 km aan weerszijde van de A50 niet wordt gerealiseerd. Geconcludeerd mag worden dat natuurgericht recreatie in de natuurgebieden langs de A50 flink wordt verstoord. Wij vinden het noodzakelijk dat bij alle alternatieven de geluidbelasting naar de omgeving ten opzichte van het referentiealternatief aanzienlijk wordt gereduceerd. Hierbij ligt de nadruk op bronmaatregelen. In de natuurgebieden te noorden van de Nederrijn zijn geluidschermen of weinig effectief gezien de al verdiepte ligging van de A50 bij de Doorwerthsche Heide of vanuit landschappelijk oogpunt ongewenst zoals bij het Heelsumse Beekdal. Wij pleiten voor het standaard toepassen van dubbellaags ZOAB over het gehele traject. Daarnaast leidt snelheidsverlaging tot een verdere afname van de geluidemissie. In het MMA wordt de maximumsnelheid al verlaagd van 120 naar 100 km/uur. Bij een verdere verlaging van de maximumsnelheid naar 80 km/uur zal de geluidbelasting naar de omgeving verder afnemen. Mede gezien het positief te verwachten effect op de luchtkwaliteit, is dit een extra reden voor een verlaging van de maximumsnelheid. Bij (concentraties van) woonbebouwing, zoals Heelsum, Valburg, Herveld en Ewijk, vinden wij naast het toepassen van de bronmaatregelen *(dubbellaags ZOAB en snelheidsverlaging) ook de* aanleg van geluidschermen gewenst. Door het toepassen van de genoemde bronmaatregelen kan het oppervlak geluidscherm mogelijk wel beperkt blijven. 12b. In het knooppunt Valburg zijn twee fly-overs geprojecteerd. Gezien de hoge ligging van deze fly-overs (kruising over de al verhoogde ligging van de A50) zal dit tot extra geluidbelasting naar de omgeving leiden. Daarnaast zullen landschappelijk de fly-overs op grote afstand een negatief effect veroorzaken in het open kommengebied van de Overbetuwe. Wij zijn van mening dat met de 'benuttingenoplossing' in het knooppunt Valburg deze negatieve effecten grotendeels kunnen worden voorkomen, terwijl toch voldoende verkeerscapaciteit in het knooppunt kan worden gerealiseerd. Wij geven de voorkeur aan deze oplossing. 13. Uit de TN/MER blijkt dat ten opzichte van het referentiealternatief in de benuttingalternatieven *de verkeerintensiteit op de Amsterdamseweg* (N224) minder toeneemt (afname van 2-4%) dan op de N225 (oostelijk van de A50 is de toename 2%). Uiteraard zijn de veranderingen gering.	

Echter het is gewenst dat juist het verkeer met bestemming Arnhem kiest voor de N224 en zo weinig mogelijk voor de N225 door Oosterbeek. Uit de TN/MER is deze verdeling helaas niet af te leiden. In onze wegennetvisie "Visie wegennet Zuidelijke Veluwe, de Veluwe als natuurerf" hebben wij gepleit voor het verplaatsen van de aansluiting van de N224 van de A12 naar de A50. Zowel voor de natuurwaarden op de Zuid-Veluwe als voor de leefbaarheid in Oosterbeek heeft deze verplaatsing van de aansluiting grote positieve gevolgen. Helaas is deze optie niet in de TN/MER meegenomen, waarbij als belangrijkste motivatie is aangegeven dat deze TN/MER niet bedoeld is om wijzigingen aan te brengen op het onderliggend wegennet. Wij zien dit echter als een gemiste kans en roepen betrokken overheden (rijk, provincie Gelderland, gemeente Arnhem en Renkum) dan ook op om alsnog de effecten van het verplaatsen van deze op- en afritten in beeld te brengen en bij de besluitvorming over de aanpassingen van de A50 te betrekken. 14. In het MMA zal het landbouwverkeer geen gebruik meer kunnen maken van de brug over de Nederrijn. Vervolgens wordt in de TN/MER opgemerkt dat de hinder voor het landbouwverkeer moeilijk te kwantificeren is. Vervolgens geeft de TN/MER aan dat het afsluiten van de brug voor landbouwverkeer wordt gezien als een belangrijk negatief effect en krijgt het MMA een negatieve beoordeling op het punt van omrijden langzaam verkeer. Wij verbazen ons over het niet kunnen kwantificeren van het negatief effect voor landbouwverkeer. Het is toch eenvoudig te achterhalen welk landbouwverkeer en in welke mate gebruik maakt van de brug. Daarnaast betekent het toelaten van landbouwverkeer dat op de brug een dure constructie moet worden gerealiseerd. De negatieve effecten voor het landbouwverkeer dienen dan toch tenminste te kunnen worden afgewogen tegen de extra kosten voor de aanpassing van de brug. Daarnaast is het tevens mogelijk alternatieven voor landbouwverkeer te realiseren door het in gebruikstellen of verplaatsen van een pontveer. 15. De Gelderse Milieufederatie, Vereniging Natuurmonumenten Gelderland en Staatsbosbeheer Regio Oost concluderen naar aanleiding van de TN/MER het Meest Milieuvriendelijk Alternatief uit te werken tot een OTB aangevuld met bovengenoemde maatregelen ter vermindering van de negatieve effecten op de omgeving.	

Volgnummer: 36 **Kenmerk:** **Gedateerd: 20-5-2005**	**Afzender:** G.P. Schouten en J. Schouten Boersberg 1 6865 NG DOORWERTH
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Wij hebben grote bezwaren tegen de verbredingsvariant 5.4, omdat deze variant een groot deel van onze huiskavel zal ontnemen en dit heeft grote gevolgen voor onze camping. 2. *De camping kan niet worden beschermd tegen* geluid. 3. Ook de natuur- en landschapswaarden zullen sterk verslechteren bij de variant 5.4. 4. Ook vanuit onze veehouderijbedrijf zijn wij tegen variant 5.4, omdat de huiskavel een stuk kleiner zal worden dan bij de andere varianten. De huiskavel is van groot belang om ons veehouderijbedrijf in de toekomst te laten voortbestaan. Voor de economie kan uitgeweken worden naar andere varianten zoals 5.0 en 5.2.	1, 3 en 4. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 2. Uw opmerking klopt. De Wet geluidhinder regelt met welke bestemmingen in een geluidsonderzoek *rekening gehouden moet worden. Dit betreft* woningen, onderwijsgebouwen, ziekenhuizen en verpleeghuizen, andere gezondheidszorggebouwen dan ziekenhuizen en verpleeghuizen met bijbehorende terreinen en woonwagenstandplaatsen. Campings en andere terreinen voor openluchtrecreatie horen daar inderdaad niet bij. Geluidshinder bij dergelijke bedrijven wordt primair als een normaal bedrijfsrisico gezien, waar de overheid geen taak in heeft. De Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft echter ook uitgesproken dat er in het geluidsonderzoek voor wegverbredingsprojecten wel degelijk 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 ook onderzocht hoe de geluidssituatie bij uw camping zich ontwikkelt als gevolg van de verbreding. Gebleken is dat de geluidsbelasting in 2020 niet hoger zal zijn dan deze in 2006 al was. Dat komt doordat op het wegvak ter hoogte van uw camping een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB)) zal worden aangebracht, om de geluidsbelasting van de woonkernen Heelsum en Renkum terug te dringen. Uw camping heeft hier ook profijt van. In de eerste jaren na de verbreding zal de geluidsbelasting daarom zelfs 2 tot 3 dB(A) lager zijn dan in 2006 het geval is. Er zal daarom eerder sprake zijn van een verbetering van de geluidssituatie bij uw camping dan van een verslechtering.

Volgnummer: 37	**Afzender:** J. en H. Verploegen Ir van Stuivenbergweg 11 a 6644 AA EWIJK
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik heb nog geen verslag van de hoorzitting in Beuningen ontvangen en verzoek om toesturing ervan. 2. De plannen voor de verbreding van de A50 raken ons persoonlijk. Wij wonen aan de Ir. van Stuivenbergweg 11A te Ewijk grenzend direct aan de huidige autosnelweg. Bij de aanleg van deze rijksweg en de waalbrug hebben wij al grond moeten afstaan. Door de voorliggende plannen voor wegverbreding en volgens het kaartmateriaal zullen de bestaande schuur en kas moeten verdwijnen en komt het woonhuis naast de snelweg te liggen. 3. Wij verkeren al vanaf de startfase van de plannen in onzekerheid over de gevolgen voor onze eigendommen. 4. Deze situatie heeft een negatieve invloed op de economische waarde van het woonhuis en de omliggende gronden. Wij verzoeken vriendelijk zo snel mogelijk duidelijkheid te verschaffen over de consequenties van de plannen voor onze persoonlijke situatie en de wijze waarop wij schadeloos gesteld kunnen worden.	1. Bij insprekers is in oktober 2005 geïnformeerd of zij het inspraakverslag al toegestuurd hadden gekregen. Zij hadden het verslag inmiddels ontvangen. 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord (zie inleiding). 3. Om waar mogelijk onzekerheid over de gevolgen van de voorgenomen aanpassing van de A50 weg te nemen is in een voorfase de notitie "Selectie alternatieven en varianten opgesteld en gepresenteerd. Juist bij de rivierkruisingen, waar een extra brug leidt tot een asymmetrische verbreding is gekeken of in een voorfase al een oostelijke of westelijke ligging kon worden gemotiveerd. In de kruising met de Neder-Rijn kon wel een keuze worden gemaakt. In de Waalkruising nog niet door het ontbreken van voldoende steekhoudende argumenten. Helaas is het daarmee niet mogelijk geweest onzekerheid bij de insprekers weg te nemen. Overigens zijn omwonenden periodiek via nieuwsbrieven en incidenteel door informatieavonden op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen rond de trajectstudie A50. Daarnaast is in de voorbereiding van de OTB'n enkele malen met betrokkenen gesproken over de consequenties van de verbreding van de A50. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 4. Zie algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota. Met de ter visie legging van het OTB Ewijk-Valburg zal er meer duidelijkheid komen over de plannen en de effecten daarop voor uw persoonlijke situatie. Deze ter visie legging wordt medio 2007 verwacht.

Volgnummer: 38	**Afzender:** S.P.R. Jansen Voorweem 43 6675 EC VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik heb geen bezwaar tegen de verbreding van de A50 maar wel tegen de wijze van uitvoering. De normen voor geluidsoverlast en luchtvervuiling worden nu al ruimschoots overschreden. Aan de oostkant van de A50 geeft de geluidsoverlast grotere problemen dan aan de westkant vanwege de overheersende westelijke windrichting, en de berekeningsmodellen houden hier geen rekening mee. Is in de rekenmethodiek rekening gehouden met windrichting? In de nota staat dat de contouren aan de oost- en de westzijde even groot zijn. In de praktijk is er echter meer geluidshinder en vervuiling aan de oostzijde. 2. De luchtverontreiniging overschrijdt de wettelijke normen al jaren en dit probleem kan bij geen enkele variant opgelost worden. Dit is niet acceptabel. 3. Lichtvervuiling is eveneens een probleem dat de laatste jaren is toegenomen en heeft een vorm aangenomen die onacceptabel is. Als de verlichting uit het oogpunt van veiligheid voor het verkeer moet branden, dan moet de verlichting na de spits doven. Dit levert een aanzienlijke besparing op en komt het milieu ten goede. 4. De gewenste fly-overs die gepland staan op het knooppunt Valburg zijn onacceptabel. Mijn voorkeur gaat uit naar variant 3. De meest gunstige varianten die Rijkswaterstaat heeft ontwikkeld beloven in het meest optimistische geval een ongewijzigde en nu al onacceptabele situatie. Voor het dorp Valburg betekent het, dat het geluid zal toenemen en ook voor luchtvervuiling zijn extra maatregelen vereist om te voldoen aan de huidige normen. Er moeten varianten ontwikkeld worden die de leefbaarheid in het dorp Valburg op een acceptabel niveau terugbrengen. 5. Er is wel veel aandacht besteed aan de flora en fauna rond de A50, maar in verhouding hiermee veel te weinig aan het leefmilieu van de mensen in de omgeving van de A50. De meest getroffen bewoners op korte afstand van de A50 in Valburg zijn nooit naar hun mening gevraagd. Ik ben daarom van mening dat bewoners in een straal van 100 meter van de A50 opnieuw geïnterviewd zouden moeten worden als aanvulling op het uitgevoerde belevingswaardeonderzoek. **Inspraakreactie tijdens hoorzitting** 6. Ik ben verbaasd over het feit dat bewoners in	1. De Wet geluidhinder vereist dat in het geluidsonderzoek de jaargemiddelde zogenaamde etmaalwaarde van de geluidsbelasting bepaald wordt. 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). Onder meer om die reden wordt in het geluidsonderzoek met computerberekeningen gewerkt in plaats van met metingen. De normen in de Wet geluidhinder zijn namelijk 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 inderdaad van moment tot moment. Het ene moment kan het geluidsniveau gemakkelijk 10 tot 15 dB(A) hoger of lager zijn dan het andere moment, afhankelijk van de drukte van het verkeer en de weersomstandigheden. Aan de berekeningen in het geluidsonderzoek worden trouwens gedetailleerde wettelijke eisen gesteld (in het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002). 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 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. Met de gemiddeld heersende windrichting moet volgens het Reken- en Meetvoorschrift ook rekening gehouden worden. 2. Voor luchtkwaliteit, evenals voor andere milieuaspecten, zal aan wet- en regelgeveing voldaan moeten worden. Tijdens de TN/MER-fase behoeft het behalen van normen echter nog niet inzichtelijk te worden gemaakt. In de OTB-fase voor de A50 Valburg-Grijsoord is het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en is een nieuw luchtonderzoek gedaan. Hieruit 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

een straal van 100 meter van de A50 niet gekend zijn in het belevingswaardeonderzoek.	concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. 3. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 4. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. In het standpunt is, in lijn met de hier uitgesproken voorkeur, gekozen om het knooppunt Valburg aan te passen conform de benuttingenvariant in plaats van de oplossing met fly-overs. Een van de overwegingen om voor knooppunt Valburg te kiezen voor de benuttingenoplossing ligt in de compactere vormgeving van de knoop. De compacte vorm leidt tot minder omgevingseffecten in termen van visuele hinder, ruimtebeslag, geluidhinder en aantasting van de luchtkwaliteit. Bij de uitvoering van het geluidsonderzoek voor de gekozen verbredingsvariant zijn de verplichtingen die uit de Wet geluidhinder voortvloeien het uitgangspunt. De Wet geluidhinder stelt inderdaad als voornaamste eis dat de toekomstige geluidsbelasting, 10 jaar na het openstellen van de gewijzigde weg, niet merkbaar hoger wordt dan in de huidige situatie. De Wet geluidhinder gaat daarmee van het zogenaamde 'stand still'-principe uit. Op grond van deze systematiek is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) geluidsbelastingen bij geluidsgevoelige bestemmingen langs de A50. Op basis van een doelmatigheidstoets zijn vervolgens maatregelen bepaald die de toekomstige geluidsbelasting van deze bestemmingen terugdringen. Dit heeft ertoe geleid dat voor de gekozen verbredingsvariant op een grotere schaal dan in de Trajectnota/MER voorzien was een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) aangebracht zal worden. Dit betekent dat ter hoogte van Valburg over een lengte van een kilometer een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) zal worden aangelegd. Hierdoor wordt de geluidsbelasting van woningen op korte afstand van de weg, bijvoorbeeld aan de Mellardsestraat en de Broekstraat, met ongeveer een decibel verminderd. Uw woning ligt op ruim een kilometer afstand van de A50, en daarmee ruimschoots buiten de wettelijke geluidszone waarbinnen de normen van de Wet geluidhinder gelden. Deze zone is 600 meter breed aan weerszijden van de weg. Vanwege de afstand van uw woning tot de A50 zal het effect van het aan te leggen stille wegdek bij uw woning wat minder zijn. De Wet geluidhinder biedt vanwege de wettelijk begrensde zonebreedte van 600 meter echter geen mogelijkheden om hiermee rekening te houden. 5. De opvatting dat er te weinig aandacht is geweest voor de leefomgeving van de omwonenden wordt niet onderschreven. Zoals in de Trajectnota is beschreven is in de totstandkoming van de nota een optimalisatieproces uitgevoerd waarin de wegontwerpen zijn aangepast vanwege de waarden en belangen in de omgeving. Voorts zijn de effecten op de omwonenden uitgebreid onderzocht wat onder andere blijkt uit het deel "achtergronden" van de TN/MER waarin de helft van de hoofdstukken

	betrekking heeft op mensgerelateerde waarden en belangen. 6. Naar aanleiding van de inspraakreactie op de hoorzitting in Heteren is op 21 april 2005 aan de heer Jansen de rapportage van het belevingswaardeonderzoek toegestuurd. Over zijn tweede vraag, wie er in zijn buurt zijn geënquêteerd, is daarbij gemeld dat navraag is gedaan bij het bureau dat het onderzoek heeft uitgevoerd. Helaas bleek het vanwege de *privacywetgeving niet mogelijk namen van* individuele geënquêteerden door te geven. Wel is gemeld dat de gekozen omvang van de steekproef (1000 geënquêteerden, 37% respons) ruim voldoende was om statistisch betrouwbare uitspraken te doen.

