Volgnummer: 58	**Afzender:** Dorpsraad Valburg en Homoet K.W. Horlings Voorweem 17 6675 EC VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
De infrastructuur in de omgeving van Valburg en Homoet geeft een aantal bedreigingen voor het woonklimaat, de leefbaarheid en de gezondheid van de bewoners. 1. Naast de Betuweroute en het Container Uitwissel Punt (CUP) heeft het autoverkeer op de A50 en de A15 invloed op het welzijn (geluid, stof, kunstlicht, uitzicht). Van een voorheen landelijk gebied wordt Valburg een plek in de oksel van een zeer verkeersintensieve zone, omringd door twee snelwegen en twee spoorlijnen. 2. De snelwegen om ons heen produceren nu al heel wat geluid en luchtvervuiling. Wanneer er meer verkeer ons gebied binnenrijdt dan er uit wegrijdt, ontstaat filevorming, vertraging en extra vervuiling met nog meer ongewenst geluid en luchtvervuiling. 3. Deze verkeersdrukte is resultaat van problemen in de ruimtelijke en maatschappelijke ordening, van technische mogelijkheden en (ook financiële) beperkingen en niet in het minst van psychologische aspecten. Deze combinatie geeft een ongewenste grote druk op de wegen en de omgeving. 4. Als de druk groter is dan de wegen kunnen verwerken, moet de toestroom langzaam de Betuwe in, gestaag de Betuwe door en vlot de Betuwe uit om de doorstroom vlot te verwerken. De oplossing ligt niet alleen in een slimme uitbreiding van de wegcapaciteit, maar eerder in een geïntegreerde aanpak met een samenhangend pakket aan maatregelen. Het effect moet zijn dat het ook voor omwonenden van de A50 beter leefbaar wordt en blijft. 5. De A50 tussen Grijsoord en Beuningen moet worden gezien als een 'grootstedelijke' route met een grootstedelijke drukte. Dat vraagt 'grootstedelijke' maatregelen. 6. De A50 ligt meters boven het maaiveld, waardoor hij in de omgeving extra zichtbaar en hoorbaar is. Hiervoor zijn geluidwerende maatregelen nodig. Het licht van de A50 is te lang en te ver zichtbaar. Onnodig licht moet beperkt worden. 7. Het ongewenste geluid moet verminderd worden, ook al voldoet het mogelijk aan wettelijke normen. Hiervoor zijn meerdere maatregelen mogelijk: absorberend asfalt, stillere	1 t/m 4. De gedachte van langzaam instromen van verkeer en snel eruit is wellicht sympathiek vanuit de optiek van de Betuwe maar gaat voorbij aan de A50 als onderdeel van het hoofdwegennet waar het Rijk verantwoordelijk voor is. Dit netwerk van snelwegen heeft bepaalde functionele kenmerken waarvan een maximumsnelheid van 120 km/uur, uitzonderingen daargelaten, er een is. Consequentie van de insteek die de inspreker suggereert is dat het leidt tot verplaatsen van eventuele congestieproblemen naar de entreepunten van de Betuwe waar een gedwongen reductie van de snelheid plaatsvindt. Vanuit de A50, als onderdeel van een samenhangend netwerk en gelet op de lokale omstandigheden in de Betuwe is er geen aanleiding om dit soort maatregelen toe te passen. Er is geen aanleiding om een bepaald deel van de A50 anders te benaderen dan aansluitende wegvakken. Deze zijn allemaal deel van een uniform hoofdwegennet waarvoor zoveel mogelijk gelijke uitgangspunten gelden t.a.v. fysieke verschijningsvorm en gebruik. Met het in het OTB Valburg-Grijsoord beschreven ontwerp en de compenserende en mitigerende maatregelen kan, ook zonder de gesuggereerde strategie, de verbreding van de A50 worden gerealiseerd binnen de geldende wet en regelgeving voor natuur en milieu. 5. Uit de reactie op 1 t/m 4 mag worden afgeleid dat de stelling dat de A50 tussen Grijsoord en Beuningen moet worden gezien als "grootstedelijke route" niet wordt onderschreven. Het betreffende deel van de A50 maakt onderdeel uit van het landelijk hoofdwegennet. In het landelijk verkeer- en vervoerbeleid, zoals verwoord in de Nota Mobiliteit, zijn vanuit deze functie van de weg criteria opgenomen voor de verkeersafwikkeling, die zich niet verhouden tot een typering als "grootstedelijke weg". 6. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 6, 7 en 10a. 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, behalve wanneer maatregelen om dit te bereiken niet doelmatig zijn. Dit is het wettelijk kader waar Rijkswaterstaat zich aan moet houden.

motoren en banden, gelijkmatig en ook weer niet te hard doorstromend verkeer en geluidschermen. 8. De uitstoot en verspreiding van schadelijk fijn stof baart ons ernstig zorgen. Het is van belang dat de feitelijke uitstoot permanent wordt gemeten en dat bij overschrijding meteen passende maatregelen worden genomen: minder instromend verkeer in ons gebied toelaten door verkeersregulering. De uitstoot moet reëel geschat en gemeten worden. 9. Een belangrijke factor voor minder uitstoot van stoffen, minder geluidsproductie en meer verkeersveiligheid, is een gelijkmatig verloop van het verkeer. De snelheid bij de 'flessenhalzen' moet maatgevend zijn, omdat daar vertraging optreedt die files veroorzaakt. Als het verkeer over de bruggen de Betuwe vlot kan verlaten (±70-90 km/u) komt dit de doorstroming op de A 50 in de Betuwe ten goede. En als de aansluitingen bij het klaverblad het verkeer goed kunnen verwerken (met ±50 km/u), scheelt dat heel veel in afremmend, stilstaand en optrekkend verkeer. De verwerking van het uit- en invoegende verkeer bij het klaverblad moet maatgevend zijn voor de snelheid waarmee het verkeer het klaverblad nadert. Het benaderen van het klaverblad begint al bij de A12 en A73 en op de A15 vanuit oosten en westen. Een elektronisch systeem voor een op drukke tijden langzame en geleidelijke toestroom van het verkeer tussen Grijsoord en A 73, tot het over de bruggen de Betuwe heeft verlaten, zou, inclusief stringente handhaving, nu al het fileprobleem grotendeels oplossen. 10a. Als de geluidsproductie niet afneemt vergeleken met nu moeten er geluidsschermen komen, die geluid niet reflecteren, maar geluid absorberen. 10b. Een fly-over mag niet meer hinder voor de omgeving veroorzaken dan verkeer op de gelijkvloerse weg. Door geluidsschermen wordt echter nog meer van het uitzicht beperkt dan nu al het geval is: zie de Betuweroute langs de A 15, ook bij Valburg, die het uitzicht op het landschap heeft gehalveerd. Wellicht is een andere vorm van 'bescherming' mogelijk, bijvoorbeeld door een talud te maken dat in ieder geval aan de oostzijde enige meters hoger dan de weg komt te liggen. 11. Tijdindeling: door een aanpassing van het dagritme kan de drukte op de weg gelijkmatiger over meer uren worden gespreid. 12. Door kilometerheffing kan er een groter druk ontstaan op de wegen in het buitengebied en de kernen. Ook kan door toename van meer nachtelijk verkeer de geluidsoverlast en uitstoot van ongezonde stoffen nog meer permanent worden dan nu. Dat is niet het resultaat dat de	In het ontwerp-tracébesluit (OTB) is daarom besloten om het wegdek van de A50 ter hoogte van Valburg over een lengte van 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 in eerste instantie merkbaar dalen, aangezien het huidige wegdek nog gedeeltelijk uit dicht asfaltbeton bestaat Dit zal een merkbare verbetering van de geluidshindersituatie met zich brengen, ook al worden 'slechts' de wettelijk vereiste maatregelen getroffen. Uw verzoek om een extra, bovenwettelijke inspanning te leveren om de geluidsbelasting 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. Voor uw opmerking over verlichting zie het algemeen antwoord nr. 5. 8. Het OTB luchtonderzoek is conform het in december 2006 wettelijk van kracht geworden Meet- en Rekenvoorschrift uitgevoerd. In dit onderzoek worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Uit het OTB-luchtonderzoek Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportagegebied tot onder de grenswaarden brengen. 9. Op dit moment zijn er boven de A50 en de A73, signaleringsborden die, afhankelijk van de verkeersdrukte, aangeven met welke snelheid er maximaal mag worden gereden. Echter, verkeerssignalering op zichzelf is met de huidige infrastructuur, vanwege het grote verkeersaanbod, onvoldoende voor een vlotte doorstroming van het verkeer op de A50, zowel nu als in 2020. Met name de A50-wegvakken Ewijk-Valburg en Heteren-Renkum vormen een capaciteitsknelpunt; niet zozeer de knooppunten; genoemde wegvakken zijn de belangrijkste oorzaak van de doorstromingsproblemen die zich nu voordoen in de knooppunten. 10b. In het standpunt is gekozen om het knooppunt Valburg aan te passen conform de benuttingenvariant in plaats van de oplossing met fly-overs. Daarmee zal geen sprake zijn van de door