Volgnummer: 39	**Afzender:** M.F. Oomkes Ingenieur Munterlaan 19 6865 TC DOORWERTH
Kenmerk:	
Gedateerd: 20-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De ministeries van V&W en VROM doen te weinig aan het terugdringen van het autogebruik. Door het verbreden van wegen zullen de weggebruikers niet hun auto laten staan, dit geldt ook voor de transportsector. Voor vervoer over water is nog veel ruimte beschikbaar: een betere benutting van vaarwegen zou veel vrachtwagens overbodig maken. Wij denken dat er dwang nodig is om bij veel mensen de knop om te zetten om serieus over hun eigen mobiliteitsgedrag na te gaan denken. 2. Het belangrijkste punt bij de wegverbredingen als de A50 is het effect op het milieu: de geluidsoverlast en de bedreiging van de volksgezondheid. Er moeten maatregelen tegen geluidsoverlast worden getroffen bij Heelsum en Wolfheze. 3. In het natuurgebied Wolfheze zijn maatregelen om geluidsoverlast tegen te gaan, wenselijk. Een in hoogte beperkt scherm kan al veel lawaai tegen houden en beschermt wild tegen vermorzeling door verkeer. 4. Uitlaatgassen van auto's vormen een bedreiging voor de volksgezondheid en het milieu. In de trajectnota staat dat maatregelen tegen fijn stof niet nodig geacht worden omdat er geen overschrijding van het jaargemiddelde zal zijn. Hierbij wordt over het hoofd gezien dat er in het Besluit ook sprake is van een grenswaarde voor het daggemiddelde die maximaal 35 keer per jaar mag worden overschreden. 5. Is het niet mogelijk de parallelweg voor landbouwverkeer op de brug over de Nederrijn voor het verkeer van de A50 open te stellen. Dit scheelt veel kosten. 6. Is het ecoduct bij Wolfheze een integraal onderdeel van de plannen voor de A50 of is dit een apart project met eigen financiering? In hoeverre is de realisering en financiering van dit ecoduct verzekerd? 7. De maatregel toeritdosering is niet in de trajectnota opgenomen om het aantal voertuigen over de A50 te beïnvloeden en daarmee het overaanbod te voorkomen.	1. De regering heeft de hoofdlijnen voor het ruimtegebruik in Nederland vastgelegd in de Nota Ruimte. De Nota Ruimte bevat generieke regels ter waarborging van de algemene basiskwaliteit, de ondergrens voor alle ruimtelijke plannen, waaraan alle betrokken partijen zijn gebonden. Op het gebied van economie, infrastructuur en verstedelijking gaat het bijvoorbeeld om het bundelingsbeleid, het locatiebeleid, een goede balans tussen de diverse functies, milieuwetgeving en veiligheid. Op het gebied van water, natuur en landschap is de basiskwaliteit gewaarborgd door o.a. de watertoets. De uitwerking voor verkeer en vervoer vindt plaats in de Nota Mobiliteit. Van deze nota is in februari 2006 deel IV, door de Tweede en Eerste Kamer vastgesteld. In de Nota Mobiliteit wordt aangegeven dat een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid mensen kansen bieden om zich te ontplooien en te ontspannen en essentieel is om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. Stimuleren van vervoer over water voor dit laatste is daarbij één van de items. De plannen voor de A50 zijn een uitvloeisel van bovenvermeld beleid. In de milieueffectrapportage zijn de effecten van de verschillende alternatieven weergegeven. 2. Het voorkeursalternatief dat de Minister heeft gekozen, is/wordt uitgewerkt in twee OTB'n. Voor de A50 Valburg-Grijsoord is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat dat het aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) plus een afschermende voorziening van 2,5 meter hoog op het Beekdalviaduct doelmatige geluidsmaatregelen zijn. Deze zijn opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengen deze maatregelen de geluidsbelastingen in Renkum/Heelsum en Wolfheze met circa 2 tot 10 dB(A) omlaag, afhankelijk van de ligging van de woningen en de afstand tot de weg. Ook is er voor de A50 Valburg-Grijsoord een luchtonderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek 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. De TN/MER constateert dat waar de A50 de Ecologische HoofdStructuur (EHS) doorsnijdt de *geluidsbelasting tussen 2000 en 2020 vermoedelijk* niet afneemt. In de TN/MER is er echter nog geen rekening mee gehouden dat er op vrijwel het hele traject stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) aangebracht zal worden. In het kader van de Natuurbeschermingswet is in het OTB Valburg-Grijsoord getoetst of de wegverbreding geen significant verslechterend effect op de aanwezige Vogel- en habitatrichtlijngebieden op de Veluwe en langs beide rivieroevers heeft. Dit blijkt niet het geval te zijn. Geluidsschermen zijn voor het beperken van de geluidsbelasting van natuurgebieden onvoldoende effectief, omdat geluidsschermen vooral effectief zijn op korte afstand van de weg. Bovendien leveren geluidsschermen visuele hinder en barrièrewerking op die in dergelijke omgevingen ongewenst zijn. Om het doodrijden van wild zo veel mogelijk te voorkomen zijn in het verleden al diverse maatregelen getroffen zoals het plaatsen van rasters en kleinwildtunnels. Het Landschapsplan in het kader van het OTB Valburg-Grijsoord voorziet nog in aanvullende ontsnipperingsmaatregelen om fauna niet het slachtoffer te laten worden van het verkeer. In het OTB Ewijk-Valburg zal nader op deze vraag worden ingegaan. 4. Zie antwoord 2. 5. Bij nadere analyse en doorrekening van de constructie van de Neder-Rijnbrug is gebleken dat de huidige belasting van de parallelwegen door *landbouwverkeer (westzijde) en fietsverkeer* (oostzijde) binnen de constructieve eisen blijft. Dit betekent dat de situatie na herinrichting van de brug voor 2x3 rijstroken de situatie van landbouwverkeer en fietsers ongewijzigd blijft en er geen alternatieve verbinding nodig is. Uit de analyse is ook gebleken dat de parallelwegen een belasting bij volledige openstelling door al het autoverkeer niet aankunnen. 6. Het ecoduct maakt in de TN/MER onderdeel uit van het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA), maar kan ook in elk ander alternatief ondergebracht worden. De Minister heeft daarover in het standpunt een beslissing genomen. In het Meerjarenplan Ontsnippering is het ecoduct nabij verzorgingsplaats Kabeljauw als uit te voeren project na 2010 opgenomen. De financiering is ook vastgesteld en dient door het ministerie van V&W gedaan te worden. Om werk met werk te maken is besloten het ecoduct mee te nemen in de realisatie van de aanpassing van de A50. 7. (Toerit)dosering wordt op dit moment toegepast als maatregel met als doel de kwaliteit van de verkeersafwikkeling op de autosnelwegen te verbeteren; de maatregel is daarbij niet gericht op verlaging van het verkeersaanbod omdat dit zou kunnen leiden tot overbelasting van het onderliggend wegennet. Het effect van toeritdosering in haar huidige toepassingsvorm is dus niet geschikt om op

	de A50 een overaanbod van verkeer in 2020 te voorkomen.

Volgnummer: 40 **Kenmerk:** **Gedateerd: 24-5-2005**	**Afzender:** 11 Eensluidende reacties Moordakkerstraat 6 6674 AP HERVELD
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De insprekers brengen een aantal punten onder de aandacht: 1. De huizen aan de zuidwest kant van de A50 in Herveld, liggen tussen de 50 en 1000 meter vanaf de A50. Al jaren ervaren wij enorme geluidsoverlast door het toenemende verkeer dat alsmaar erger wordt. Daarnaast geeft de richel op de brug veel overlast. Dit levert dagelijks stress op met daarmee gepaard gaande verschijnselen. 2. De luchtverontreiniging speelt een grote rol. De fijnstof die wij inademen is niet gering en daarnaast komt het stof terecht op groenten, fruit, bomen en planten die in onze moestuin, boomgaard en/of plantenkwekerij staan. 3. Verzocht wordt om een hoog geluidsscherm te plaatsen vanaf de oprit van de A15 tot aan de Waalbrug aan beide zijden. Daarnaast moet de maximumsnelheid van de A50 worden teruggebracht.	Deze vragen zullen bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord.

Volgnummer: 41	**Afzender:** Gelders Particulier Grondbezit O.O. Gorter Postbus 65 6700 AB WAGENINGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het G.P.G. pleit voor het MMA en sluit zich qua onderbouwing hiervan aan bij de Gelderse Milieu Federatie. Het effect van deze variant op het landbouwverkeer moet beter in beeld gebracht worden. 2. Het GPG pleit voor maximale inspanningen ter reductie van de geluidshinder. Op het gehele traject maar ook aan de oostzijde bij Heelsum ter hoogte van landgoed "De Kamp". Bij Valburg is in onze visie eveneens een maximale inspanning ter reducering van de geluidshinder nodig. Daar zou ook een extra snelheidsbeperking tot maximaal 80 km/uur overwogen moeten worden. 3. Particuliere landgoederen wensen een rol te krijgen bij de realisatie van natuurcompensatie voor dit project in de vorm van herbebossing. Het particuliere landgoed "De Mellard" heeft dit reeds aangegeven. 4. Het GPG wil de suggestie doen de introductie van een pontje voor lokaal verkeer te overwegen. Ten bate van bestemmings- en recreatief verkeer, maar ook als mogelijk alternatief voor lokaal landbouwverkeer.	1. Op grond van de motivatie zoals verwoord in het standpunt is gekozen voor een andere voorkeursoplossing. De gekozen oplossing heeft, met uitzondering van het verschuiven van het westelijke fietspad van de oude naar de nieuwe brug in de Waalkruising, geen consequenties voor het landbouwverkeer. Zowel in de Waalkruising als de kruising met de Neder-Rijn blijven de faciliteiten die voorheen bestonden voor het landbouwverkeer gehandhaafd. Bij nadere analyse en doorrekening van de constructie van de Neder-Rijnbrug is gebleken dat de huidige belasting van de parallelwegen door landbouwverkeer (westzijde) en fietsverkeer (oostzijde) binnen de eisen blijft. Dit betekent dat de situatie na herinrichting van de brug voor 2x3 rijstroken de situatie van landbouwverkeer en fietsers ongewijzigd blijft en er geen alternatieve verbinding nodig is. 2. Zie algemeen antwoord nr. 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 op het Beekdalviaduct ter hoogte van Renkum/Heelsum wordt een geluidsscherm gebouwd. Ook landgoed "De Kamp" heeft voordeel van deze geluidsmaatregelen. Voor Valburg is geen plaatsing van aanvullende geluidsschermen voorzien, omdat dit niet doelmatig is gebleken. Snelheidsverlaging als maatregel om de geluidshinder terug te dringen wordt alleen als uiterste redmiddel ingezet, bijvoorbeeld omdat zonder zo'n maatregel niet aan maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Daarvan is in deze situatie geen sprake. Daarom is in de OTB'n ook geen verlaging van de maximumsnelheid tot 80 km per uur opgenomen. Binnen de grenzen van de Wet geluidhinder is de gekozen maatregel van een stiller wegdek het maximaal haalbare. De geluidsbelastingen van woningen in Valburg zullen hierdoor ook afnemen. 3. In het OTB Ewijk-Valburg zal verder op deze vraag worden ingegaan. 4. Zie antwoord bij vraag 1.

Volgnummer: 42 **Kenmerk:** **Gedateerd: 24-5-2005**	**Afzender:** LTO Vastgoed G.J. de Lorijn namens clienten W.M. Lam en M.A.M. Lam-Derks Postbus 74 6700 AB WAGENINGEN
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Mijn cliënten hebben een melkveebedrijf in de zuidwesthoek van het knooppunt Ewijk. Thans staat dit melkveebedrijf in de verkoop. Een enkele variant met name de variant met een verbindingsweg van de A50-westbaan naar de A73 -zuidbaan in een boog om knooppunt Ewijk heen treft voornoemde onroerende zaak zeer. De gevolgen van een dergelijke ingreep voor voornoemd melkveebedrijf zijn niet te overzien. Een dergelijke verandering van het perceel leidt tot een substantiële verkleining van de huiskavel *en derhalve tot een zeer forse* waardevermindering van het overblijvende.	1. Met het oog op beperking van de omgevingseffecten, waaronder ruimtebeslag, is in het standpunt gekozen voor een aanpassing van knooppunt Ewijk volgens de compacte oplossing uit het MMA. Het ruimtebeslag in de zuidwesthoek wordt hierdoor aanzienlijk beperkt ten opzichte van de ruime variant waarvoor inspreker bevreesd is. Resultaat hiervan is dat voor de realisatie van het gekozen alternatief geen grondaankoop van uw cliënt nodig is. Voor een reactie op vermeende waardevermindering *van de woning/het bedrijf van uw cliënt wordt* verwezen naar de algemene reactie opgenomen onder punt 7, voorin deze nota van antwoord.

Volgnummer: 43	**Afzender:** de Dorpsraad Heteren C. van de Lindeloof Onze Lieve Vrouwestraat 47 6666 AK HETEREN
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De dorpsraad verzoekt om een maximale inspanning te verrichten om de leefbaarheid in de woonkern Heteren te verbeteren. 1. De geluidsoverlast moet worden teruggedrongen door: • aanpak bij de bron: tweelaags- Zeer Open Asfalt en geluiddempende voegovergangen brug in alle alternatieven meenemen in plaats van alleen in het MMA. • geluidsabsorberende schermen of grondwallen op het hooggelegen talud van de A50 en op de brug aan te leggen, ter voorkoming van 'strooigeluid' over het dorp. • een bovenwettelijke inspanning ter grootte van 50% extra geluidsreductie te leveren voor de verbetering van de leefbaarheid, aangezien de geluidshinder door de Heterense bevolking als een groot leefbaarheidprobleem wordt ervaren. 2. Uitstoot van uitlaatstoffen moet verminderen door het verkeer gelijkmatig te laten doorstromen. Alternatief 5.4 geeft een gelijkmatige verkeerssnelheid met de minste verstoringen van in- en uitvoegend verkeer. Een aantal alternatieven geven een duurzame doorstroming waarmee files in de toekomst worden voorkomen. 3. Verkeersdoorstroming en veiligheid: Alternatief 5.4 is een toekomstvaste veilige oplossing, welke passend is voor de specifieke situatie bij rivierovergangen waarvan naast het doorgaande verkeer de regio gebruik maakt. a. Een logische scheiding van het regionale en doorgaande verkeer, welke de rivier kruist. b. Een veilige oplossing met minder verkeersconflictpunten doordat er minder in- en uitvoegend verkeer plaatsvindt. c. rotondes toepassen op de aansluitingen d. een fietspad met een zelfde ontsluitingsstructuur als in de huidige situatie inclusief afscherming van het autoverkeer met een transparant spat/windscherm. 4. De dorpsbewoner streeft een plattelandsbeeld na. De transparante schermen op de Rijnbrug moeten zodanig vorm gegeven worden dat de brug wordt benadrukt. Op het gedeelte waar de A50 hoog ligt dient de oeverwal met bestaande bossage benadrukt te worden en de geluidabsorberende voorziening dient hierin op te	1. Zie algemeen antwoord nr. 8 en 9 voor in de nota. Uw verzoek om een zodanige bovenwettelijke inspanning te leveren dat 50% meer geluid gereduceerd wordt kan niet worden ingewilligd. Rijkswaterstaat voert de regels van de Wet geluidhinder nauwkeurig en volledig uit. Wanneer dat kosten voor maatregelen met zich brengt, worden deze kosten op basis van wettelijke verplichtingen gemaakt. Extra kosten maken voor extra, bovenwettelijke maatregelen zou betekenen dat de belastingbetaler extra zou moeten betalen, zonder dat dit op een wettelijke verplichting gebaseerd is. Door de toepassing van stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) zal de geluidsbelasting echter wel zo'n 3 tot 4 dB(A) afnemen ten opzichte van de huidige situatie. Dat komt omdat er in de huidige situatie nog gedeeltelijk dicht asfaltbeton (DAB) als wegdekverharding aanwezig is. Tweelaags ZOAB is een aanzienlijk stiller wegdek dan DAB. De geluidssituatie zal dus in elk geval duidelijk merkbaar verbeteren, ook al worden 'slechts' de wettelijk vereiste maatregelen getroffen. 2. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 3a/b. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 3c. De kruisingen van de toe- en afritten van de aansluiting Heteren met de N837 vallen buiten de OTB Valburg-Grijsoord maar zijn onderdeel van de doortrekking van de provinciale weg N837 naar Arnhem-zuid. 3d. Bij nadere analyse en doorrekening van de constructie van de Neder-Rijnbrug is gebleken dat de huidige belasting van de parallelwegen door landbouwverkeer (westzijde) en fietsverkeer (oostzijde) binnen de eisen blijft. Dit betekent dat na herinrichting van de brug voor 2x3 rijstroken de situatie voor landbouwverkeer en fietsers ongewijzigd blijft. 4. In het Landschapsplan in het kader van het OTB Valburg-Grijsoord is aan uw suggesties voor de inrichting van de omgeving van Heteren grotendeels tegemoet gekomen. Uitgangspunt is inderdaad om de oeverwallen met groene bossages te voorzien of om bestaande bossages op de oeverwallen te behouden. In de gebieden achter de oeverwallen zullen water en griend hoofdzakelijk aanwezig zijn. De westelijke wegberm wordt echter voorzien van een transparante bomenrij, om de relatie met het bestaande en het nieuw aan te leggen

gaan. De westelijke wegbermen moeten worden ingericht met brede waterpartijen met flauwe oevers met een griendenachtige beplanting. De oostelijke wegbermen moeten worden ingericht met brede waterpartijen met flauwe oevers met een lage begroeiing van gras en riet. **Inspraak tijdens hoorzitting** 5. Individuele belangen van omwonenden moeten serieus genomen worden daarom moet Rijkswaterstaat met mensen en groeperingen praten die vlak bij de weg wonen. De dorpsraad kan hierbij een actieve rol vervullen. 6. Neem als optie mee dat het verkeer vanuit het noorden richting Tiel/Rotterdam op de spitsstrook kan blijven rijden. 7. Wat zal er gedaan worden aan het klappen van de brug?	bedrijventerrein van Heteren in te kleden. 5. Belanghebbenden en belangenorganisaties worden via een informatiekrant en de website www.a50info.nl op de hoogte gehouden van de ontwikkelingen. 6. De spitsstrook is als volwaardige 3e rijstrook geïntegreerd in uitgewerkte voorkeursalternatief. 7. Zie algemeen antwoord nr. 9 voor in de nota.

Volgnummer: 44	**Afzender:** J.G.Th.M. Kersten Van Heemstraweg 36 6644 KG EWIJK
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Een van de mogelijke alternatieven voor de oplossing van de verkeersdruk op de A50, namelijk doortrekking van de Maas en Waalweg van knooppunt Ewijk tot de Prins Willem Alexanderbrug, is niet meegenomen in de trajectnota. 2. De uitbreiding van de A50 leidt tot een ernstige toename van de luchtverontreiniging van de naaste omgeving, zoals de percelen gelegen aan de van Heemstraweg, onder Ewijk. De grenswaarden voor lucht worden hier nu al overschreden. 3. De uitbreiding van de A50 leidt tot een ernstige toename van geluidsoverlast. 4. De begroeiing aan de westzijde van de A50, ter plaatse van de Van Heemstraweg zal verdwijnen. Hiermee zal ook de (beperkte) bescherming die dit tegen geluidsoverlast biedt verdwijnen. Hierdoor zal een toename van geluidsbelasting ontstaan op de percelen gelegen aan de Van Heemstraweg. 5. Hei-, boor-, of bemalingswerkzaamheden voor aanleg van de A50 kunnen schade veroorzaken aan gebouwen in de omgeving. Voordat met de werkzaamheden begonnen wordt, dient een inventarisatie van de huidige technische staat van de gebouwen plaats te vinden. Rijkswaterstaat en externe uitvoerders dienen op voorhand hun aansprakelijkheid voor schade ten gevolge van de uitvoering van werkzaamheden te aanvaarden. 6. Ik vrees voor waardedaling van percelen en opstallen in naaste omgeving van de A50. De waarde van deze percelen en opstallen dient vooraf geinventariseerd te worden. Rijkswaterstaat dient op voorhand de aansprakelijkheid voor dergelijke waardedaling te aanvaarden. 7. Zeer lange tijd is door verschillende overheidsinstanties de verwachting gewekt dat er geluidsschermen zouden komen, ook aan de westzijde van de A50. Bij uw plannen zullen na uitbreiding van de A50 slechts op een beperkt aantal plaatsen geluidschermen komen. De voorziene uitbreiding werkt daarbij in termen van geluidsoverlast nog eens cumulatief.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 betreffende N322 2. Ingeval meer wegcapaciteit leidt tot minder congestie (files), en dat is het doel van de beoogde wegaanpassing, zal er juist een vermindering van de luchtverontreiniging plaatsvinden. Daarnaast zal het wagenpark schoner worden in de komende jaren als gevolg van technische ontwikkelingen, waardoor de luchtverontreiniging nog eens extra verbetert ten opzichte van de huidige situatie. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 3. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 4. In artikel 2 van het wettelijke Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 (Rmg 2006) is bepaald met welke factoren rekening gehouden moet worden bij de bepaling de geluidsbelasting bij geluidsgevoelige bestemmingen. Demping door vegetatie hoort daar niet bij. De invloed van vegetatie op de geluidsoverdracht is in het algemeen gering en niet goed voorspelbaar. Garanties voor de duurzaamheid van het akoestisch effect zijn in de praktijk nauwelijks te geven. In de geluidsberekeningen wordt er daarom geen rekening mee gehouden. Zelfs als de begroeiing geheel verwijderd zou worden, zal dat daarom niet tot hogere geluidsbelastingen leiden dan die welke in het geluidsonderzoek zijn aangegeven. 5.Voordat de werkzaamheden in het kader van de verbreding starten, wordt op initiatief van Rijkswaterstaat bij opstallen en gronden die mogelijk risico lopen een zogenoemde nulmeting uitgevoerd, die wordt vastgelegd in een opnamerapport. Deze opnamerapporten worden opgesteld door onafhankelijke deskundigen. Mocht later blijken dat er inderdaad schade is opgetreden aan bijvoorbeeld gebouwen of gewassen die het gevolg is van de werkzaamheden aan de A50, zal deze aan betrokkenen worden vergoed. 6. Voor een reactie op vermeende waardevermindering van uw woning of schade die u anderszins schade ondervindt als gevolg van het TB, wordt verwezen naar de algemene reactie onder punt 7, voor in deze nota van antwoord. 7. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord.

Volgnummer: 45	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij *het Inspraakpunt*
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik ben verheugd dat de verkeerssituatie op de *A50 bij Renkum wordt verbeterd. Is het* verbreden van de A50 een oplossing? De boel loopt vaak vast bij de Heterense brug omdat vracht- en personenverkeer elkaar slecht begrijpen. Oplossingen zijn: bij de Heterense brug het vrachtverkeer en het personenvervoer scheiden, een weg aanleggen boven de middenberm of vracht op een andere manier vervoeren. 2. Is het mogelijk een verbinding te maken tussen Noordberg en Boersberg zodat wild en reptielen weer een groter leefgebied krijgen? Is het mogelijk om naast de brug over de A50 van rijksweg N225 een overkapping te maken zodat de Noordberg en de Boersberg weer verbonden worden?	1. Door de regering zijn de hoofdlijnen voor het *ruimtegebruik in Nederland vastgelegd in de Nota* Ruimte. De uitwerking voor verkeer en vervoer vindt plaats in de Nota Mobiliteit. Deze nota is in februari 2006 deel IV, door de Tweede en Eerste Kamer vastgesteld. In de Nota Mobiliteit wordt aangegeven dat een goed functionerend systeem voor personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid zijn essentieel om de economie en de internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De plannen voor de A50 zijn een uitvloeisel van bovenvermeld beleid. In deze plannen wordt het traject tussen de knooppunten Valburg en Grijsoord verbreed tot 2x3 rijstroken. Op de Neder-Rijnbrug worden daartoe de huidige weefstroken tussen de in- en uitvoegers van de aansluitingen Heteren en Renkum omgebouwd tot 3e rijstrook. Vrachtverkeer en personenverkeer hebben inderdaad een ander verkeersgedrag. Scheiden van deze twee soorten verkeer heeft als voordeel dat alleen verkeer met een zelfde soort verkeersgedrag zich op een bepaalde rijbaan bevindt. Nadelen zijn echter het inefficiënt ruimtegebruik door het ongelijkmatig ruimtegebruik van de rijstroken waardoor minimaal nog een extra rijstrook per richting nodig is; de scheiding van rijbanen tussen vracht- en personenverkeer vergt extra ruimte c.q. een constructie boven de middenberm en geeft aanzienlijk extra kosten. Een ander nadeel is dat je bij knooppunten en aansluitingen weer moet mengen wat leidt tot verstoring. En knooppunten en aansluitingen komen juist op dit deel van de A50 veel voor. Bovendien zal in alle gevallen een extra brug over de Neder-Rijn nodig zijn wat aanzienlijke ruimtelijke en financiële consequenties geeft. Om die redenen is niet gekozen voor de door u genoemde oplossingen. 2. Een ecoduct voor wild en reptielen tussen de Boersberg en Noordberg als oplossing voor de versnippering in dit gebied zal inderdaad leiden tot een verbetering. Er is echter door overheden en maatschappelijke groepen ingezet om het gebied rond de Doorwerthse Heide te voorzien van een ecoduct. Deze wens heeft zich vertaald in opname in het Meerjarenprogramma Ontsnippering (MJPO), waarin voor heel Nederland de gewenste ontsnipperingsmaatregelen staan. Binnen de ligging van het project van de A50 is het ecoduct Kabeljauw voorgesteld. Dit ecoduct zal samen met het project A50 worden uitgevoerd. De doelsoorten voor het ecoduct zijn reptielen en amfibieën en is tevens geschikt voor grof en klein wild.

Volgnummer: 46	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Als direct aanwonende langs de A50, bij de brug bij Heteren heb ik deze weg zien uitgroeien tot één van de drukkere trajecten van Nederland. Dat er iets moet gebeuren om het dichtslibben van de weg te voorkomen onderschrijf ik daarom. Welk alternatief het beste daarvoor is, kan ik niet beoordelen. 2. Mijn woongenot is de laatste jaren erg teruggelopen. Het plaatsen van geluidsschermen aan de westkant van de A50 heeft de geluidsbelasting voor ons doen toenemen. Ook is er sinds 5 jaar sprake van een toename van trillingen waardoor er scheuren in het huis zijn ontstaan. Door het toegenomen vrachtverkeer over de brug is het 'bonken' ook erger geworden. Ik vrees dat elke uitbreiding een aantasting van het leefmilieu is.	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. De TN/MER heeft verschillende oplossingen aangedragen om de capaciteit van de A50 Ewijk-Grijsoord te verhogen. Het voorkeursalternatief bestaat uit een sobere verbreding met twee normale rijstroken per richting voor Ewijk-Valburg en met één normale rijstrook per richting voor Valburg-Grijsoord. In twee OTB'n is/wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt. 2. Uit uw brief is op te maken dat uw woning zich aan de oostzijde van de A50 bevindt, in de directe nabijheid van het talud van de A50, en dat u van mening bent dat de geluidsschermen aan de westzijde voor een toename van de geluidsbelasting van uw woning hebben gezorgd. Inmiddels is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd voor het traject Valburg-Grijsoord voor de verbredingsvariant die door de Minister is gekozen. Als uitvloeisel van dit geluidsonderzoek is in het OTB Valburg-Grijsoord besloten om het wegdek van de A50 ter hoogte van Heteren te voorzien van een verharding van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) . Hierdoor zal de geluidsbelasting aan beide zijden van de weg met circa 3 dB(A) dalen. Dit zal een duidelijk merkbare verbetering van de geluidshindersituatie met zich brengen. In de TN/MER 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 door de werkzaamheden of het verkeer op de rijksweg veroorzaakt blijkt te worden en niet het gevolg is van de bouwkundige constructie of de staat van onderhoud, kan een verzoek tot schadvergoeding worden ingediend. Een onafhankelijke commissie beoordeelt het verzoek en geeft aan of een schadevergoeding toegekend zou moeten worden of niet, waarna de Minister vervolgens een beslissing neemt. Voor geluidsoverlast door voegovergangen op de brug zie algemeen antwoord nr. 9 voor in de nota.

Volgnummer: 47	**Afzender:**	Vereniging Vijf dorpen in 't Groen H.J. Lamers Prins Bernhardweg 6 6862 ZG OOSTERBEEK
Kenmerk:		
Gedateerd: 24-5-2005		

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Vereniging Vijf Dorpen in 't Groen geeft de voorkeur aan het MMA. De geringe gevolgen voor onze omgeving spreekt ons het meest aan in dit alternatief. Er is geen nieuwe dalbrug nodig en geen nieuwe brug over de Nederrijn. Er is sprake van een verbetering voor het milieu, doordat in het MMA een ecoduct over en een geluidsscherm langs de A50 is opgenomen.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. De door u gewenste elementen, namelijk geen nieuw viaduct over het beekdal, geen nieuwe brug over de Neder-Rijn, een ecoduct en geluidsmaatregelen maken onderdeel uit van het gekozen alternatief.

Volgnummer: 48	**Afzender:** G.H.J. Smeelen Steensweg 20 47626 Kevelaer (D)
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Op de A15 Bemmel richting A50 's-Hertogenbosch dient eerst naar rechts te worden geritst. Hierdoor daalt de invoegsnelheid en vooral het zware vrachtverkeer heeft moeite voldoende snelheid te winnen. Hierdoor stremt het verkeer op de A50. Waarom niet in plaats van naar rechts ritsen naar links een langere invoegstrook aanbrengen? Hierdoor krijgt de A15 oost en west een langere invoegstrook en neemt de stremming sterk af.	1. Het verkeer van de A15 afzonderlijk laten invoegen op de A50 geeft extra turbulentie op de hoofdrijbaan van de A50, wat een ongunstig effect op de doorstroming heeft van het verkeer op de A50. Dit is niet gewenst.