Dorpsraad voor ogen staat. 13. De A15 moet worden doorgetrokken richting Duitsland. Waar de Betuweroute te zijner tijd door een tunnel onder het Pannerdensch kanaal doorgaat, eindigt de A15 nu nog bij Bemmel. De A325 naar Nijmegen en Arnhem en verderop de Pleijroute naar het Velperbroekcircuit staan vaak vol. Om daar niet vast te lopen nemen veel auto's de A50. Dat maakt de maatregelen zo al tot minder dan optimaal. 14. De Dorpsraad voor Valburg en Homoet ziet veel mogelijkheden om het rendement van de omliggende snelwegen te verbeteren en de hinder aanzienlijk te verminderen voor de weggebruikers zelf en voor de omwonenden van het gebied dat zij doorkruisen. 15. De voorkeur gaat uit naar de variant die ernstig en serieus rekening houdt met de belangen van de bewoners in het zicht, binnen hoorafstand en binnen het fijnstof-neerslaggebied van de weg. Inspraakreactie tijdens hoorzitting 16. Inspreker maakt zich zorgen over overlast van licht, lucht, geluid en stof. Naast wettelijke normen moeten ook beleving en ervaring van omwonenden worden meegenomen in de afwegingen. Bijvoorbeeld ruisoverlast verstoort het woongenot. Hieraan zou iets moeten worden gedaan, ook al zou dat volgens de geldende normen niet hoeven. Vermijdbare overlast moet worden voorkomen.	u voorziene hinder van een fly-over. Ter hoogte van het dorp Valburg zijn geen geluidschermen voorzien, zie antwoord 6, 7 en 10a. 11. Op zich is de suggestie terecht maar maatregelen als deze vallen buiten de competentie van een wegbeheerder en kunnen daarom niet in het project worden meegenomen. 12. In de OTB'n zijn de meest recente inzichten met betrekking tot de verwachte situatie in 2020 verwerkt. In de prognose is geen rekening gehouden met kilometerbeprijzing. Dit, omdat in 2005, bij het verschijnen van de Nota Mobiliteit het Kabinet heeft aangegeven nog geen definitief besluit over beprijzing te zullen nemen. 13. Zie algemeen antwoord nr. 3. voor in de nota. 14. Zie de reactie op de punten hierboven. 15. Zie algemeen antwoord nr. 6. voor in de nota. 16. Duidelijk is dat bij de uitwerking van de plannen voor de verbreding van de A50 aan de geldende wet- en regelgeving zal worden voldaan. Omdat ook overwegingen van doelmatigheid een rol spelen, betekent dit niet dat alle vermijdbare overlast wordt voorkomen. Naast wetten en regels hebben ook de beleving en ervaring van de omwonenden op diverse momenten een rol gespeeld. Tijdens de fase van TN/ MER is een belevingswaardeonderzoek uitgevoerd om hier meer zicht op te krijgen. Tijdens de informatiebijeenkomsten en hoorzittingen rond de TN/MER is uitgebreid gesproken met de omwonenden. Omwonenden hebben in de inspraakperiode de gelegenheid gehad en gebruikt om hun stem te laten horen. Hun inspraakreacties hebben mede een rol gespeeld in het standpunt dat oktober 2005 voor de verbreding van de A50 is bepaald.

Volgnummer: 59	**Afzender:** M.A.M. Burger Broekstraat 44 6675 BG VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik maak bezwaar tegen de wegaanpassingen van de A50 om de capaciteit en de doorstroming op de A50 te verbeteren. Er wordt totaal geen rekening gehouden met het leefklimaat van het dorp Valburg. *De helft van de bewoners van Valburg ondervindt* dagelijks reeds overlast van geluidshinder en milieuvervuiling die de normen al jaren overschrijden. Ook is er overlast van lichtvervuiling. 2. De meest gunstige varianten die ontwikkeld zijn beloven in het meest optimistische geval een ongewijzigde, dus onacceptabele situatie. Voor het dorp Valburg betekent het dat het geluid zelfs zal toenemen en ook voor de luchtvervuiling zijn extra maatregelen vereist om te voldoen aan de huidige normen. 3. Er dienen varianten ontwikkeld te worden die ook de leefbaarheid van het dorp Valburg op een acceptabel niveau brengt. Om dit te realiseren zal: *a. de geluidsoverlast teruggebracht moeten* worden. b. de luchtverontreiniging binnen de wettelijke normen moeten worden gebracht. c. de verlichting op de A50 na spitsuren uit moeten. d. een oplossing zonder fly-overs gerealiseerd moeten worden.	1. Zoals gemotiveerd in het standpunt leidt de groei van het verkeer op de A50 tot een zodanige verslechtering van de doorstroming van het verkeer dat structurele maatregelen noodzakelijk zijn. In de trajectstudie, het standpunt en het (O)TB is *nadrukkelijk aandacht geschonken aan de huidige* invloed van de weg op de omgeving en de gevolgen de voorgestelde aanpassing. Door de aanpassing zelf en de gerichte inzet van mitigerende en compenserende maatregelen wordt aan alle geldende wet- en regelgeving voldaan. 2 en 3. 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 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 lengte van 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 in eerste instantie merkbaar dalen, aangezien het huidige wegdek nog gedeeltelijk uit dicht asfaltbeton bestaat. Dit zal een merkbare verbetering van de geluidshindersituatie met zich brengen, ook al worden 'slechts' de wettelijk vereiste maatregelen getroffen. Uw woning ligt overigens op circa 1 kilometer afstand van de A50. Deze is daarom niet in het geluidsonderzoek meegenomen, omdat deze buiten de wettelijke geluidszone van 600 meter aan weerszijden van de A50 ligt. Ter hoogte van uw woning zal de vermindering van de geluidsbelasting als gevolg van de toepassing van een stiller wegdek echter zeker ook merkbaar zijn, en zal de toekomstige geluidsbelasting bovendien beneden de wettelijke voorkeursgrenswaarde van 50 dB(A) uitkomen Uw verzoek om de geluidsbelasting van het dorp Valburg verder terug te dringen dan wettelijk voorgeschreven is, 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. . 3b. In de OTB'n is/wordt aandacht besteed aan het ontwerp van het voorkeursalternatief zodat voor luchtkwaliteit (fijn stof) de wettelijke normen gehaald worden. Uit het OTB-luchtonderzoek Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportagegebied tot onder de grenswaarden brengen. 3c. Zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. 3d. In het standpunt is gekozen voor een aanpassing van knooppunt Valburg volgens de Benuttingenoplossing uit bijlage 3 van de TN/MER. Dit komt tegemoet aan de wens van de inspreker voor een oplossing zonder fly-overs.

Volgnummer: 60	**Afzender:** 3 Eensluidende reacties A. Daniël H.J.P. Groenen G.L.W.M. Verploegen (mede namens W.A.G.T. Daanen) EWIJK
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 Ik mis het alternatief: doortrekking van de Maas en Waalweg vanaf knooppunt Ewijk tot aan de PWA-brug bij Leeuwen. 2 De uitbreiding van de A50 zal leiden tot een ernstige toename van luchtverontreiniging naar de naaste omgeving, onder andere bij de Van Heemstraweg. 3 De uitbreiding van de A50 leidt tot een ernstige toename van geluidsoverlast naar de naaste omgeving, zoals naar percelen gelegen aan de Van Heemstraweg, onder Ewijk. 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 aan de werkzaamheden begonnen wordt moet een inventarisatie worden uitgevoerd naar de technische staat van deze gebouwen, zodat eventuele schade eenvoudig kan worden vastgesteld. Rijkswaterstaat en externe uitvoerders dienen op voorhand hun aansprakelijkheid 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 geïnventariseerd te worden. Rijkswaterstaat dient op voorhand de aansprakelijkheid voor dergelijke waardedaling te aanvaarden. 7 De oorspronkelijk, zonder uitbreiding, op bepaalde plaatsen beoogde geluidsschermen komen te vervallen. In het verleden is de sterke verwachting gewekt dat deze er wel zouden komen. De voorziene uitbreiding, eveneens zonder de beoogde geluidsschermen, werkt daarbij logischerwijs in termen van geluidsoverlast nog eens cumulatief.	Zie beantwoording nr. 44

Volgnummer: 61	**Afzender:** Vereniging WOZZ M. Veens Koningstraat 32 6645 KP WINSSEN
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De WOZZ maakt zich zorgen over de leefbaarheid aan de westzijde van de A50 tussen de Waal en het knooppunt Ewijk met name aan Dijk, Ir. van Stuivenbergweg, Van Heemstraweg, Poelsestraat, Bouwlust, Koningstraat en Begijnenstraat waar de normen voor geluidsoverlast en luchtvervuiling in de huidige situatie al overschreden worden. 2. In de alternatieven is aan de oostzijde van de A50 in een geluidsscherm voorzien, ten behoeve van de bebouwde kom van Ewijk. Doordat er aan de westzijde niet in een scherm wordt voorzien is het onvermijdelijk dat er daar een toename van geluidsoverlast en luchtvervuiling zal zijn, als gevolg van weerkaatsing tegen het eenzijdige geplaatste scherm. 3. De WOZZ deelt de verwachting niet dat door schoner en stiller wordende auto's, de toename van het verkeer in de toekomst geen toename van overlast tot gevolg zal hebben. Ontwikkelingen in de afgelopen jaren laten zien dat auto's wel relatief stiller, zuiniger en schoner worden, maar als gevolg van modetrends ook groter in omvang en met zwaardere motoren, waardoor ze in absolute zin niet minder vervuilend of minder lawaaierig worden. 4. Het opnemen van een geluidsscherm aan de westzijde met dezelfde omvang en hoogte als in de TN/MER aan de oostzijde voorzien is acht WOZZ noodzakelijk.	1 De maatregelen zoals die zijn opgenomen in het OTB moeten voldoen aan de wet- en regelgeving zoals die staan beschreven in het Besluit Luchtkwaliteit en de Wet geluidhinder. Om hieraan te kunnen voldoen zijn de volgende maatregelen getroffen: Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 2. 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 schermen), of juist naar de weg gereflecteerd wordt (voorover hellende schermen). Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 3 Het OTB luchtonderzoek is conform het in december 2006 wettelijk van kracht geworden Meet- en Rekenvoorschrift uitgevoerd. In dit onderzoek worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. 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. In dit onderzoek is rekening gehouden met

	de laatste inzichten in de ontwikkeling van emissies door motervoertuigen en maatregelen om de luchtkwaliteit in Nederland te verbeteren. 4. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord.

Volgnummer: 62	**Afzender:** C.F. Verdier Hyacintenlaan 6 6866 DV HEELSUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Uit mijn informatie blijkt dat wettelijke normen voor geluidshinder en fijnstof reeds lang zijn overschreden. Ook blijkt uit de startnotitie van 1996 (red) dat een tracébesluit in 1999 werd voorzien, nu wordt er in de trajectnota over 2007 gesproken. De Bloemenbuurt in Heelsum verzoekt om: a. maximale geluidsbeperkende en fijnstofwerende maatregelen, gedacht wordt aan geluidsschermen, 'fluistertasfalt', ed. b. indien het voor het bereiken van bovengenoemde maatregelen noodzakelijk is, snelheidsbeperkingen in te stellen tussen Grijsoord en Ewijk. c. minimale aantasting van het landschappelijk schoon d. aandacht voor bovengenoemde aspecten bij de aansluiting van de A50 op de N225.	1. Uit de TN/MER blijkt dat op bepaalde plaatsen inderdaad sprake is van overschrijding van bepaalde wettelijke normen. Ten aanzien van geluid geldt in zijn algemeenheid dat wanneer een weg wordt verbreed of verbeterd, onderzoek moet worden gedaan naar de bestaande en toekomstige geluidsbelastingen (als gevolg van zowel de verbreding als ook de autonome groei van het verkeer). Op basis van dat onderzoek worden dan de benodigde geluidsmaatregelen genomen. Er is eveneens sprake van overschrijding van de geldende norm voor fijn stof op grond van de achtergrondconcentratie. Voor beide aspecten geldt echter dat aan de geldende wet- en regelgeving voldaan moet worden. 1a en 1b. Maatregelen die getroffen zijn om hieraan te voldoen zijn voor geluid: • aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) ; • aanbrengen van een geluidsscherm van 2,5 meter hoog op het Beekdalviaduct. Deze maatregelen zijn opgenomen in het ontwerp-tracébesluit (OTB). Ten opzichte van de huidige situatie brengen deze maatregelen de geluidsbelasting in de Bloemenbuurt gemiddeld met circa 5 dB(A) omlaag. Afhankelijk van de precieze ligging van de woningen ten opzichte van de weg en het geluidsscherm is deze afname groter of kleiner. Omdat met deze maatregelen voldaan wordt aan de eisen van de Wet geluidhinder, wordt een aanvullende snelheidsverlaging om de geluidsbelasting nog verder te reduceren niet overwogen. 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. Uit het OTB-luchtonderzoek Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hierdoor zijn verdere maatregelen in de vorm van snelheidsverlagingen niet noodzakelijk om te voldoen 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. 1c. Bij het ontwerpen van de alternatieven is rekening gehouden met het minimaliseren van de aantasting van landschappelijk schoon. In de OTB-fase wordt voor het voorkeursalternatief door de Dienst Landelijk Gebied een landschapsplannen met voorstellen opgesteld waarbij aantasting tot het minimum terug is gebracht. Niet te mijden aantasting van landschappelijke waarden zullen gemitigeerd, dan wel gecompenseerd worden. In het OTB Valburg-Grijsoord zijn deze voorstellen vastgelegd. 1d. De aansluitingen van de op- en afritten op de N225 vallen buiten het project. De op- en afritten, zover deze wijzigen, zijn volledig meegenomen in de onderzoeken. Eventueel benodigde maatregelen zijn opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord.