Volgnummer: 49 **Kenmerk:** **Gedateerd: *24-5-2005***	**Afzender:** Van der Valk Hotel West-End P.J.A.M. van der Valk Amsterdamseweg 505 6816 VK ARNHEM
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Van der Valk west-End hotel maakt bezwaar tegen de verbreding van de A50 omdat de verkeershinder voor de hotelgasten zal toenemen. 2. Waarom is een eerder geplande afrit van de A50 ter hoogte van de Amsterdamseweg niet in de TN/MER opgenomen?	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. Dit zijn woningen, scholen, ziekenhuizen, verpleeghuizen, andere instellingen voor medische zorg en de bijbehorende therapieterreinen, en woonwagenstandplaatsen. Horecabestemmingen 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 van uw hotel (2020) circa 2 dB(A) hoger zal zijn dan die in 2006 al was. De geluidsbelasting op de hoogste verdieping neemt toe van 59 tot 61 dB(A). Dat is nog altijd 9 dB(A) minder dan de maximale grenswaarde die de Wet geluidhinder kent voor woningen. Op basis van deze uitkomsten is in het geluidsonderzoek geconcludeerd dat er geen reden is om voor uw hotel extra geluidsmaatregelen te overwegen. 2. Zie algemeen antwoord nr. 4. voor in de nota.

Volgnummer: 50	**Afzender:** P.J.A.M. van der Valk Amsterdamseweg 507 6816 VK ARNHEM
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik ben tegen een verbreding van de A50 zonder voorzieningen qua geluidwering, omdat ons woonhuis nog meer overlast zal ondervinden van het verkeerslawaai. 2. Volgens de geldende regels voor milieu zal ons woonhuis buiten de toegestane normen vallen van luchtkwaliteit. Mogelijk is dat nu ook al het geval en mag de woning niet bewoond worden. Ik verzoek u mij op de hoogte te houden van de inspraakprocedure en de voortgang van het project.	1. Inmiddels is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd voor de verbredingsvariant die door de Minister is gekozen. Hieruit is gebleken dat de geluidsbelasting van uw woning in de periode tot 2020 met circa 2 dB(A) zal toenemen tot 63 dB(A) op de bovenste verdieping. Dat is 13 dB(A) meer dan de voorkeursgrenswaarde van de Wet geluidhinder, maar nog altijd 7 dB(A) lager dan de maximumgrenswaarde van 70 dB(A). Maatregelen om de toename te voorkomen of beperken zijn niet doelmatig gebleken. Daarom wordt de verwachte toename in het OTB formeel vastgesteld als 'hogere grenswaarde'. Daarbij moet aangetekend worden dat een toename van 2 dB(A) voor het overgrote deel van de bevolking niet waarneembaar is, zeker niet als deze bovendien over zo'n groot tijdsbestek uitgesmeerd wordt. Bovendien zal tijdens de uitvoering van de verbreding nog bezien worden of aan uw woning aanvullende gevelisolatiemaatregelen nodig zijn om de geluidsbelasting binnen de woning te laten voldoen aan de maximale grenswaarde van 45 dB(A). Als dat het geval is, kunnen deze op kosten van Rijkswaterstaat getroffen worden. U houdt echter het recht om de aangeboden voorzieningen te weigeren. In dat geval vervalt de wettelijke verplichting voor de overheid om de gevelisolatie van uw woning te verbeteren. 2. 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 rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. Er is hiermee geen aanleiding om de woning als onbewoonbaar aan te duiden. U wordt zoveel mogelijk op de hoogte gehouden over de voortgang van het project en de inspraakprocedure door middel van nieuwsbrieven en de website www.rijkswaterstaat.nl/wegenoverzicht/a50/

Volgnummer: 51	**Afzender:** E. Smith Ir van Stuivenbergweg 4 6644 AB EWIJK
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Deze nota/MER schetst geen realistisch beeld van de feitelijke te verwachten verkeersontwikkelingen, de daarmee gepaard gaande toename van de nadelige milieueffecten en behandelt geen alternatieven die wellicht wel een adequate oplossing kunnen vormen voor de aanwezige milieuproblemen, die van de slechte luchtkwaliteit in het bijzonder. Deze nota vormt dan ook geen adequate basis voor de keuze van een voorkeursalternatief door de minister van Verkeer en Waterstaat. Om wel tot een verantwoorde keuze van een voorkeursalternatief te komen dient een aanvulling op de nota worden gemaakt en in procedure worden gebracht die de aangegeven tekortkomingen repareert. Daarnaast vormt deze nota/MER ook geen goede informatie-basis voor een toekomstig mer-plichtig ontwerp-tracébesluit. 2a. In de Trajectnota/MER wordt op geen enkele wijze rekening gehouden met de Europese normen voor de luchtkwaliteit. In 2004 werd langs de A50 ten zuiden van de Waalbrug niet voldaan aan de normen voor stikstofdioxide en fijnstof blijkt uit theoretische berekeningen. De onderzochte alternatieven zullen allen een extra toename van het verkeer betekenen en daarmee een extra toename van de emissie van deze stoffen en een toename van de overschrijding van de normen. 2b. De aanname in de nota (deel A blz 45/46,deel B para 8.2) dat de emissies zullen afnemen omdat de toename van het verkeer meer dan gecompenseerd zal worden door het schoner worden van de motoren en andere technische ontwikkelingen is niet gebaseerd op de werkelijkheid. Het RIVM constateert in april 2005 in de Milieubalans dat het kabinetsbeleid inclusief maatregelen onvoldoende is om aan de Europese normen te voldoen. In de TN/MER wordt uitgegaan van SVV II beleid met enige recente aanvullingen. Dit voorgenomen beleid is tot nu toe niet omgezet in concrete maatregelen en heeft nog niet geleid tot een afname van de groei van het wegverkeer. Het huidige kabinetsbeleid leidt eerder tot een toename van de groei. 2c. Ik constateer dat alle besproken alternatieven niet realistisch zijn gezien de Europese regelgeving. Deze alternatieven dienen binnen	1. De TN/MER is, zo concludeerde ook de Commissie voor de milieueffectrapportage in haar toetsingsadvies van 6 juli 2005, een gedegen stuk dat inclusief de aanvulling er op de benodigde essentiële informatie bevatte om een standpunt te bepalen. Wat betreft de te verwachten verkeersontwikkelingen is in het standpunt aangegeven dat er op het moment van standpuntbepaling sprake was van een overgangsfase wat betreft het lange termijn verkeer- en vervoerbeleid. In de scenario's in bijlage 3 bij de TN/MER is inzichtelijk gemaakt wat de invloed is van het hanteren van andere uitgangspunten met name op het terrein van prijsbeleid. De TN/MER gaf daarmee voldoende inzicht om een standpunt te formuleren. In de OTB'n zijn/worden de verkeersprognoses geactualiseerd op basis van de Nota Mobiliteit, met name voor wat betreft de effecten op de omgeving, waaronder de luchtkwaliteit. 2a. In de OTB Ewijk-Valburg zal aangetoond moeten worden dat voldaan wordt aan de vigerende regelgeving. Voor luchtkwaliteit is dat op dit moment het Beluit Luchtkwaliteit 2005. Deze vraag zal verder bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 2b. De aannames rond het schoner worden van motoren en andere technische ontwikkelingen is gebaseerd op feitelijke waarnemingen en beleidsontwikkelingen. De aanname is wetenschappelijk en politiek gedragen en algemeen toegepast. Het gecombineerde effect van maatregelen die de uitstoot verbeteren enerzijds en de verkeersontwikkelingen anderzijds zijn in beeld gebracht middels het luchtonderzoek dat TNO in het kader van de TN/MER heeft uitgevoerd. Hieruit blijkt dat er langs de A50 een verbetering van de luchtkwaliteit optreedt bij verbreding van de weg. De conclusie van het RIVM in april 2005 betreft een generieke uitspraak over het kabinetsbeleid. Op landelijke niveau is nadien aanvullend beleid geformuleerd om in lijn met het europees beleid de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor het project A50 is relevant in hoeverre wordt voldaan aan de normen van het Besluit luchtkwaliteit 2005. Zoals onder 1. is aangegeven zijn in de TN/MER, naast de basisberekeningen, uitgaande van SVV II, in een scenario de gevolgen voor de verkeersgroei van andere beleidsuitgangspunten gepresenteerd. Zoals eerder is aangegeven heeft dit inzicht een rol gespeeld bij de formulering van het standpunt In de OTB'n zijn de uitgangspunten geactualiseerd naar de recente beleidsinzichten op basis van de

het project zelf ervoor te zorgen dat de huidige overschrijding verdwijnt of, wat ik als burger toch mag verlangen, dat ten minste geen toename plaats heeft van de overschrijding door de toename van het verkeer. 3a. Als suggestie wil ik een goed haalbaar alternatief meegeven dat voor voldoende doorstroming zorgt en dat bestaat uit het in voeren van een maximumsnelheid van 70 km/uur voor het traject knooppunt Ewijk- knooppunt Valburg of wellicht 80 km/uur voor personen auto's en 70 km/uur voor vrachtauto's. Hierdoor zal een zeer rustig verkeersbeeld ontstaan, een hoge capaciteit bereikt worden en zullen de emissies sterk verminderen. Ook de geluidsbelasting in de omgeving zal sterk afnemen. 3b. Als tweede suggestie geef ik mee te onderzoeken of bij een snelheid van 70 km/uur de huidige Ewijkse brug in te richten is als een "stadsbrug" met 2 x 4 rijstroken. Voor de huidige fietsstroken, die beperkt toegankelijk zijn voor landbouwverkeer, dient dan een oplossing te worden gevonden. Fietsers kunnen wellicht met een pontje worden overgezet. De besparingen op de aanlegkosten omdat een nieuwe brug niet nodig is kunnen mooi gebruikt worden om het openbaar vervoer te stimuleren. Daarnaast is dit alternatief veel sneller uit te voeren zodat de vergroting van de noord-zuid capaciteit over de Waal en een verbetering van de luchtkwaliteit sneller gerealiseerd kunnen worden. 4. Ten aanzien van de feitelijke situatie en ontwikkeling is uitgegaan van de situatie in 2000. Het is inmiddels 2005 en de werkelijkheid ten aanzien van de toename van de verkeersintensiteit op de A50 laat zien dat deze veel hoger is dan de voorspellingen volgens het gebruikte model met de aangenomen randvoorwaarden. In de nota wordt uitgegaan van een toename tussen 1994 en 2000 van ca 27% en slechts 44% in de 3 x zo lange periode 2000 tot 2020. In bijlage 3 van deel B wordt aangegeven dat het niet invoeren van alleen de beprijzing al leidt tot een extra toename van 14 % in 2020. De effecten van andere scenario's worden in bijlage 3 gunstig beïnvloed door het gebruik van NRM.ON in plaats van NRM.AN zoals in het hoofdrapport. Het is onjuist dat er geen volledige evaluatie is opgenomen van het mislukte beleid, van de werkelijke ontwikkeling van het verkeer op het traject Ewijk-Grijsoord en de consequenties van de toekomstige ontwikkelingen De nota gaat uit van een niet realistisch lage toename van het wegverkeer en het vrachtverkeer in het bijzonder. Hier door worden de negatieve milieueffecten onderschat. Dit heeft invloed op de onderlinge vergelijking van de alternatieven, de wenselijkheid van aanvullende maatregelen als onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief en op de keuze van	Nota Mobiliteit. De hogere groei van het verkeer op de A50 die daaruit volgt, is als uitgangspunt genomen voor de geactualiseerde milieuonderzoeken in de OTB'n. 2c. De alternatieven zijn realistisch in het licht van de doelstelling van het project, namelijk dat oplossingen worden gevonden voor de onvoldoende doorstroming op en de tekortschietende capaciteit van de A50 tussen Ewijk en Grijsoord. De oplossing moet vallen binnen de verantwoordelijkheid van de Minister van Verkeer en Waterstaat en rekening houden met de gevolgen voor de omgeving. Uit de TN/MER blijkt dat alle gepresenteerde oplossingen leiden tot een verbetering voor het aspect luchtkwaliteit rond de A50. Op het moment van publicatie van de TN/MER speelden er de nodige ontwikkelingen rond het beleid en de wet- en regelgeving terzake luchtkwaliteit. In het standpunt is dan ook aangegeven dat tijdens de OTB-fase de problematiek rond lucht-verontreiniging opnieuw tegen het licht zal worden gehouden in het licht van de ontwikkelingen. Verder is aangegeven dat in de OTB'n zal worden voldaan aan de dan geldende regelgeving op het gebied van luchtkwaliteit. 3a. Wat betreft uw suggestie met betrekking tot de Ewijkse brug: hier zijn op basis van de verkeersprognoses 2020 4 rijstroken per rijrichting nodig. De Ministers van V&W en VROM hebben daarbij gekozen voor een robuuste oplossing voor normale rijstroken en een vluchtstrook. Besloten is tot realisering van een tweede brug aangezien op de bestaande brug onvoldoende ruimte beschikbaar is voor genoemde 4 normale rijstroken + vluchtstrook per richting. Overigens blijkt uit praktijkmetingen dat de door u voorgestelde verlaging van de maximumsnelheid tot 70-80 km/uur niet zonder meer zal leiden tot een hogere afwikkelingscapaciteit. 3b. Het aanleggen van 2 x 4 rijstroken is gezien de constructieve eigenschappen van de brug niet mogelijk. Het kruisen van de Waal middels een pontje (fietsverkeer) of een mogelijke nieuwe stadsbrug in Nijmegen (landbouwverkeer) leidt, door de daarmee verbonden wacht- en omrijtijden, tot een aanzienlijke verslechtering van de bereikbaarheid voor de verkeerssoorten. 4. In de verkeersprognoses is uit gegaan van alle op dat moment bekend zijnde ontwikkelingen tot 2020. De toename van de verkeersintensiteiten tot 2020 zullen niet in een rechte lijn verlopen. Zoals u aangeeft is de belangrijkste oorzaak van de relatief beperkte toename van het verkeer tussen 2000 en 2020 in de TN/MER dat daarin rekening is gehouden met geëffectueerd prijsbeleid in de vorm van kilometerheffing. In 2005 was dit prijsbeleid nog niet geëffectueerd wat zijn invloed heeft op de verkeersintensiteiten in dat jaar. Verder is in de TN/MER A50 ervan uitgegaan dat het vrachtverkeer op de A50 in omvang zal verdubbelen ten opzichte van 2000. Ook deze toename zal niet in een rechte lijn verlopen maar afhankelijk zijn van het moment van invoering van de maatregelen uit het landelijk verkeers- en vervoersbeleid.