Volgnummer: 63	**Afzender:** D.S. de Boorder-Sweerman Tielsestraat 147 6674 AA HERVELD
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In de TN/MER wordt uitgegaan van het jaar 2020 voor de veronderstellingen voor schoner vervoer en dergelijke, echter de normen voor zowel NO2 en PM10 moeten reeds in 2010 gehaald zijn. Hoewel het kabinet de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit wellicht wil versoepelen moet er nog altijd voldaan worden aan de Europese normen voor Luchtkwaliteit. In de trajectnota (pagina 148) staat dat de normen voor uurgemiddelde voor NO2 en jaargemiddelde voor PM10 kunnen worden afgeleid uit de jaargemiddelden. Ik bestrijd dat deze normen zouden kunnen worden afgeleid uit de genoemde jaargemiddelden, dan zou het niet nodig zijn geweest de twee normen apart in het Besluit Luchtkwaliteit op te nemen. Dus blijkt niet uit de Trajectnota of zal worden voldaan en ook niet hoe vaak de norm wordt overschreden of hoe groot de overschrijding zal zijn Onderzoek: - het uurgemiddelde concentratie voor de NO2; - hoe vaak deze zal worden overschreven; - het 24 uur gemiddelde concentratie voor PM10; - hoe vaak deze zal worden overschreven; 2a. Het is onterecht dat geschreven wordt dat overschrijdingsafstanden voor zowel fijn stof als stikstof in 2020 veel kleiner zullen zijn dan in 2000. Deze conclusie is gebaseerd op veronderstellingen die niet kloppen. Bovendien zijn de normen in 2020 ook veel strenger dan in 2000. De veronderstelling dat auto's wel schoner zullen worden is niet voldoende; er dienen extra maatregelen genomen te worden om de normen uit het Besluit Luchtkwaliteit te kunnen halen 2b. Met behulp van digitale gegevens over woningen is het aantal woningen bepaald waarin de huidige situatie en in 2002 de jaargemiddelde norm voor fijn stof en NO2 wordt overschreden. Ik wil weten of mijn huis tot een van deze woningen behoort. Ook wil ik weten of mijn huis behoort tot één van de zeven woningen waarbij de norm voor PM10 wordt overschreden in de huidige situatie. En of mijn huis een van de 50 woningen is waarbij de jaargemiddelde norm voor NO2 wordt overschreden. 3. Ik wil weten hoeveel maal per jaar de jaargemiddelde norm voor NO2 (zoals genoemd op pagina 152) wordt overschreden, aangezien in het Besluit luchtkwaliteit staat vastgesteld hoe	1. Doel van de TN/MER-fase is om uit een aantal alternatieven een voorkeursalternatief te kunnen kiezen. In de OTB-fase zijn het voorkeursalternatief en effecten wel geheel doorgerekend. Zodat inzichtelijk is/wordt gemaakt welke aanvullende maatregelen nodig zijn. 1 t/m 3 en 5. Het OTB luchtonderzoek is conform het in december 2006 wettelijk van kracht geworden Meet- en Rekenvoorschrift uitgevoerd. In dit onderzoek worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. 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. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 2b. Deze vraag zal beantwoord worden bij het OTB Ewijk-Valburg 3. Deze vraag zal beantwoord worden bij het OTB Ewijk-Valburg 4. In de nabijheid van de weg levert de weg in 2000 een extra bijdrage aan de achtergrondconcentratie fijn stof van maximaal 20%. Verder van de weg vandaan wordt deze extra bijdrage aan de achtergrondconcentratie snel minder. In 2020 zullen zowel de achtergrondconcentratie als de bijdrage van de weg verminderen. 5. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 6: Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 7: Deze vraag zal verder bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 8. Zie beantwoording van vraag 2b. 9. Wanneer aan één zijde van de weg

vaak deze norm mag worden overschreden. 4. Op pagina 153 staat dat de weg een extra emissieconcentratie van 20% oplevert. Is dit in de huidige situatie of in 2020? 5. Op pagina 153 staat dat aan de woningen die gelegen zijn binnen de overschrijdingsafstanden bijzondere aandacht moet worden besteed. Wat wordt gedaan voor de woningen buiten deze zone, daar wordt de norm toch ook overschreden? In Nederland zijn bovendien nog geen maatregelen genomen om voertuigen schoner te laten worden. Verder lees ik dat de norm voor uurgemiddelden NO_2 niet wordt overschreden. Dit is een loze zin omdat de uurgemiddelden niet eens onderzocht zijn. 6. Ik eis een geluidsscherm langs de A50 (aan weerszijden) van de brug over de Waal tot aan knooppunt Valburg. 7. Ik wens dat er, waar mogelijk, aan beide *zijden van de weg bomen worden geplant, omdat* bomen: - Geluid tegen houden - Negatieve uitstoot opheffen; - de snelweg aan het zicht onttrekken. In geen geval mogen bomen worden gekapt; dus geen verbreding van de A50 of fly-overs. 7b. Voor aanplant van bomen kan naar verwachting Europese subsidie worden verkregen. 8. Op pagina 157 staat dat er 4433 woningen in het invloedsgebied zijn waarvoor het concentratieniveau gelijk of hoger is dan de grenswaarde. Ik wil weten of mijn woning behoort tot deze woningen. Ook wil ik weten welke maatregelen voor deze woningen zullen worden genomen. **Inspraak tijdens hoorzitting op 18/4/05** 9. Inspreker zegt dat aan de westzijde bij Herveld een geluidscherm wordt geplaatst. Treedt er dan extra geluid aan de oostzijde op? 10. Omdat gelijkmatig rijden minder filevorming geeft en beter is voor de luchtkwaliteit vraagt zij of het terugbrengen van de snelheid nu al kan worden uitgevoerd. 11. Heeft de uitspraak van de Raad van State over het Besluit luchtkwaliteit een rol gespeeld bij de uitbreiding van de A50?	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 schermen), of juist naar de weg gereflecteerd wordt (voorover hellende schermen). Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder *worden beantwoord.* 10. Het op voorhand terugbrengen van de snelheid, valt buiten de MER-studie. 11. Verkeerscongestie is aanleiding voor de studie naar uitbreiding van de verkeerscapaciteit van de A50. Uitgangspunt bij de beoogde uitbreiding is dat voldaan moet worden aan de eisen van het Besluit luchtkwaliteit 2005 en de maatregel geen verslechtering in de luchtkwaliteit mag veroorzaken.

Volgnummer: 64	**Afzender:** Evo D. Chargois Postbus 350 2700 AJ ZOETERMEER
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. EVO keurt het af dat de regionale overheden voortijdig (voor het verschijnen van de trajectnota) hebben besloten niet verder in te zetten op de doortrekking van de A73. Zorgvuldige besluitvorming kenmerkt zich immers ook door een voorafgaande evenwichtige presentatie en mogelijkheid tot brede discussie over alle alternatieven die bijdragen aan de oplossing van de problematiek. 2. EVO dringt aan op snelle besluitvorming en realisatie van de verbeteringsplannen omdat de A50 Ewijk- Grijsoord een essentiële rol vervult in het netwerk van regionale autosnelwegen. Door gebrek aan volwaardige alternatieve rivieroverschrijdende verbindingen maakt het goederenvervoer veelvuldig gebruik van deze verbinding. De files op de A50 behoren dan ook tot de duurste files van Nederland. 3a. Gekozen moet worden voor een structurele verbetering. De benuttingsvarianten bieden geen oplossing. De gekozen oplossing moet ook in geval van calamiteiten, zoals op 22 maart 2002, mogelijkheden bieden. 3b. Gelet op de groei van het verkeer in de afgelopen jaren, de te verwachten regionale ontwikkelingen en het gereedkomen van aansluitende infrastructurele verbindingen buiten de A50 zoals de A50 in Noord- Brabant en de A73 in Limburg moet met een hoger groeiscenario rekening worden gehouden. 3c.EVO kiest voor een forse verbreding van de A50, de verbredingvarianten 5.0 en 5.4 komen daarom in aanmerking. Variant 5.4 verdient de voorkeur vanwege de aanleg van een 2x1 parallelbrug over de Nederrijn waardoor minder verstoring door in- en uitvoegend verkeer op de hoofdrijbaan ontstaat en de flexibiliteit zeker in geval van calamiteiten wordt vergroot. Bij uitwerking van variant 5.4 wordt aangedrongen op een ruime en vloeiende vormgeving van de kruisingen van de parallelbaan met het onderliggend wegennet om zo nieuwe knelpunten te voorkomen.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota. 2. Een snelle besluitvorming is zeker wenselijk. Er zullen echter de nodige wettelijke procedures doorlopen moeten worden om iedereen in de gelegenheid te stellen zijn zienswijze te geven over de voorgenomen plannen. 3a. De kwetsbaarheid van de A50-verbinding heeft nadrukkelijk een rol gespeeld bij de formulering van het standpunt. Zie verder algemeen antwoord nr.6 voor in de nota. 3b. In het OTB'n zijn de meest recente inzichten met betrekking tot de verwachte situatie in 2020 verwerkt. Dit omvat o.a. realisering van de door u genoemde projecten in Noord-Brabant en Limburg. 3c. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

Volgnummer: 65	**Afzender:** Transport en Logistiek Nederland L.M.M. van Moorsel Postbus 655 7300 AR APELDOORN
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Transport en Logistiek Nederland spreekt haar voorkeur uit voor het verbredingsalternatief 5.4. Redenen hiervoor zijn: 1a. De restcapaciteit van dit alternatief is het grootst, ook na 2020 is er nog capaciteit over. Het is wenselijk om de waarde van de restcapaciteit te berekenen ten op zichte van de extra investering. 1b. Dit alternatief trekt verkeer van het regionale wegennet, waardoor de doorstroming op het regionale wegennet verbetert. Daarbij wordt indirect de verkeersveiligheid verbeterd, omdat per saldo meer verkeersslachtoffers vallen op provinciale en gemeentelijke wegen. 1c. De verkeersruimte bij de *benuttingsalternatieven is beperkt, hierdoor* kunnen er extra problemen ontstaan bij calamiteiten of werkzaamheden. Door het ontbreken van voldoende capaciteit op parallelle routes, is dit een belangrijke factor, die in de nota onvoldoende wordt meegewogen. 1d. De investeringskosten zijn beperkt hoger dan het toekomstvaste benuttingsalternatief 9.0. Bovendien zullen de exploitatiekosten mogelijk lager zijn, omdat niet dagelijks spits- of plusstroken behoeven te worden geopend en er minder kosten zijn voor het onderhoud en vervangen van uitgebreide elektronica voor de spits- en plusstroken. 1e. Veel elementen van het MMA kunnen ook aan het 5.4 alternatief worden toegevoegd. Eventueel kan worden overwogen de verlichting bij dit alternatief achterwege te laten met name op het deel tussen de Rijnbrug en Grijsoord. 1f. Een parallelweg over de Rijn heeft als voordeel dat het verkeer niet voor de brug hoeft in te voegen, wat vaak leidt tot capaciteitsproblemen. Bovendien wordt lokaal verkeer goed gescheiden en ontstaat er een beperkt alternatief bij calamiteiten op de hoofdbaan. 1g. De verkeersprognoses vertonen diverse onzekerheden, het verkeer groeit mogelijk harder dan verwacht. 1h. Alle verbredingsalternatieven scoren aanmerkelijk beter op het gebied van luchtkwaliteit dan de benuttingsalternatieven.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 1a. Een verdergaande verbreding volgens alternatief 5.4 zou inderdaad hebben geleid tot een restcapaciteit maar ook gepaard gaan met aanzienlijke meerkosten in de orde van grootte van 230 miljoen euro. Deze meerkosten zijn niet in verhouding met de verbetering van de verkeersafwikkeling. 1b. De TN/MER A50 geeft inzicht in de door u genoemde effecten. Overigens volgt daaruit ten aanzien van verkeersveiligheid dat alternatief 5.4 wat betreft het aantal verkeersslachtoffers op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet per saldo niet gunstiger zal uitpakken dan de overige beschouwde alternatieven. *1c. In de TN/MER A50 is het regionaal* doorstromingsprobleem dat bij uitvoering van de alternatieven (waaronder de benuttingsalternatieven) kan ontstaan in geval van calamiteiten of wegwerkzaamheden tot uitdrukking gebracht in de scores van de aspecten 'verkeersveiligheid' (criterium aantal potentiële conflictpunten) en 'flexibiliteit netwerk' (zie paragraaf 3.4.6 en 3.4.7, deel B achtergronden) 1d. Dit klopt. Dit is dan ook een van de overwegingen geweest om te kiezen voor verbreden met reguliere rijstroken in plaats van plusstroken. Echter er is gekozen voor 3 rijstroken tussen Valburg en Grijsoord in plaats van 4 zoals in alternatief 5.4. 1e. Zoals u kunt zien, worden alle maatregelen in tabel 3.1 uit de TN/MER in elk alternatief toegepast, en kunnen de maatregelen uit tabel 3.2 ook in elk alternatief worden toegepast, maar zitten ze standaard in het MMA. Het ministerie van V&W heeft een standaard verlichtingsregime voor natuur- en niet-natuurgebieden. Dit is in afgestemd met maatschappelijke organisaties. Zie verder algemeen antwoord nr. 5. voor in de nota. 1f. Zie antwoord 1a. 1g. In de OTB'n zijn de meest recente inzichten met betrekking tot de verwachte situatie in 2020 verwerkt. Het betreft daarbij o.a. uitbreiding van aantal woningen en werkgelegenheid, de economische ontwikkeling en het verkeersbeleid. Op basis van deze inzichten is de verwachting dat het verkeer op de A50 nog aanzienlijk zal groeien; zo wordt zonder prijsbeleid op het wegvak A50 Ewijk-

2. Transport en Logistiek Nederland stelt dat er in de besluitvormingsprocedure naar meer snelheid moet worden gestreefd, zeker gelet op de schade voor haar bedrijfstak van 5 miljoen euro per jaar. En wordt graag geïnformeerd over de voortgang van de procedure.	Valburg tussen 2000 en 2020 groei voorzien met 50%-64%, afhankelijk van het al dan niet verbreden van dit wegvak. Deze groei is in lijn met de 'werkelijke' verkeerstoename van 13% die op dit wegvak in de periode 2000-2005 is waargenomen'. 2. Het is het streven om tot een snelle realisatie van de verbreding van de A50 te komen. Daartoe is in het standpunt aangegeven dat het project in twee afzonderlijke OTB'n zal worden uitgewerkt waardoor de minder omvangrijke werkzaamheden op het weggedeelte Valburg- Grijsoord eerder kunnen worden opgepakt. Transport en Logistiek Nederland zal via de gebruikelijke kanalen op de hoogte worden gehouden van de voortgang en kan daarnaast zelf de voortgang volgen via de website van het project www.a50info.nl