het voorkeursalternatief. 5. De emissie van fijn stof vormt een belangrijk knelpunt en wordt ook veroorzaakt door slijtage van de banden en het wegdek. Hier wordt helemaal niet op ingegaan. Het TNO-verspreidingsmodel is theoretisch en te optimistisch. Voor een goede inschatting van de effecten op de volksgezondheid van de bewoners rondom de A50 is de werkelijkheid maatgevend en niet de theorie. Een verificatie van het gebruikte model aan de hand van feitelijke metingen van de luchtkwaliteit wordt gemist. De werkelijke gevolgen voor de luchtkwaliteit van de alternatieven en daarmee voor de volksgezondheid in de omgeving van de weg worden in de nota zwaar onderschat door deze te lage aannames voor deze emissies per voertuig en door de onderschatting van de groei van het verkeer. Dit heeft invloed op de onderlinge vergelijking van de alternatieven, de wenselijkheid van aanvullende maatregelen als onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief en op de keuze van het voorkeursalternatief. 6. De nota gaat uit van niet realistische, te lage verkeersprognoses voor 2020. De toename van de geluidsbelasting in de omgeving zal dan ook veel hoger zijn dan aangenomen. De Ewijkse brug is een stalen brug met een asfaltbeton wegdek direct op de stalen bovenflens van de brug. Hierdoor vormt de brug een soort klankkast, die de geluidsemissie versterkt, waardoor ook de huidige geluidsbelastingen onderschat zijn. Daarnaast veroorzaken de voegovergangen van de brug bijzonder hinderlijke piekgeluiden, die in aantal en dus hinderlijkheid alleen maar zullen toenemen bij een verdere groei van de verkeersintensiteit. Deze onderschatting van de huidige geluidsbelasting en van de toename van de geluidsbelasting heeft invloed op de onderlinge vergelijking van de alternatieven, op de wenselijkheid van aanvullende maatregelen ten aanzien van de omvang van de geluidsschermen als onderdeel van het meest milieuvriendelijke alternatief en op de keuze van het voorkeursalternatief . 7. Aan de milieueffecten tijdens de aanleg van het project wordt weinig aandacht geschonken. Alleen in par. 9.4.4 van deel B wordt kort ingegaan op de geluidsproblematiek tijdens de aanleg. Voor de behandelde alternatieven is dit aspect wellicht weinig onderscheidend. Een vollediger behandeling is mijn inziens toch wenselijk. Wanneer mijn voorstel voor een stadsbrugalternatief voor de Waalkruising wordt overgenomen, waarin dus geen nieuwe brug bij Ewijk gebouwd hoeft te worden, zal het aspect "hinder tijdens de aanleg" immers mogelijk wel onderscheidend zijn. **Inspraak tijdens hoorzitting nr 2 op 14/4/05:** 8. Het is een omissie dat in het MMA alleen is gekeken naar een snelheid van 100 km/uur en	Zoals blijkt uit de bijlage van de TN/MER A50 is de verkeersintensiteit op het wegvak Ewijk-Valburg volgens het verkeersmodel NRM-ON beperkt (1,5%) hoger dan volgens het in het hoofdrapport gehanteerde verkeersmodel NRM-AN. Overigens zijn/worden in de OTB'n de meest recente inzichten met betrekking tot de toekomstige ontwikkelingen en de verwachte situatie in 2020 verwerkt. In de OTB'n is niet uitgegaan van een vorm van prijsbeleid zoals kilometerheffing, aangezien op dit moment nog niet vaststaat op welke wijze het zal worden ingevoerd. Hieruit volgt voor het wegvak Ewijk-Valburg een verkeersgroei tussen 2000 en 2020 van 50% zonder wegverbreding en van 64% met wegverbreding (2*4 rijstroken). Deze groei is in lijn met de 'werkelijke' verkeerstoename van 13% die op dit wegvak in de periode 2000-2005 is waargenomen. Een evaluatie van het gevoerde verkeer- en vervoerbeleid vindt niet plaats op het niveau van individuele projecten maar op landelijk niveau, in het kader van de Nota Mobiliteit 5. In de emissiegegevens voor fijn stof is de slijtage van banden, wegdek en remmen meegenomen. Verder is er geen aanleiding het verspreidingsmodel als te optimistisch aan te duiden. Het model wordt regelmatig met metingen geverifieerd en dan blijkt dat de modeluitkomsten goed overeenkomen met meetresultaten. 6. Onder punt 4 is al aangegeven dat de verkeersprognoses voor 2020 niet te laag zijn. De hierop gebaseerde berekeningen van de toekomstige geluidsbelastingen, en daarmee van de toenames van de geluidsbelastingen, zijn daarom evenmin te laag. Wat betreft uw opmerking over de Waalbrug bij Ewijk wordt opgemerkt dat in het Reken- en meetvoorschrift geluidhinder 2006 nauwkeurige wettelijke voorschriften gegeven voor het berekenen van de geluidsbelasting. Het Reken- en meetvoorschrift voorziet bij de berekening van wegverkeerslawaai niet in een correctiefactor voor stalen bruggen, zoals dit bij de berekening van spoorweglawaai wel het geval is. Om die reden is er in de berekeningen van de geluidsbelasting voor het voorkeursalternatief ook geen correctie voor de constructiewijze van de brug toegepast. Voor geluidsoverlast door voegovergangen zie algemeen antwoord nr. 9 voor in de nota. Het toepassen van een correctie voor het stiller worden van het verkeer is ook een uitvloeisel van wettelijke regelgeving. Hierin is aangegeven waar de toepassing van een dergelijke aftrek op gebaseerd is, en dat deze moet worden toegepast tenzij er sprake is van bijzondere omstandigheden waardoor de toepassing achterwege gelaten zou moeten worden. Er is in deze situatie geen sprake van dergelijke bijzondere omstandigheden. Het betreft hier een normale rijksweg, met een normaal verkeersaanbod, waardoor de aftrek volgens de regelgeving gewoon van toepassing is. Deze aftrek wordt zowel op de geluidsbelastingen voor het jaar 2006, als op die voor de toekomstige situatie (2020) toegepast, zodat

niet naar een snelheid van 70 of 80 km/uur. Dit heeft invloed op de milieueffecten en de wegcapaciteit.	de berekende toenames tussen 2006 en 2020 niet onderschat worden. 7. Bij de uitgewerkte alternatieven in de TN/MER is geluidoverlast bij aanleg niet onderscheidend. Zoals eerder betoogd (punt 3b) is de stadsbrug in Nijmegen geen alternatief voor verbreding van de A50 zodat de conclusie hiervoor ongewijzigd blijft. Verder geldt dat tijden de aanlegfase geluids- en trillinghinder zoveel mogelijk zal worden voorkomen. 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. Ook in het contract met de aannemer zal erop worden gewezen dat geluidsoverlast of trillingen zoveel mogelijk vermeden dienen te 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. Te zijner tijd zal in overleg met alle betrokken gemeenten bezien worden hoe overlast zo veel mogelijk vermeden kan worden. 8. Aangezien in het voorgaande al aangegeven is dat alternatieven met een maximumsnelheid van 70 of 80 km per uur in combinatie met het achterwege laten van een nieuwe brug over de Waal niet realistisch zijn, blijft de conclusie in de TN/MER overeind dat de alternatieven op het vlak van hinder in de aanlegfase niet onderscheidend van elkaar verschillen. Voor het toepassen van snelheidsverlaging als middel om de geluidshinder te verminderen geldt het volgende. Bij de uitwerking van de gekozen variant zijn de verplichtingen die uit de Wet geluidhinder voortvloeien het uitgangspunt. Op grond hiervan is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd naar de (toename van de) geluidsbelastingen bij geluidsgevoelige bestemmingen. Op basis van een doelmatigheidstoets zijn vervolgens maatregelen bepaald die de toekomstige geluidsbelasting van deze bestemmingen terugdringen. Het verlagen van de maximumsnelheid tot 80 km per uur maakt daarvan geen deel uit. Snelheidsverlaging als maatregel om de geluidshinder terug te dringen wordt alleen als uiterste redmiddel ingezet, bijvoorbeeld omdat zonder zo'n maatregel niet aan maximale grenswaarden van de Wet geluidhinder kan worden voldaan. Daarvan is in deze situatie geen sprake. Daarom is in het OTB Valburg-Grijsoord geen verlaging van de maximumsnelheid tot 80 km per uur opgenomen. Uit het luchtkwaliteitsonderzoek blijkt dat de 100 km/u variant een lagere emissie heeft dan het 120 km/u OTB-ontwerp en dat de 80 km/u de laagste emissie van de berekende varianten heeft, maar dat 120 km/u reeds voldoet aan het Besluit Luchtkwaliteit 2005.

Volgnummer: 52	**Afzender:** E. Eltink Hoogsestraat 2 6675 BJ VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik maak bezwaar tegen de pogingen om de capaciteit en doorstroming van de A50 te verbeteren waarbij er zo weinig rekening wordt gehouden met het leefklimaat in Valburg. Dit is onacceptabel. 2. Voor het dorp Valburg worden volstrekt onvoldoende maatregelen getroffen. De 50 dB(A)-contour ligt al diep in de bebouwde kom, en dient minstens sterk teruggedrongen te worden. Geen van de onderzochte alternatieven voorziet hierin. Het minst ongunstige alternatief is het MMA maar ook hierin worden onvoldoende maatregelen genomen voor overlastvermindering. De alternatieven in de TN/MER moeten een structurele geluidsreductie bieden die in 2020 een betere leefomgeving biedt dan nu. Mijn voorstel is: extra stil asfalt, geluidsschermen en verlaging van de snelheid om op korte termijn al een verbetering te realiseren. Daarnaast in de toekomst de geluidsemissie van de motoren en banden verminderen. In de plannen is al rekening gehouden met rekening rijden. Niemand kan garanderen dat het er komt en wat de invloed ervan is. Daarom kun je geen plannen presenteren die daarop gebaseerd zijn. 3. In geen enkele variant worden maatregelen getroffen die voldoen aan de normen voor luchtkwaliteit. Mogelijkheden zijn er wel, op korte termijn door een betere doorstroming van verkeer en schermen die vervuiling reduceren. Daarnaast zou zo snel mogelijk de uitstoot van vervuiling beperkt moeten worden door roetfilters en schonere brandstof toe te passen. 4. Voorgestelde alternatieven bieden weliswaar een verbetering (door betere doorstroming) maar zouden binnen de normen moeten liggen. Ook de MMA blijft te vervuilend. Zeker vlak langs de snelweg moeten aanvullende maatregelen komen. De technische mogelijkheden zijn er en financiële ruimte is er ook dankzij de economische vooruitgang. Mijn voorstel is schermen op korte termijn en schonere motoren op langere. 5. De verlichting moet alleen uit het oogpunt van veiligheid ingezet worden. Na de spits moeten we het milieu en de omwonenden sparen en de verlichting uitdoen. 6a. De geplande fly-overs in het knooppunt	1. In het algemene antwoord nr. 6 voor in de nota kunt u lezen hoe tot een keuze is gekomen van een voorkeursalternatief. Tijdens de totstandkoming van de TN/MER heeft er een optimalisatieproces plaatsgevonden waarin de wegontwerpen zijn aangepast vanwege de waarden en belangen in de omgeving. Voorts zijn de effecten op de omwonenden uitgebreid onderzocht wat onder andere blijkt uit het deel "achtergronden" van de TN/MER waarin de helft van de hoofdstukken betrekking heeft op mensgerelateerde waarden en belangen. 2. Inmiddels is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd voor de verbredingsvariant die door de Minister is gekozen. Dit onderzoek is volgens de regels van de Wet geluidhinder uitgevoerd. De Wet geluidhinder gaat ervan uit dat de toekomstige geluidsbelasting (in het jaar 2020) als gevolg van de wegverbreding in beginsel niet merkbaar hoger mag worden dan in de huidige situatie al het geval is, tenzij maatregelen om dit te bereiken niet doelmatig zijn. Dit is het wettelijk kader is waar Rijkswaterstaat zich aan moet houden. In het OTB Valburg-Grijsoord is daarom besloten om het wegdek van de A50 ter hoogte van Valburg over een kilometer te voorzien van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) . Het is gebleken dat dit een doelmatige maatregel is om de toekomstige geluidsbelasting te reduceren. Hierdoor zal de geluidsbelasting aan beide zijden van de weg lichtdalen. De bouw van geluidsschermen, om de geluidsbelasting verder terug te dringen, is op deze plaats niet doelmatig. Dat komt door de geringe mate van overschrijding van voorkeursgrenswaarden in 2020, die na het aanbrengen van stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) nog resteert, in combinatie met het verhoudingsgewijs kleine aantal woningen binnen de wettelijke geluidszonebreedte van 600 meter aan weerszijden van de weg. Specifiek voor uw woning zal de geluidsbelasting in het maatgevende toekomstjaar 2020 op de bovenste verdieping 63 dB(A) bedragen. Dat is een toename met 1 dB(A) ten opzichte van de berekende situatie voor 2006. Omdat er voor de situatie 2006, conform de afspraken hierover met het ministerie van VROM, met een wegdek van enkellaags ZOAB is gerekend, terwijl er in 2006 in werkelijkheid nog dicht asfaltbeton (DAB) lag, zal er in werkelijkheid echter sprake zijn van een afname van de ervaren geluidsbelasting, ook nog in 2020. Omdat uw woning een zogenaamde "bestaande situatie" is volgens de

Valburg, 16 meter hoog ten opzichte van het maaiveld, zijn enorme bronnen van geluid en luchtvervuiling en daarmee onacceptabel. 6b. Wanneer er gekozen wordt voor het MMA met een snelheidsreductie is het probleem van ontstaan van files door de lagere snelheid in de knooppuntlussen al vrijwel nihil vanwege de 100 km/uur toepassing. Als de snelheid, indien nodig om de normen van geluid en vervuiling te halen, al naar 80 km/uur verder terug zou gaan, is er nagenoeg geen sprake meer van extra files door lage snelheid in de lussen. 6c. De impact op geluid, vervuiling en aantasting van het landschap is gewoon te groot. Alles zou ingezet dienen te worden om realisatie hiervan te voorkomen. In combinatie met snelheidsreductie zoals in MMA (of nog verder doorgevoerd) is het bovendien achterhaald en kan deze – onnodig geldverslindende optie- achterwege blijven. 7. Er zijn positieve items terug te vinden in een variant als het MMA. Het aantal geplande banen na uitbreiding van de capaciteit is 2x3 (inclusief spitsstrook) of 2x4 banen. Ik ben van mening dat 2x2 rijbanen aangevuld met een spitsstrook voldoende capaciteit creëren, zoals ook in het MMA staat. Extra capaciteit nodigt bovendien ook uit tot extra verkeer. De economische voordelen van het MMA zijn nagenoeg gelijk aan de verbreding varianten terwijl de kosten aanzienlijk lager zijn. 8. Extra bebossing vlak langs de snelweg zorgt voor extra geluidsreductie, vermindert overwaaiende luchtvervuiling en is bovendien prettiger om tegenaan te kijken. 9. Er kan en moet zodanig rekening worden gehouden met de omwonenden dat de leefomgeving prettig is. Dit betekent minder lawaai, licht- en luchtvervuiling, geen fly-overs en graag wat extra groen. **Inspraakreacties tijdens hoorzitting 18 april 05** 10. De hoofddoelstelling van het geluid in het Nationaal Milieubeleidsplan is het bereiken van forse verbeteringen van de akoestische kwaliteit in 2010. In geen enkel alternatief wordt die doelstelling gehaald. Waarom worden er geen uitgebreidere maatregelen getroffen om het geluid te reduceren? Als dit wordt afgezet tegen de reis/tijdwinst van 100 miljoen Euro per jaar is het onbegrijpelijk dat dit soort maatregelen niet vanaf nu al worden meegenomen. 11. Het aantal woningen dat binnen een afstand van 50 meter van de weg staat zal bij alle varianten toenemen. Hiermee wordt niet voldaan aan de hoofddoelstelling van trillingen uit het Nationaal Milieubeleidsplan. 12. Ten aanzien van de luchtvervuiling, met name fijnstof, overschrijden alle alternatieven de daggemiddelde grenswaarde. Waarom worden er geen extra uitgebreide voorstellen gemaakt om het fijnstof te reduceren?	Wet geluidhinder waarvoor de Minister van VROM nog niet eerder een ten hoogste toelaatbare grenswaarde heeft vastgesteld (ook wel "nog niet afgehandelde saneringssituatie" genoemd), moet er een zogenaamde hogere grenswaarde voor uw woning worden vastgesteld in het OTB Valburg-Grijsoord. Dat betekent dat er voor uw woning, nadat het TB onherroepelijk is geworden, ook nog onderzocht zal worden of de gevelisolatie toereikend is. Als dat niet het geval is, zal deze op kosten van Rijkswaterstaat op het wettelijk vereiste niveau gebracht worden. U houdt echter het recht om de aangeboden voorzieningen te weigeren. In dat geval vervalt de wettelijke verplichting voor de overheid om de gevelisolatie van uw woning te verbeteren. Uw verzoek om een extra, bovenwettelijke inspanning te leveren om de geluidsbelasting van het dorp Valburg verder te reduceren, kan niet worden ingewilligd. Rijkswaterstaat voert de regels van de Wet geluidhinder nauwkeurig en volledig uit. Wanneer dat kosten voor maatregelen met zich brengt, worden deze kosten op basis van wettelijke verplichtingen gemaakt. Extra kosten maken voor extra, bovenwettelijke maatregelen zou betekenen dat de belastingbetaler extra zou moeten betalen, zonder dat dit op een wettelijke verplichting gebaseerd is. Bij het verschijnen van de Nota Mobiliteit heeft het Kabinet aangegeven nog geen definitief besluit over beprijzing te zullen nemen. Daarom is besloten om in de verkeersprognoses voor de OTB'n niet van een situatie met beprijzing uit te gaan. 3 en 4. U stelt terecht dat we niet overal voldoen aan de normen voor de hoeveelheden NO2 en fijn stof. In de TN/MER moet een onderscheid tussen alternatieven duidelijk worden, zodat een voorkeursalternatief gekozen kan worden. In het OTB Valburg-Grijsoord is het voorkeursalternatief gedetailleerd aan een luchtonderzoek onderworpen waarbij is getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Uit het OTB-luchtonderzoek 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 5. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 6a+ c. In het standpunt is gekozen voor een aanpassing van knooppunt Valburg volgens de Benuttingenoplossing uit bijlage 3 van de TN/MER. Kenmerk van deze oplossing is dat het knooppunt in de hoogte tot de huidige 2 niveaus beperkt blijft en ook qua ruimtebeslag nagenoeg geheel binnen de contouren van het huidige knooppunt kan wordt gerealiseerd. De door inspreker gevreesde effecten van hooggelegen fly-overs worden op deze manier voorkomen. 6b. De lage snelheid in de knooppuntlussen wordt