Volgnummer: 66	**Afzender:** Bewonersvereniging Doorwerthsestraat e.o. Heelsum P. Verhaagen Doorwerthsestraat 4 b 6866 NG HEELSUM
Kenmerk: **Gedateerd: 24-5-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De vereniging stelt dat de wettelijke normen voor geluidshinder en fijn stof reeds lang zijn overschreden. 2. In de startnotitie uit 1996 werd al in 1999 een tracébesluit voorzien, nu wordt in de trajectnota over 2007 gesproken. 3. De vereniging vraagt om: a. maximale geluidsbeperkende maatregelen, zoals fluisterasfalt, geluidswerende schermen aan beide zijden van de A50 vanaf de Rijnbrug tot aan de Doorwerthse Heide. b. in samenhang met bovengenoemde *snelheidsbeperkende maatregelen op de A50*, i.v.m. de geluidshinder. c. maximale fijnstofwerende maatregelen. d. minimale aantasting van het landschappelijk schoon. e. aandacht voor deze aspecten bij de aansluiting van de A50 en de N225.	Zie beantwoording nr. 62

Volgnummer: 67	**Afzender:** K. Vermaat Schaapsdrift 6 6865 BD DOORWERTH
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Rijkswaterstaat mag weliswaar om haar moverende redenen besloten hebben om enkel in het MMA het ecoduct ten zuiden van Wolfheze in de begroting op te nemen, dit geeft bij kostenvergelijking een vertekend beeld. Het neemt niet weg dat er in geen van de alternatieven een gemiddelde snelheid van 65 km per uur van beperkte duur zal blijken te zijn. Immers de aanleg van wegen leidt tot meer verkeer en dus meer schadelijke emissies, meer decibellen en meer vroegtijdige doden. 2. Het is onduidelijk of in de prognoses van geluids- en emissieberekeningen de transporten van loonwerkbedrijven, gevestigd op de noord- en zuidoever van de Rijn, uitgevoerd met zeer grote trekkers en machines, zijn meegenomen. Als ook de kleitransporten van en naar de steenfabriek. Transport over water in het kader van de nota 'Transport in balans' wordt in dit geval niet toegepast. 3. Een aantal alternatieve oplossingen voor het fileprobleem: - Rijkswaterstaat moet meer inzetten op informatievoorziening. In plaats van het melden van files met een buitengewone lengte, is het *beter om inzicht te geven in de reistijd op een* bepaald moment van de dag. Dit vergroot het zelfregulerend vermogen van automobilisten. - Door middel van een video-conferencing systeem- eyecatching systeem- kan op afstand vergaderd worden. - Verkeersmanagement; de weg aanpassen aan de omgeving en toeritdosering. - Verlaging van de maximumsnelheid. Aangeven van snelheden via matrixborden. - Invoeren van een nultarief voor de overdrachtsbelasting voor mensen die dichter bij hun werk gaan wonen - Innovaties van de auto-industrie 4. Nu commissie Nouwen heeft besloten slechts op een beperkt aantal snelwegen tolheffing in te voeren zal het fileprobleem vanzelf oplossen. Immers door meer emissies zal het aantal voortijdige sterfgevallen sterk oplopen. 5. Verwacht mag worden dat de Raad van de State de plannen zal vernietigen gezien de overschrijding van de limieten van het Besluit luchtkwaliteit. **mondelinge inspraak op 13 april 05** 6. Het aanleggen van snelwegen lost niet het fileprobleem op. Er zijn diverse voorbeelden,	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. Het verbreden van de weg betekent niet dat de schadelijke emissies zullen toenemen. Doorstroming van het verkeer, zorgt juist voor een betere luchtkwaliteit. Bovendien worden er maatregelen genomen zoals het aanleggen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) en het plaatsen van geluidswerende voorzieningen zodat wordt voldaan aan de wet- en regelgeving voor lucht en geluid. 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. 2. De verkeerscijfers zijn afkomstig van rekenmodellen. In deze modellen is rekening gehouden met de huidig waargenomen *vrachtverkeersstromen op de A50 (inclusief* onderscheid naar middelzwaar en zwaar vrachtverkeer conform de Wet geluidhinder), alsmede met macro-economische verwachtingen ten aanzien van de ontwikkelingen tussen nu en 2020. Hoewel individuele voertuigen (bijvoorbeeld het door u genoemde kleitransport) niet direct in de modellen zijn terug te vinden, is uiteraard wel getracht om deze ten aanzien van de herkomsten en bestemmingen van het vrachtverkeer zo goed mogelijk te laten sporen met de werkelijkheid. 3. Verruiming van de wegcapaciteit door uitbreiding van de infrastructuur is slechts een van de activiteiten waarmee het ministerie van V&W probeert om Nederland mobiel te houden. Andere onderdelen van het verkeer- en vervoerbeleid zijn gericht op beïnvloeding van het verplaatsingsgedrag zowel wat betreft tijd, plaats als vervoerswijze. De Nota Mobiliteit welke op 14 februari 2006 is goedgekeurd door de Eerste Kamer en op 21 februari 2006 in werking is getreden, vormt hiervoor het kader. Een aantal van de door de inspreker genoemde suggesties zoals innovaties in de auto-industrie en de mogelijkheden van ICT toepassingen komen in de nota aan de orde. Daarnaast investeert Rijkswaterstaat in verkeersmanagement om de verkeerstromen op en rond de A50 in goed banen te leiden. Zo stuurt de verkeerscentrale Oost-Nederland in Wolfheze via de verkeerssignalering de

aanleg A30, aanleg spitsstrook Everdingen, waar dit ook uit blijkt. Ik geef de voorkeur aan andere oplossingen, zoals bijvoorbeeld lightrail. 7. In hoeverre stroken deze plannen met de plannen van de Provincie in het kader van Veluwe 2010?	verkeersstromen op de A50 en aansluitende snelwegen. 4. Het vraagstuk dat hier in feite wordt aangehaald betreft de relatie tussen beprijzen, verkeersintensiteiten en luchtkwaliteit. Voor de OTB'n zijn nieuwe verkeersprognoses gemaakt op basis van geactualiseerde uitgangspunten. Omdat nog niet is besloten tot feitelijke invoering van prijsbeleid is in de prognoses uitgegaan van een situatie zonder prijsbeleid voor wat betreft de externe effecten van wegverkeer. Daarmee wordt, bijvoorbeeld voor de onderzoeken naar de luchtkwaliteit en geluidhinder, uitgegaan van een "worst case"benadering. Doordat op basis van deze prognoses ook de eventueel te treffen mitigerende en compenserende maatregelen zijn bepaald wordt gewaarborgd dat er in de toekomst geen overschrijding van wettelijke voorschriften optreedt. 5. Er wordt vanuit gegaan dat de Raad van State met de OTB'n kan instemmen nu onderzoeken hebben aangetoond dat het voorkeursalternatief en de aanvullende maatregelen voldoende zijn om aan alle wet- en regelgeving te voldoen. 6. De invloed van mogelijke extra verbeteringen van het openbaar vervoer is bekeken in het nul-plus OV-alternatief. De invloed hiervan op de verkeerintensiteiten zijn berekend voor de notitie "Selectie alternatieven en varianten A50", die als bijlage bij de trajectnota ter inzage is gelegd. Uit de berekeningen blijkt dat de veranderingen van de verkeerintensiteiten op de A50 marginaal zijn. Op grond hiervan is in de Selectienotitie geconcludeerd dat voor de problematiek op de A50 het nul-plus OV-alternatief volstrekt onvoldoende oplossend is. 7. Het Veluwe 2010-beleid is opgenomen in het Meerjarenplan Ontsnippering (MJPO). Dat beleid voert Rijkswaterstaat uit met het geplande ecoduct. Voorts is de Provincie Gelderland betrokken bij het project, waardoor gewaarborgd is, dat de inhoud van het project correspondeert met het Veluwe 2010-beleid.

Volgnummer: 68 **Kenmerk:** **Gedateerd: 24-5-2005**	**Afzender:** Buurtvereniging "De Heuvelbewoners" J.H.H. Smitsmans Koninginnelaan 1 6866 NL HEELSUM
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De vereniging stelt dat de wettelijke normen voor geluidshinder reeds lang zijn overschreden. Hier is al vaker aandacht voor gevraagd in het verleden. Onder meer tegen de achtergrond van de startnotitie uit 1996 waarin al in 1999 in een tracébesluit werd voorzien, nu wordt in de trajectnota over 2007 gesproken. Het intensieve gebruik van de A50 beïnvloedt de leefomgeving zeer nadelig. Hierbij gaat het om het geluidsniveau, vervuiling voor natuur en omwonenden en het aangezicht vanuit één van de vijf dorpen. De vereniging vraagt om: • maximale geluidsbeperkende maatregelen, zoals fluisterasfalt, geluidswerende schermen aan beide zijden van de A50 vanaf de Rijnbrug tot aan de Doorwerthse Heide. In samenhang met voornoemde kan gedacht worden aan snelheidsbeperkende maatregelen op de A50. • maximale fijnstofwerende maatregelen. • minimale aantasting van het landschappelijk schoon, zodat Heelsum kan blijven behoren tot één van de vijf dorpen in het groen. Onder meer door minimale onttrekking van natuurgronden voor de uitbreiding/ aanpassing van de A50. Hierbij wordt vooral gedacht aan de aanleg van viaducten. aandacht voor deze aspecten bij de aansluiting van de A50 en de N225.	Zie beantwoording bij nr. 62

Volgnummer: 69 **Kenmerk:** **Gedateerd: 24-5-2005**	**Afzender:** Dorpsplatform Renkum Heelsum, Oosterbeek Doorwerth J. Machielse Broekhorst 3 6866 NN HEELSUM
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
Gewaardeerd wordt dat het ministerie van Verkeer en Waterstaat de verkeersproblematiek aanpakt. Wij zijn van mening dat bij een aantal uitgangspunten vraagtekens kunnen worden geplaatst. In de TN/MER is een aantal zaken onvolledig, onjuist of niet vermeld. Dit wordt puntsgewijs weergegeven. 1a. De geluidshinder veroorzaakt door het verkeer op de A50 is voor de dorpen in de aflopen jaren sterk toegenomen. Deze *geluidsproblematiek leidt tot ernstige verstoring* van het woongenot, waardebeperking of -vermindering van woningen, gezondheidsproblemen, verstoring van nachtrust en in een aantal gevallen tot persoonlijke problemen. Het is voor de bewoners onacceptabel dat er in de verschillende varianten geen sprake is van geluidsvermindering. De doelstellingen van de overheid op dit terrein worden dan ook niet gehaald. Er zijn voldoende maatregelen mogelijk en denkbaar, waardoor de geluidsoverlast wordt verminderd. 1b. De meest ernstige overlast wordt beleefd bij *de overgang van de Utrechtseweg, de* Bennekomseweg en de aansluiting bij de N225, de brug over de Nederrijn en het recreatiegebied van het dal van de Heelsumse beek. 1c. Het platform verzoekt rekening te houden met deze problematiek en op en langs de A50 voldoende maatregelen te nemen om de geluidshinder sterk te beperken. Daarnaast stelt zij voor, ongeacht de gekozen variant, overal fluisterasfalt toe te passen, alsmede langs het gehele traject en bij de op- en afritten, geluidsschermen te plaatsen. 1d. Specifieke aandacht vraagt zij voor: - de brug over de Nederrijn; waar de zogenaamde dilatatievoegen een belangrijke bron van hinder vormen. Rijkswaterstaat heeft tijdens eerder overleg toegezegd hiervoor maatregelen te nemen, hierover is echter niets in de trajectnota te lezen. 1e. Geluidsschermen; vorm en ontwerp moet zodanig zijn dat er zo min mogelijk sprake is van verstoring van het landschap of beperking van het uitzicht. 1f. Als plaatsing van geluidsschermen op het Beekdalviaduct niet mogelijk is moet er bij de varianten 6.0, 7.0 en 7.1 rekening worden	1a en b. Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen, is uitgewerkt in twee OTB'n. Voor deze uitwerking is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat 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 aan de westzijde op het Beekdalviaduct doelmatige geluidsmaatregelen zijn. Naar het zich nu laat aanzien is het toch mogelijk om op het *Beekdalviaduct zowel een stiller wegdek, als een* geluidsscherm aan te brengen. Deze zijn daarom ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengen deze maatregelen de geluidsbelasting in deze omgeving in veel gevallen met ruim 5 dB(A) of zelfs meer omlaag. 1c. Uw verzoek om een bovenwettelijke inspanning te leveren om de geluidsbelastingen in Renkum/Heelsum, Wolfheze en Doorwerth 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. Kosten maken voor bovenwettelijke maatregelen zou betekenen dat de belastingbetaler extra zou moeten betalen, zonder dat dit op een wettelijke verplichting gebaseerd is. 1d. Zie algemeen antwoord nr. 9 voor in de nota. 1e. Het ontwerp van geluidsmaatregelen is opgenomen in het landschapsplan. Uitgangspunt is de omgeving te respecteren en te kiezen voor geluidswallen waar mogelijk, en schermen waar dit toepasselijk is of uit ruimtelijke overwegingen niet anders kon. De uitvoering van alle geluidsmaatregelen zal zodanig zijn dat aan wettelijke normen wordt voldaan. Op het gehele Beekdalviaduct zal aan de westzijde een transparant scherm van 2,5 meter hoog komen. 1f. Zoals hiervoor onder 1a, b al is aangegeven is bij nadere analyse en doorrekening van de constructie van het Beekdalviaduct gebleken dat er toch (beperkte) mogelijkheden zijn om geluidschermen te plaatsen en geluidsarm asfalt toe te passen op het viaduct. 1g en 5. Zie algemeen antwoord nr. 4 voor in de nota. Ondanks het ontbreken van een aansluiting Amsterdamse weg wordt in het OTB Valburg-