13. In geen enkel alternatief is rekening gehouden met geluidschermen langs de A50 ter hoogte van Valburg. Rijkswaterstaat geeft weliswaar aan dat hieruit geen conclusies mogen worden getrokken of er wel of geen schermen komen, maar dit lijkt geen goed voorteken te zijn. 14. In de tabellen waarin aspecten zoals milieu, natuur en landschap, verkeer en vervoer en kosten naast elkaar worden afgezet, worden gemiddelden gebruikt, dus over het gehele traject Ewijk-Grijsoord. Plaatselijk zijn de gevolgen voor Valburg waar geen schermen zijn geprojecteerd, veel minder gunstig. Hopelijk wordt er toch rekening gehouden met dorps- en gemeentebelangen. 15a. Bij het knooppunt Valburg zijn twee hoge fly-overs gepland. Dit zullen grote bronnen van geluid, stof en luchtvervuiling zijn. Het is onbegrijpelijk dat dit voorstel wordt gepresenteerd zonder rekening te houden met de leefomgeving. Er wordt zelfs niet voorzien in geluidschermen. 15b. Hoe wordt dit alternatief afgewogen qua kosten, vervuiling en geluid ten opzichte van scenario 3, de variant van knooppunt Valburg waarin geen hoge fly-overs zijn maar een soort weefvakken voor in- en uitvoegend verkeer. Dit lijkt qua kosten en vervuiling een stuk gunstiger. Ik wil graag dat scenario 3 als volwaardig alternatief wordt uitgewerkt.	veroorzaakt door het te grote verkeersaanbod op de A50. Verlaging van de maximumsnelheid op de A50 zal onvoldoende zijn om te komen tot de benodigde reductie van het verkeersaanbod. 7. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 8. De geluiddemping door begroeiing is zeer beperkt, en is ook niet constant door het jaar heen. Er wordt hiermee daarom geen rekening gehouden. Het effect van groenstroken op de luchtkwaliteit is nog niet duidelijk en zal dan ook niet worden ingezet als maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voor wat betreft het groen is in het Landschapsplan als uitgangspunt gekozen om bestaande verstedelijkte gebieden groener in te passen. Met name voor Valburg geldt dat er een groene aankleding van de A50 komt tussen de Betuweroute en de spoorlijn Elst-Tiel. 9. Op de individuele milieuconsequenties en de fly-overs en extra groen is hiervoor puntsgewijs ingegaan. 10. Zie antwoord onder punt 2. 11. Het Nationaal Milieubeleidsplan (NMP) bevat geen doelstellingen voor het terugdringen van hinder door trillingen. Er kan dus ook geen sprake zijn van het niet voldoen aan dergelijke doelstellingen. Daarnaast is het ook niet zo dat een woning die op minder dan 50 meter afstand van de weg ligt, of komt te liggen, per definitie schade of hinder door trillingen zal ondervinden, en dat dit niet het geval zal zijn wanneer de afstand groter is. Het criterium "*ligging binnen 50 meter afstand van de weg*" wordt in de TN/MER gehanteerd als indicatie van de KANS dat hinder door trillingen kan optreden. Wanneer bij een alternatief dan (veel) meer woningen binnen 50 meter afstand van de weg komen te liggen dan bij andere alternatieven, kan dat een onderscheidend criterium zijn bij de keuze van het voorkeursalternatief. Voor de onderzochte alternatieven is er geen sprake van dergelijke verschillen. De conclusie uit de TN/MER is dan ook *dat de alternatieven niet wezenlijk van elkaar* verschillen wat betreft de kans dat er meer hinder door trillingen zal ontstaan. Vanwege de aanpak van de voegovergangen (zie algemeen antwoord nr. 9) is het niet uitgesloten dat de trillingshinder lokaal zal afnemen. 12. Zie punt 3/4. 13. Zie antwoord onder punt 2. 14. Een belangrijk doel van de TN/MER is het onderling vergelijken van mogelijke alternatieven die de verkeersproblemen op de A50 kunnen oplossen. Daarbij worden alle relevante omgevingseffecten onderzocht. In de vergelijking van de alternatieven maakt het in de fase van TN/MER niet uit waar de effecten optreden. Voor het bepalen van de indicatieve geluidmaatregelen is in de trajectnota wel naar de plaatselijke omstandigheden gekeken. Alleen heeft dit in de buurt van Valburg niet tot aanvullende geluidschermen geleid. Zie verder punt 2. 15a/b. Zie antwoord onder punt 6a.

Volgnummer: 53	**Afzender:** Bewonerscomité A50 Ewijk T. van Bommel (ook mondeling nr. 90) W. Giesberts E. Nagelmaeker G. van Hulst (ook mondeling, nr. 81) M. Jacobs H. Jongsma (ook mondeling, nr.79) I. Reuvers (ook mondeling, nr. 88) Oerdonk 37 6641 LH BEUNINGEN GLD
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1a. Uit figuur 4.9 uit deel A van de nota blijkt dat geluidsschermen de NO2-concentratie duidelijk beïnvloeden. In de nota wordt voorbijgegaan aan de negatieve effecten van schermen op de luchtkwaliteit en geluidsoverlast in die gevallen waarbij slechts aan één zijde van de snelweg een scherm is gepland. 1b. Bijzonder nijpend wordt die situatie in Ewijk ter hoogte van de van Heemstraweg en de Ingenieur van Stuivenbergweg. In het merendeel van de alternatieven is daar een scherm aan de oostzijde van de snelweg gepland. Voor een groot aantal woningen aan de van Heemstraweg en de Ingenieur van Stuivenbergweg ten westen van de snelweg wordt nu al de norm voor de NO2-concentratie overschreden. Bij het plaatsen van een scherm aan de oostzijde van de snelweg zal het aantal betroffen huizen toenemen. Kwantitatief is het zeer waarschijnlijk, dat bij het openstellen van de verbrede snelweg, voor alle woningen op het Ewijkse grondgebied ten westen van de A50 de norm voor de NO2-concentratie zal zijn overschreden. Hetzelfde wordt gevreesd voor fijn stof en andere schadelijke stoffen. 2. Door de weerkaatsing van het geluid tegen het scherm zal de geluidsoverlast toenemen aan de zijde van de snelweg tegenover het scherm. Het is daarom voor de bewoners van de getroffen/betroffen woningen onbegrijpelijk en onacceptabel dat door de eenzijdige plaatsing van een scherm aan de oostzijde van de snelweg het milieu en de leefsituatie aan de westzijde van de snelweg ernstig verslechteren. De meest voor de handliggende oplossing is om in de planning ook aan de westzijde van de A50 ter hoogte van de van Heemstraweg en de Ingenieur van Stuivenbergweg een scherm op te nemen. Daar komt nog bij dat er al sinds 1979 door de bewoners geijverd wordt voor geluidsschermen, en er wat dat betreft ook meermalen verwachtingen zijn gewekt die nooit zijn ingelost. 3. De leefbaarheid van de bewoners van de	1a. Voor de TN/MER-fase is het zaak alternatieven onderscheidend te laten zijn om een voorkeursalternatief te kunnen kiezen. In de twee OTB'n is/wordt het voorkeursalternatief verder uitgewerkt en wordt voldaan aan wet- en regelgeving. Bij de maatregel plaatsen van schermen wordt wel degelijk rekening gehouden met de effecten als absorptie en weerkaatsing. Zie ook in het onderstaande de reactie onder nrs. "1, 2 en5". 1b, 3 en 4. Het doel van de plannen voor de A50 is om met meer wegcapaciteit een betere doorstroming te verkrijgen. Een betere doorstroming (minder congestie) heeft voor luchtkwaliteit een lagere uitstoot tot gevolg. Dit is ook terug te zien in de uitkomsten van de modelmatige berekeningen. Tijdens de publicatie van TN/MER was er nog veel onduidelijkheid over wet- en regelgeving t.a.v. lucht. In het standpunt is dan ook opgenomen dat in de OTB-fase bijzonder goed gekeken moet worden naar het aspect lucht voor het Voorkeursalternatief. Deze vragen zullen verder bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 1, 2 en 5. Wanneer aan één zijde van de weg geluidsschermen worden geplaatst, terwijl aan de andere zijde van de weg woningen liggen, moeten deze schermen in principe absorberend worden uitgevoerd. Hierdoor zal er geen sprake zijn van een verhoging van de geluidsbelasting aan de overzijde. Soms is dat niet mogelijk of niet nodig, omdat de weerkaatsing naar de overkant binnen wettelijke grenzen blijft. In het geluidsonderzoek wordt hier altijd aandacht aan besteed. Schermen kunnen overigens op meerdere manieren "absorberend" worden uitgevoerd. Dit kan door ze daadwerkelijk van geluidsabsorberend materiaal te maken, zoals poreuze betonelementen, of niet een geluidsscherm te maken maar een geluidswal. Maar het is ook mogelijk door de schermen weliswaar van een akoestisch 'hard' en dus reflecterend materiaal te maken, maar ze onder een hoek te plaatsen waardoor het weerkaatste geluid niet rechtstreeks naar de overkant gereflecteerd wordt maar 'over de woningen heen getild' wordt (achterover hellende

woningen nabij de rijksweg A-50 staat in de huidige situatie al zwaar onder druk. Er is sprake van een overbelaste situatie ten aanzien van geluidhinder en vermindering van de luchtkwaliteit. In plaats van naar een oplossing toe te werken om de bestaande overlast te verminderen, wordt het probleem vergroot door de huidige plannen voor het verbreden van de snelweg en de wijze waarop dit mogelijk zal worden uitgevoerd. 4. Uit geraadpleegde gegevens van de provincie Gelderland blijkt dat in de omgeving van de A-50 de grenswaarden voor stikstofdioxide en fijn stof worden overschreden. De grenswaarden zijn in de planvorming onvoldoende in acht genomen. In het kader van de MER moet onderzocht worden wat de gevolgen van de wegverbreding zijn voor de luchtkwaliteit en welke gevolgen dat moet hebben voor het ontwerp-tracébesluit en eventuele flankerende maatregelen. Aangezien er nu al sprake is van een saneringssituatie kan de voorgenomen wegverbreding nimmer in overeenstemming worden geacht met de eisen van het Besluit. 5. In de MER-rapportage zijn twaalf varianten beschreven. Geen enkele variant voorziet in plaatsing van geluidsschermen aan beide zijden van de snelweg over het gehele traject. Het enkelzijdig plaatsen van geluidsschermen aan de oostzijde van de snelweg heeft nadelige effecten op de situatie aan de westzijde, waar geen schermen zijn gepland. Het bewonerscomité vreest voor reflectie van geluid waardoor een grotere geluidsbelasting op de woningen aan de westzijde zal plaatsvinden. Ook beïnvloeden schermen de verspreiding van stoffen in de lucht. In het kader van de MER moet er onderzoek plaatsvinden naar deze nadelige effecten en moeten deze inzichtelijk worden gemaakt. 6. Het bewonerscomité is bezorgd om de leefbaarheid en streeft in het eigen leefgebied naar een goed leefmilieu voor mens en dier. Voor de dieren geldt dit in het bijzonder voor beschermde/ bedreigde diersoorten. Zoals in de TN/MER A50 Ewijk-Grijsoord wordt aangegeven bevindt er zich in dit gebied o.a. een diversiteit aan amfibiesoorten. M.n. maakt het bewonerscomité zich zorgen om de populatie knoflookpadden die op dit moment nog aan beide zijden van de A50 voorkomt. Aan de hand van een aantal passages uit het rapport "Beschermingsplan Knoflookpad" wordt een aantal maatregelen naar voren gebracht die niet volledig zijn meegenomen in de TN/MER. Gewezen wordt op goede mogelijkheden voor een extra poel aan de westzijde van de A50. De uitbreiding van de weg naar de westzijde doorkruist deze plannen en vernietigt de populatie daar. De kolk op pag. 89 van de TN/MER A50 Ewijk-Grijsoord liep voor de aanleg van de A50 nog door ten westen van de huidige A50. Op die plek bevinden zich nu echter nog knoflookpadden.	schermen), of juist naar de weg gereflecteerd wordt (voorover hellende schermen). In het verleden heeft de gemeente Beuningen meerdere malen voorstellen gedaan aan het ministerie van VROM om in het kader van de saneringsregeling voor bestaande geluidsoverlast geluidsschermen te plaatsen (op kosten van het ministerie van VROM). Daarbij zijn helaas verwachtingen gewekt die achteraf niet waargemaakt konden worden, omdat de gepresenteerde geluidsschermen onvoldoende doelmatig bleken te zijn. Inmiddels heeft de gemeente Beuningen een nieuw verzoek om subsidie ingediend. Dit is echter opnieuw afgewezen door de Minister van VROM, omdat deze van mening is dat bestaande geluidsproblematiek beter samen met de maatregelen voor de toekomstige verbreding van de A50 door Rijkswaterstaat kan worden opgepakt. Dat is in het OTB Ewijk-Valburg voor de verbreding dan ook gebeurd. Het effect van geluidschermen op de luchtkwaliteit wordt meegenomen in het onderzoek naar de luchtkwaliteit. 3. 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 zouden moeten zijn. Ook was bij het opstellen van de TN/MER nog niet helemaal duidelijk met welke toekomstige ontwikkelingen rekening gehouden zou moeten worden wanneer het TB eenmaal vastgesteld zou worden. Daarom is gewerkt met een aantal aannames. Eén daarvan was dat er aan de oostzijde van de A50 grootschalige woningbouw zou plaatsvinden. Hierop zijn de maatregelen in de TN/MER gebaseerd. 6. Voor wat betreft uw stellingname voor de knoflookpad verwijs ik u naar het aanvullend advies dat wij aan de commissie-MER hebben verstuurd. De essentie van dit advies is dat het aannemelijk is dat een nieuwe brug over de Waal aan de westzijde van de bestaande brug geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de knoflookpad. Als de verbreding van de Waalbrug aan de westzijde gekoppeld wordt aan een goed pakket van mitigerende en compenserende maatregelen kan de gunstige staat van instandhouding zelfs verbeteren. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 7. Genoemde doortrekking maakt geen onderdeel uit van de landelijke hoofdwegennetroutes en staat derhalve niet op de Rijksagenda. In scenario 1 is berekend in hoeverre de verbeteringen die de provincie Gelderland op het traject N322/prins Willem Alexanderbrug heeft gepland leiden tot een kortere reistijd voor het verkeer op de route A15->A50/A73 en daarmee leiden tot vermindering van de verkeersdrukte op de A50 bij Ewijk. Deze vermindering blijkt niet substantieel. Op basis van reistijden is een modelberekening gemaakt om te bezien in hoeverre de route Maas- en Waalweg voor het doorgaande verkeer een

Er kan géén verbreding van de A50 plaatsvinden (ten zuiden van de Waal tot aan de Ir. van Stuivenbergweg in Ewijk) om de knoflookpad een perspectief voor de toekomst te geven. 7. In de MER beschrijft scenario 1 dat: 'uit de verkeersberekeningen blijkt dat de gevolgen van de doortrekking van de Maas- en Waalweg op de verkeersbelasting op de onderzochte wegvlakken van de A50 minimaal zijn. De daling van de verkeersbelasting is het grootst op het wegvak Ewijk-Valburg en bedraagt slechts 0.5 % per etmaal'. Het is niet duidelijk welke berekening hieraan ten grondslag heeft gelegen noch is deze stelling in het rapport onderbouwd. Wij willen daar het volgende tegenover stellen: - Enkele van de omwonenden constateren dat er een aanzienlijke hoeveelheid auto's afslaat naar de A15 en dat er in de avondspits dagelijks een file ontstaat op de A15 van auto's die gebruik moeten maken van de brug. Deze file op de A15 West loopt regelmatig tot voorbij Dodewaard. Het kan dus een forse verlichting van het verkeersaanbod voor de brug opleveren als deze auto's bij Beneden Leeuwen gebruik maken van de brug aldaar. - Het doortrekken en verbreding van de Maas en Waalweg zou de huidige situatie ook veel minder kwetsbaar maken. - De aanleg van de huidige Maas en Waalweg is van dien aard dat verbreding eenvoudig te doen is. Alleen het doortrekken naar de brug bij Beneden Leeuwen zou nog gerealiseerd moeten worden. Op grond van bovengenoemde argumenten moet de Waalbrug in Beneden-Leeuwen in combinatie met het doortrekken van de N322, als volwaardig alternatief in de TN/MER worden opgenomen. 8. In het kader van de MER heeft een belevingswaardeonderzoek plaatsgevonden. In paragraaf 13.3 van het rapport staat dat de verbindingsfunctie van de A50 als hoogst gewaardeerde belevingswaarde door de bevolking is aangewezen. Deze stelling klopt niet met de uitkomsten van het onderzoek zoals die in het rapport zijn opgenomen. Zoals de tabel op blz. 220 duidelijk laat zien scoort dit aspect laag; namelijk een 10e en 11e plaats. Er kan dan ook niet worden gesproken over 'de belangrijkste en meest gewaardeerde verbinding' (pag. 218). 9. De huidige autosnelweg wordt een deel van het jaar door een metersbrede begroeiing op de taluds langs de weg aan het zicht onttrokken. Bij de uitvoering van de wegverbreding zal deze begroeiing noodzakelijkerwijs verdwijnen en vormt de autosnelweg een storend element in het landschap. Dit geldt temeer daar in dit deel van het traject de weg oploopt naar de waalbrug. 10. Op pag. 219 wordt gesteld dat ca. 40% van de bewoners voorstander is van een beperkte capaciteitsvergroting van de weg. Deze groep is	alternatief is voor de route A15-A50. Daarbij is uitgegaan van de plannen van de provincie voor doortrekking van de N322 bij Beneden-Leeuwen naar de N323. Verbreding van de Maas -en Waalweg maakt geen onderdeel uit van de provinciale plannen. Overigens blijkt uit telcijfers dat nu circa 15-20% van het verkeer dat rijdt op de A50 tussen Valburg en Ewijk afkomstig is van de A15 Zie verder algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota. 8. Op pagina 218 staat de beleving specifiek over de A50 aangegeven. Enerzijds wordt de A50 gezien als de belangrijkste verstoring in het gebied, tegelijkertijd wordt de A50 ook beschouwd al de belangrijkste en meest gewaardeerde verbinding. In tabel op blz. 220 gaat het over alle belevingswaarden en niet alleen over de beleving van de A50. 9. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 10. Uit het onderzoek dat wij hebben gedaan via een belevingswaardeonderzoek middels interviews met omwonenden en een enquête van 1000 geënquêteerden met een respons van ca. 37%, blijkt dat omwonenden vaak ook weggebruiker zijn (zie pagina's 218 en 219), en inzien dat de huidige situatie ongewenst is en dat zij beperkte uitbreiding ook noodzakelijk achten. Maarzij vinden ook dat daarmee de hinder niet mag worden verhoogd, liefst nog verlaagt. 11. Zie algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota. Met de ter visie legging van het OTB Ewijk-Valburg zal er meer duidelijkheid komen over de plannen en de effecten daarop voor uw persoonlijke situatie. Deze ter visie legging wordt medio 2007 verwacht.

voorstander op voorwaarde dat daarbij maatregelen worden getroffen om geluidhinder tegen te gaan. 11. De plannen raken de levenssfeer en beïnvloeden de leefbaarheid. De aanleg van de A50 heeft de rust en ruimte in een prachtige landschappelijk omgeving verstoord. Hoewel de snelweg bij sommigen bijna in de achtertuin ligt, zijn er tot op heden nog steeds geen maatregelen genomen om de overlast te beperken. Wij dreigen opnieuw te worden benadeeld door de voorliggende plannen. Enkele bewoners waarvan de eigendommen direct aan de weg liggen verkeren in onzekerheid. De voorliggende plannen voor verbreding van de autosnelweg A50 zonder afdoende maatregelen om de overlast te beperken, zijn voor omwonenden onacceptabel.	

Volgnummer: 54	**Afzender:** C.C. Siccama Dopheidelaan 13 6866 DM HEELSUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In de nieuwsbrief nr. 7 staat bij de vergelijking van effecten dat voor het aspect milieu alle alternatieven licht negatief score behalve het MMA. Dit klopt niet want bij de verbreding gaat over de hele lengte de functie van een brede strook van bomen en struiken verloren, zodat die niet meer geluid en zicht afschermt en een natuurlijke barrière geeft. Ook bij het Beekdal viaduct is elke meter groen essentieel. 2. Ik geef de voorkeur aan de variant MMA of als dit niet raadzaam is de benuttingsalternatieven 7.0 en 7.1. Verbreding vormt een te grote inbreuk op natuur en landschap.	1. Zoals u uit de TN/MER kunt opmaken zijn niet alleen natuur en landschap de aspecten die tot de eindscore leiden voor het thema natuur en landschap. De aspecten cultuurhistorie, archeologie, bodem en water spelen ook een rol. De eindscore van het thema is een gewogen gemiddelde van alle aspecten. De geluiddemping door begroeiing is zeer beperkt en bovendien niet het hele jaar constant. In geluidsberekeningen wordt er daarom nooit rekening mee gehouden. Zelfs als de begroeiing geheel verwijderd zou worden, zal dat daarom niet tot hogere geluidsbelastingen leiden dan die welke in het geluidsonderzoek zijn aangegeven. In het OTB Valburg-Grijsoord is specifiek aandacht gegeven aan bomen en struiken vanuit landschappelijk oogpunt. Er komt een dubbele bomenrij aan de westzijde ter hoogte van het bedrijventerrein ten zuiden van Heteren, de knotwilgenrij aan de oostzijde wordt doorgetrokken tussen de spoorwegkruising en de verzorgingsplaats Meilanden en de groenstructuur op de Veluwe wordt op verschillende plaatsen versterkt. 2. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

Volgnummer: 55	**Afzender:** Vertrouwelijk naam en adres bekend bij het Inspraakpunt
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik ben als boer tegen de verbreding van de A50. Deze uitbreiding heeft als consequentie dat ik aan de Waalstraat grond moet afstaan van een perceel dat zojuist is verkaveld. Door verkleining wordt de bedrijfseconomische waarde aanzienlijk verminderd. 2. Als bewoners van Waaldijk 6 zijn wij tegen de verbreding van de A50. Op dit moment worden wij al geconfronteerd met de geluidsoverlast. Bij verbreding van de A50 zal de geluidsoverlast zonder maatregelen een onacceptabel niveau aannemen.	1 Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 2. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord.

Volgnummer: 56	**Afzender:** Milieudefensie A.E.M. de Meijer Zonnebloemstraat 26 6542 NG NIJMEGEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
In discussies over de uitbreiding van de snelwegen in de regio Arnhem-Nijmegen heeft Milieudefensie altijd het standpunt ingenomen, dat een nieuwe doorsnijding van het landschap middels doortrekking van de A73 en de A15 voorkomen dient te worden. Capaciteitsverruiming van de A50 en de A12 zijn 'het mindere kwaad'. 1a. De verbreding heeft vooral als doel de optredende congestie in de spits op te lossen, en daarmee de doorstroming van het verkeer te garanderen. Tevens kan de lokale milieuoverlast bij de files worden verminderd. Het is echter algemeen bekend dat de aanleg van nieuwe weginfrastructuur een sterk aanzuigend effect heeft op autoverkeer. Dit leidt snel tot filevorming op andere plekken. 1b. De ándere problemen die meer auto's met zich meebrengen (voor natuur, milieu en leefomgeving) komen daar dan nog bij en ontbreken helaas in de eenzijdig op verkeersdoorstroming gerichte probleem- en doelstelling van de TN/MER. 2. Het beste perspectief blijft het aanpakken van de toenemende automobiliteit. Er is voldoende draagvlak voor kwalitatief hoogwaardig openbaar vervoer. 3. Er moet gezocht worden naar alternatieven voor het vrachtverkeer. 4. Met goed openbaar vervoer, beperking van onnodig vrachtvervoer, dieselaccijns, kilometerheffing en 80 km/h op snelwegen, zou de in de TN/MER gepresenteerde verkeersprognoses aan de hoge kant kunnen zijn. In de prognoses is weliswaar al enigszins rekening gehouden met prijsmaatregelen, er is géén rekening gehouden met een gedifferentieerde kilometerheffing, die tot een spreiding van het verkeer over de dag en een ontlasting van de spits kan leiden. De capaciteit van de A50 kan dan al voldoende worden verruimd met benuttingsmaatregelen binnen het profiel van de bestaande snelweg, waarvan er enige de afgelopen jaren al zijn ingevoerd c.q. in voorbereiding zijn. 5. Milieudefensie is geen voorstander van forse verbreding en kan over geen enkel alternatief enthousiast zijn. Het MMA, verbredingsalternatief 4.0 en benuttingsalternatief 7.2 zijn qua	1a. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. Het door u gememoreerde aanzuigend effect dat aanleg van deze uitbreiding heeft op het autoverkeer is meegenomen in de prognoses voor het jaar 2020. 1b. De probleem- en doelstelling weerspiegelen de uitgangspunten zoals die voor het lange termijn verkeer en vervoerbeleid zijn geformuleerd in de Nota Mobiliteit. Mobiliteit wordt hierin gezien als een maatschappelijke behoefte die mensen kansen biedt zich te ontplooien en te ontspannen en een voorwaarde is voor economische groei. De mobiliteitsontwikkeling moet plaatsvinden in balans met waarden als veiligheid en goede leefomgeving. De probleem- en doelstelling van het project weerspiegelen deze belangen door een verbetering van de bereikbaarheid op de A50 na te streven waarbij rekening wordt gehouden met randvoorwaarden vanuit de omgeving. 2 en 3. Om richting te geven aan de ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer op langere termijn, heeft het kabinet de Nota Mobiliteit opgesteld die door de Eerste kamer op 14 februari 2006 goedgekeurd is en op 21 februari 2006 in werking is getreden. De nota schetst de betekenis van mobiliteit voor de samenleving en geeft richting aan de wijze waarop de mobiliteit middels verschillende vervoerswijzen zal worden gefaciliteerd. Vanwege de demografische, economische, ruimtelijke en internationale ontwikkelingen blijven verkeer en vervoer groeien. Vanwege maatschappelijke en economische belangen wordt deze groei zoveel mogelijk in goede banen geleid. Onderdeel van de maatschappelijke belangen zijn de waarden die worden toegekend aan een veilige samenleving en een goed leefmilieu. Naast andere maatregelen, onder andere op het gebied van openbaar vervoer en goederenvervoer, is een gerichte uitbreiding van de capaciteit van het hoofdwegennet noodzakelijk. De nota Mobiliteit geeft inzicht in de gemaakte afweging tussen de verschillende belangen en waarden op strategisch niveau. De Tracéwet-procedure voor de aanpassing van de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Grijsoord bouwt voort op dit beleid. 4. In de OTB'n zijn de meest recente inzichten met betrekking tot de verwachte situatie in 2020 verwerkt. Uitgangspunt daarbij is het beleid uit de Nota Mobiliteit. Verder is uitgegaan van de uitvoering van geplande maatregelen ter verbetering van de kwaliteit van het openbaar vervoer in het KAN-gebied. Daarbij is het uitgangspunt voor het busnet de indeling naar een

uitbreiding van de infrastructuur het minst schadelijk. Financieel en qua verkeersdoorstroming scoren deze alternatieven in de TN/MER positief.

Omdat in het MMA talloze maatregelen zijn opgenomen om de negatieve effecten voor natuur en leefomgeving, die ook bij de huidige A50 al optreden, te beperken, scoort dit alternatief duidelijk het best.

In enkele verbredingsalternatieven is de verkeersdoorstroming weliswaar nog wat beter, en tengevolge daarvan de plaatselijke milieuhinder kleiner, maar dat verschil valt wellicht weg wanneer in het MMA ook nog de effecten van een gevarieerde kilometerheffing worden meegenomen, die de spits kan ontlasten.

In alle gevallen moeten de in het MMA opgenomen extra maatregelen worden opgenomen om natuur en leefomgeving te ontzien.

6. Volgens de TN/MER zal de verbeterde doorstroming op de A50, in combinatie met het schoner en stiller worden van het wagenpark, leiden tot een afname van de luchtvervuiling en geluidhinder tengevolge van het verkeer op de A50. Niettemin worden in 2020 op enkele plaatsen op het traject de grenswaarden voor stikstofdioxide (NO2) en fijn stof nog overschreden.

Nu de TN/MER voorligt dient redelijkerwijs alles in het werk gesteld te worden om in 2020 de wettelijke grenswaarden te halen, langs het héle traject en niet alleen bij de gevels van woningen.

7. Verricht nader onderzoek naar de te verwachten waarden van fijn stof en NO2, specifiek in relatie tot de plandrempels tot en met 2010 voor NO2, de grenswaarden voor fijn stof van 2005 tot en met 2010 én de na de eventuele realisatie van het project te verwachte jaargemiddelde concentraties NO2 en de jaar- en daggemiddelde concentraties fijn stof van 2010 t/m 2020 voor elk van de alternatieven.

8a. Wanneer de normen op meerdere plaatsen overschreden worden, is één van de maatregelen die kan worden overwogen een verdere verlaging van de maximumsnelheid, in álle varianten, tot 80 km/h en 70 km/h op de bruggen. Dit komt ook de verkeersveiligheid ten goede, leidt tot een vermindering van de geluidhinder en betekent de facto ook capaciteitsverruiming, reeds met het huidige aantal rijstroken.

8b. Bij een lagere maximumsnelheid kan worden overwogen de rijbanen te versmallen, hetgeen op 'natuurlijke' wijze leidt tot langzamer rijden en dus minder problemen met de handhaving van de maximumsnelheid. Mogelijk is dan een groter aantal rijbanen haalbaar binnen het bestaande wegprofiel zonder dat dit tot een onaanvaardbare toename van *luchtvervuiling en geluidhinder* leidt.

9. Een andere maatregel waaraan kan worden gedacht is het aanplanten van brede, dichte

samenhangend netwerk van 3 typen vervoer: snelnet, sternet en servicenet conform het Masterplan Openbaar Vervoer van het KAN.
Wat betreft de gedifferentieerde kilometerbeprijzing: de TN/MER A50 is verschenen in het voorjaar 2005. De Nota Mobiliteit, is van latere datum. Hierin is voor het eerst de door u gememoreerde situatie met beprijzen naar plaats, tijd en milieukenmerken genoemd. Bij het verschijnen van de Nota Mobiliteit gaf het Kabinet aan nog geen definitief besluit over beprijzing te zullen nemen. Daarop is om die reden besloten om in de OTB'n niet van een situatie met beprijzing uit te gaan.

5. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

6. Tijdens de publicatie van de TN/MER was er nog onduidelijkheid over de wet- en regelgeving t.a.v. lucht. In de OTB'n wordt aangegeven hoe voldaan wordt aan het vigerende Besluit Luchtkwaliteit 2005.

7. In de OTB'n is onderzoek verricht naar de luchtkwaliteit en is aangegeven of er maatregelen nodig zijn om aan het besluit Luchtkwaliteit 2005 te voldoen.

8a. Snelheidsverlaging is één van de maatregelen die onderzocht worden in het luchtonderzoek. Deze vraag zal verder bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord.

8b. De Minister heeft in het standpunt besloten tot uitbreiding van de A50 Ewijk-Valburg tot 4 *'gewone'rijstroken en van het gedeelte knooppunt* Valburg-knooppunt Grijsoord tot 3 'gewone' rijstroken. Hiermee ontstaat een acceptabele doorstroming op de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Grijsoord in 2020.
Het verlagen van de snelheid is geen beleid en wordt alleen dan toegepast als andere maatregelen t.a.v luchtkwaliteit of veiligheid niet mogelijk zijn.
Daarbij zijn de gewone rijstroken in vergelijking met spitsstroken iets goedkoper en leiden tot een grotere betrouwbaarheid.

9. De geluiddemping door begroeiing is zeer beperkt en bovendien niet het hele jaar constant. In geluidsberekeningen wordt er daarom nooit rekening mee gehouden. Zelfs als de begroeiing geheel verwijderd zou worden, zal dat daarom niet tot hogere geluidsbelastingen leiden dan die welke in het geluidsonderzoek zijn aangegeven.
Het effect van groenstroken op de luchtkwaliteit is nog niet duidelijk en zal dan ook niet worden ingezet als maatregel om de luchtkwaliteit te verbeteren.

10. Geluidschermen zijn één van de maatregelen die, indien nodig, in het luchtonderzoek onderzocht worden. Voor de verdere toepassing van geluidschermen zie antwoord op punt 11a.

11a. Over uw pleidooi voor het treffen van vergaande, bovenwettelijke geluidsmaatregelen wordt het volgende opgemerkt. Vanaf eind jaren zeventig van de vorige eeuw is de Wet geluidhinder gefaseerd in werking getreden. Aan de basis van de *Wet geluidhinder stond een uitgebreide studie van de* Gezondheidsraad waarin uit talloze binnen- en buitenlandse studies dosis-effectrelaties tussen de hoogte van de geluidsbelasting en de mate van hinder en/of gezondheidseffecten werden afgeleid.

groenstroken langs delen van de A50. De groenstroken hebben een bufferende capaciteit wat betreft luchtvervuiling én ook enigszins voor geluid. 10. Geluidsschermen houden de verspreiding van luchtvervuiling naar de omgeving enigszins tegen. Om de geluidhinder te reduceren, maar wellicht ook om de wettelijke normen voor luchtverontreiniging te halen, zijn dergelijke schermen gewenst op álle plekken waar veel mensen hinder ondervinden. In elk geval dus in de buurt van de dorpen Ewijk, Hemmen (red. waarschijnlijk wordt Herveld bedoeld?), Valburg, Heteren en Heelsum. 11a.. Om de geluidhinder over het hele traject te doen afnemen dient in álle varianten, niet slechts in het MMA, dubbellaags ZOAB toegepast te worden. 11b. Hoge fly-overs bij de Knooppunten Valburg en Ewijk zijn ongewenst, ze geven geluidhinder over grote afstand en bederven het landschap in de open kommengebieden. 12. Voorstellen van milieucompensatie luiden als volgt: - het aanbrengen van zonnepanelen op de geluidsschermen; - warmtewinning via het asfalt; - windmolens in de berm van de snelweg. 13. Wat betreft het voorkomen van lichthinder, natuurcompensatie en de verbinding van de natuur aan weerszijden van de A50 sluiten we ons graag aan bij hetgeen de Gelderse Milieufederatie, Vereniging Natuurmonumenten en Staatsbosbeheer hebben ingebracht in hun inspraakreactie van 19 mei. We willen daarbij toevoegen dat in verband met het leefgebied van de knoflookpad een extra brug over de Waal aan welke zijde dan ook, onwenselijk is.	Op basis hiervan is, na een maatschappelijke kosten-batenafweging door de politiek, een fijnmazig normenstelsel voor allerlei typen geluidsbelastingen in de Wet geluidhinder opgenomen, waarin niet alleen sprake was van voorkeursgrenswaarden, maar ook van maximaal toelaatbare (hogere) grenswaarden, en een 'grijs' afwegingsgebied daartussenin. De maximaal toelaatbare grenswaarden zijn zo bepaald, dat bij continue blootstelling daaraan toch nog geen sprake is van gezondheidsschade. De voorkeursgrenswaarden zijn zo bepaald dat zo weinig mogelijk mensen hierbij hinder ondervinden, maar daarbij is heel bewust geaccepteerd is dat een zekere mate van hinder wel blijft bestaan. Het wegnemen van elke hinder voor iedereen zou eenvoudigweg tot veel te hoge kosten leiden, en is daarmee maatschappelijk en politiek een ongewenst uitgangspunt voor de normstelling. Geluidsbelastingen tot aan de voorkeursgrenswaarde zijn dus heel bewust altijd toelaatbaar volgens de wet, ook al is bekend dat een zeker percentage van de bevolking hier toch wel degelijk door gehinderd wordt, en ook al is het wegverkeersgeluid dan zeker nog niet onhoorbaar geworden. Deze inleiding heeft tot doel om aan te geven dat door middel van het aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) in combinatie met het drastisch verlagen van de maximumsnelheid èn ook nog eens het bouwen van lange en hoge geluidsschermen langs elke locatie waar woningen langs de weg staan, de geluidshinder uiteindelijk natuurlijk geheel weggenomen zou kunnen worden. Dit zou echter niet in overeenstemming met de letter van de Wet geluidhinder zijn, noch met de geest daarvan, die er nu eenmaal van uitgaat dat een zekere mate van hinder onlosmakelijk verbonden is met het bestaan in een dichtbevolkt land, en met het besef dat voor het bestrijden van geluidshinder nu eenmaal geen onbeperkte middelen beschikbaar gesteld kunnen worden. Daarom schrijft de Wet geluidhinder (onder meer) voor dat bij elke wijziging van de weg niet alleen in beeld gebracht moet worden hoe de geluidsbelastingen als gevolg van die wijziging zich zullen ontwikkelen, maar ook dat een doelmatigheidsafweging moet plaatsvinden voordat besloten wordt om wel of geen geluidsmaatregelen te treffen. Deze vraag zal verder bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 11b. In het standpunt is, in lijn met de hier uitgesproken voorkeur, gekozen om het knooppunt Valburg aan te passen conform de benuttingenvariant in plaats van de oplossing met fly-overs 12. Rijkswaterstaat is gebonden aan de wettelijk verplichte mitigatie en compensatie als gevolg van de Flora en Faunawet en de Natuurbeschermingswet. De door u geschetste milieumaatregelen vallen onder het duurzaam gebruik van energie. Deze maatregelen vallen niet onder deze procedure. Om die reden zijn ze dan ook niet opgenomen als maatregelen. 13. Voor wat betreft de knoflookpad verwijs ik u naar

	het aanvullend advies dat wij aan de commissie-MER hebben verstuurd. De essentie van dit advies is dat het aannemelijk is dat een nieuwe brug over de Waal aan de westzijde van de bestaande brug geen afbreuk doet aan de gunstige staat van instandhouding van de knoflookpad. Als de verbreding van de Waalbrug aan de westzijde gekoppeld wordt aan een goed pakket van mitigerende en compenserende maatregelen kan de gunstige staat van instandhouding zelfs verbeteren.

Volgnummer: 57	**Afzender:** K.W. Horlings Voorweem 17 6675 EC VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik breng dezelfde zienswijze naar voren als beschreven in nummer 75 en 58. Een toevoeging is dat er een oplossing zonder extra hindergevende fly-overs gerealiseerd moet worden. Daarnaast heb ik nog de volgende persoonlijke aanvulling: De verkeersafwikkeling op de A50 kan ook zonder aanpassingen aan de weg soepeler dan nu. Daarbij kunnen maatregelen als spitsstroken en verbreding van de A50 de druk verder verlichten. Hoe milieuvriendelijker hoe beter. Ook wat betreft de uitstoot van schadelijke stoffen. 2. Berekening voor een vlottere en veiliger verkeersafwikkeling, nu en in de toekomst a. Files bij de flessenhalzen remmen al gauw de snelheid en verlengen de reistijd tot aanzienlijk. Met meer uitstoot van ongewenste stoffen en vaak ongewenst verkeersgedrag b. Een vaste en gevoelsmatig trage snelheid leidt feitelijk tot een snellere doorstroming. c. Per rijbaan is bij deze afstandsregel ruimte voor 1800 auto's per uur. d. Bij rustiger verkeersaanbod kan de snelheid iets omhoog, maar ook dan bepaalt de afwikkeling bij het klaverblad en bij de bruggen de voor een vlotte afwikkeling toegestane snelheid. e. Op het bewuste stuk is een permanent snelheidsvoorschrift en permanente controle nodig. 3. Wat Rijkswaterstaat nodig heeft zijn verkeerspsychologen en communicatiedeskundigen die van logisch gedrag menselijk gedrag maken. 4 Hier volgt een aantal suggesties voor algemene maatregelen die het verkeer in heel Nederland ten goede kunnen komen: a. Op matrixborden een ronde rode rand om het cijfer. b. Een vooraankondiging vóór snelheidsverandering c. Snelheidsbeperking voor zware voertuigen d. Snelheidsbeperkingen monitoren en handhaven door een stringente controle. e. Waarom worden boetes voor snelheidsoverschrijding niet sterker oplopend?	1. Zie antwoord op inspraakreactie nr. 58 en 75. 2. Genoemde maatregelen zullen in algemene zin kunnen bijdragen aan de betere doorstroming. Echter, de maatregelen op zichzelf zijn, vanwege het grote verkeersaanbod, onvoldoende voor een vlotte doorstroming van het verkeer op de A50 in 2020. 3. Gedragsbeïnvloeding is een van de onderwerpen die aan bod komen in het strategisch verkeer- en vervoerbeleid zoals dat in september 2005 is gepresenteerd in deel III, Kabinetsstandpunt, van de Nota Mobiliteit (welke op 21 februari 2006 na goedkeuring door de Eerste Kamer in werking is getreden). Omdat ongewenst gedrag zich niet beperkt tot een bepaald wegvak, wordt gedragsbeïnvloeding opgepakt op nationale schaal, bijv. in de vorm televisiespotjes, trainingen etc. Gedragsbeïnvloeding wordt in de Nota Mobiliteit met name ingezet ter bevordering van de verkeerveiligheid, en voor het terugdringen van lucht- en geluidemissies en het brandstofgebruik. 4a. In het verleden betrof de op de matrixborden aangegeven snelheid een adviessnelheid, vandaar de afwezigheid van de ronde rode rand. Ter voorkoming van kapitaalvernietiging worden alleen bij grootschalige reconstructies en nieuwe wegen matrixborden toegepast met een rode rand. 4b. Een vooraankondiging wat betreft snelheden kent de wegenverkeerswetgeving niet. Men dient anticiperend te rijden op de aanwezige bebording, daarnaast is het beleid het aantal verkeersborden/tekens zoveel mogelijk te beperken. 4c. De A50 kent, met uitzondering van de brug over de Neder-Rijn, geen snelheidsbeperking. Vandaar dat handhaving van deze beperkingen niet aan de orde is en wordt volstaan met de gebruikelijke incidentele controle en handhaving. Uit het oogpunt van verkeersveiligheid is een verdere vergroting van de snelheidsverschillen tussen verschillende voertuigtypen op de A50 niet gewenst. Daarom wordt niet gekozen voor een snelheidsbeperking voor zware voertuigen. 4d, e en f. Wel zijn per 1 januari 2006 de tarieven voor snelheidsovertreding aangepast. Dit betekent dat de boetes voor snelheidsovertredingen voortaan sterker oplopen. Ook wordt ongewenst gedrag als bumperkleven voortaan met hogere boetes bestraft. 4 t/m 7. Zoals inspreker aangeeft doet hij in zijn inspraakreactie voorstellen voor algemene maatregelen voor het verkeer in heel Nederland. Het algemeen verkeer- en vervoersbeleid is recent geactualiseerd en verwoord in de Nota Mobiliteit. Naast gedragsbeïnvloeding onderkent de nota het belang van handhaving als middel om ongewenste

f. Duidelijk maken en afdwingen dat ritsen alleen gaat als verkeer op de invoegstrook en de hoofdrijbaan dezelfde snelheid aanneemt. Volgens de 2-secondenregel wordt er veel gekleefd. Hier is stringente handhaving nodig, met een ondersteunend boetebeleid, gebaseerd op de relatie tussen snelheid en afstand tot de voorligger. 5. Verlichting na 22.00 uur naar minimumniveau, net als op de Veluwe. Geen lichtshow, maar een meer natuurlijke samenhang met het natuurlijke ritme van dag en nacht. Dat scheelt meer dan alleen energie. 6. Laat verkeersdeelnemers beseffen dat het delen belangrijker is dan het nemen. Al met al kan het met goede voorlichting en goede handhaving een stuk plezieriger worden voor weggebruikers en omwonenden. 7. Resultaat van algemene maatregelen: . Minder geluid(overlast) . Minder uitstoot van schadelijke stoffen . Minder files . Op tijd thuiskomen om het vlees te snijden . Een aardiger maatschappij . Tevreden en gezondere omwonenden van *snelwegen.*	effecten van verkeer en vervoer te beperken. Handhaving vormt daarbij een onderdeel van een integrale aanpak om veiligheid en milieukwaliteit te bevorderen. Voor de keuzes en afwegingen die worden gemaakt in een specifiek infrastructuurproject, in dit geval het (O)TB A50 Ewijk- Valburg en het (O)TB Valburg - Grijsoord, worden algemene maatregelen toegepast voor zover deze zijn vastgesteld in het landelijke verkeer- en vervoerbeleid.