gehouden met vervanging van het viaduct. Daarbij kan ook in het ontwerp gezocht worden naar een vormgeving waarbij de inbreuk op het landschap ten opzichte van de huidige situatie aanzienlijk verminderd kan worden. 1g. Het dorpsplatform stelt dat toevoeging van een aansluiting van de N224 op de A50 tot een aanzienlijke reductie van het verkeersaanbod op het aansluitpunt N225/A50 leidt. Dit zal een positief effect hebben op de milieubelasting. 1h. De effecten van cumulatie van verschillende verkeersstromen; deze zijn niet in de trajectnota te vinden. Ook wordt informatie over de effecten van voorgestelde maatregelen gemist, waardoor beoordeling van de voorstellen op dit punt niet mogelijk is. 2. De veronderstelde verbeteringen t.a.v. de NOx- vervuiling worden niet ondersteund door concrete, afdoende overheidsmaatregelen. Over fijn stof is niets terug te vinden in de trajectnota. Er zijn goede redenen om aan te nemen dat de normen betreffende fijn stof worden overschreden. Bewoners maken zich zorgen over de gezondheidsschadelijke aspecten van het verkeer. In de nieuwe situatie zullen maatregelen moeten worden genomen om binnen de normen op het gebied van fijn stof en andere schadelijke stoffen te blijven. Een maatregel is het invoeren van een snelheidsbeperking naar 80-100 km per uur. 3. Het platform betreurt dat het doortrekken van de A15 naar de A12 en de A18 niet in de plannen wordt meegenomen. Een belangrijk deel van het verkeer op de A50 heeft als bestemming Achterhoek, Twente of Duitsland. Dit verkeer zou zeker de voorkeur geven aan een verlengde A15 tot het Knooppunt Oud-Dijk. Tenminste zou zichtbaar gemaakt moeten worden, wat de aanleg van de A15 betekent voor de verkeersprognoses voor de diverse rijkswegen in de omgeving en met name voor het gedeelte van de A50 ten noorden van de A15. 4. Uit de trajectnota kan niet worden opgemaakt of de gevolgen van de aanleg van de N837 zijn verwerkt in de verkeersprognoses. 5. Het ontlasten van bestaande aansluitingen door het toevoegen van nieuwe, kan ook een verbetering betekenen. Hiermee bedoelt het platform in het bijzonder het creëren van een volledige aansluiting van de A50 op de N224. De N224 heeft reeds een grootschalig profiel (in tegenstelling tot de N225) en strekt tot aan de bebouwde kom van Arnhem waarbij hij geen enkele andere bebouwde kom raakt of passeert. Dan zou overwogen kunnen worden de aansluiting van de N224 op de A12 te elimineren. Hiermee wordt aangesloten bij het streven van de provincie Gelderland om de gemeenten rondom het westelijk deel van de N224 te ontlasten. Ook doet dit recht aan het versterken van de ecologische hoofdstructuur, de verbinding Veluwemassief en Nederrijn.	Grijsoord voldaan aan de milieuwetgeving. 1h. In deel B, paragraaf 9.4 van de TN/MER is wel degelijk aandacht geschonken aan de cumulatieve geluidsbelastingen in de verschillende alternatieven. Ook is in dit gedeelte van de TN/MER terug te vinden hoe de aantallen geluidsbelaste woningen en oppervlakten geluidsbelast gebied in de verschillende alternatieven zich verhouden tot die in de situatie dat de weg niet verbreed zou worden (het "referentiealternatief"), zie hiervoor bijvoorbeeld de figuren 9.3 en 9.4. in deel B van de TN/MER. 2. Het OTB luchtonderzoek is conform het in december 2006 wettelijk van kracht geworden Meet- en Rekenvoorschrift uitgevoerd. In dit onderzoek worden de effecten van het project op de luchtkwaliteit getoetst aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. 3. In 1996 is de TN/MER voor de doortrekking van de A15 (Ressen-A12) gepubliceerd. Daarop is besloten dat de voorkeur uitgaat naar verbreden van de A50 Valburg-Grijsoord en de A12 en niet naar het doortrekken van de A15. In het standpunt op de TN/MER A12 Ede-Duitse grens is aangegeven dat de voorkeur uitgaat naar duurzaam benutten van de A12. Bij de verkeersprognoses is dan ook uitgegaan 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. Zie verder algemeen antwoord nr. 3 voor in de nota. 4. Zoals is aangegeven op blz. 48 in de TN/MER A50, deel B, is in de prognoses rekening gehouden met de aanleg van N837. 6. Om verdere verstoring van de Veluwe zoveel mogelijk te beperken is gekozen voor een sobere verbreding. Om het ruimtebeslag te beperken is de bestaande verharding met smalle middenberm uitgangspunt bij de opbouw van het nieuwe dwarsprofiel. Dit betekent dat de bestaande verharding met maximaal een rijstrookbreedte aan weerszijden wordt uitgebreid. Verder zullen zowel het Beekdalviaduct als de Neder-Rijnbrug niet uitgebreid hoeven te worden. De landschappelijke inpassing van de aanpassing heeft/zal zijn beslag gekregen/krijgen in de OTB-fase. Voor de TN/MER is inzichtelijke gemaakt wat het ruimtebeslag bij benadering is voor mogelijke landschappelijke maatregelen. Dit om de onderscheidendheid tussen alternatieven te verduidelijken. In de OTB-fase is/wordt een landschapsplan opgesteld met daarin het ruimtelijke

6. In de trajectnota worden onvoldoende voorstellen gedaan om de verstoringen van het landschap te beperken of waar mogelijk landschapsherstellende maatregelen te nemen. De huidige inzichten maken een tracé als dat van de bestaande A50 ongewenst. Het huidige tracé wordt gekenmerkt door een ligging, onder, op en boven het oorspronkelijke maaiveld. Het platform mist een langsprofiel over de weg. Indien deze wel zou worden beschouwd, zou er wellicht anders gedacht worden over het bestaande wegdek en over de eventueel toe te voegen rijbanen. Verdubbeling van de profielen zal de enorme cesuur in het landschap onaanvaardbaar doen worden. Verbreding van het Beekdalviaduct acht het platform zeer ongewenst. 7. Er zijn betere MMA's denkbaar. De haalbaarheid van een tunnelvariant zou zeker moeten worden onderzocht. 8. Daar het waarschijnlijk geruime tijd zal duren voordat er na aanpassing van de A50 wederom een verandering van een dergelijke omvang zal plaatsvinden, vinden de bewoners van de dorpen het belangrijk dat er afdoende beschermende en overlastbeperkende maatregelen worden genomen. Zij verzoeken dan ook onzekere maatregelen, zoals bijvoorbeeld rekeningrijden, niet in de plannen mee te nemen. 9. De Dorpsplatformen Renkum, Heelsum, Doorwerth en Oosterbeek zouden graag betrokken worden bij het opstellen van het OTB. **Inspraakreactie tijdens hoorzitting op 13/4/05** 10. Dhr. Machielse stelt namens het dorpsplatform dat de geluidsproblematiek niet op een nul-situatie moet worden gehouden maar dat er een reductie moet plaatsvinden. Er is volgens de Trajectnota geen sprake van dat met de toename van het verkeer en de genomen maatregelen een verbetering is van het geluid.	ontwerp van het voorkeursalternatief. Tevens zijn mitigerende en compenserende maatregelen aangegeven zoals het plaatsen van faunarasters en het natuurvriendelijk inrichten van de bermen. 7. In de startnotitiefase heeft de discussie over de te onderzoeken alternatieven en varianten plaats gevonden. Op de startnotitie heeft destijds ook inspraak plaats gevonden. In de richtlijnen voor deze studie zijn de te onderzoeken alternatieven vastgesteld en is geen tunnelvariant opgenomen. Één van de criteria daarbij was de haalbaarheid. Een tunnel is over het algemeen zeer kostbaar en leidt vanwege graafwerkzaamheden tot verstoring aan grondwater + bermsloten en daardoor natuur. 8. De gebruikte verkeersprognoses zijn gebaseerd op het landelijk beleid zoals dat is verwoord in de Nota Mobiliteit. Omdat nog niet is besloten tot feitelijke invoering van prijsbeleid is in de prognoses uitgegaan van een situatie zonder prijsbeleid voor wat betreft de externe effecten van wegverkeer. Daarmee wordt, bijvoorbeeld voor de onderzoeken naar de luchtkwaliteit en geluidhinder, uitgegaan van een "worst case"benadering. Doordat op basis van deze prognoses ook de eventueel te treffen mitigerende en compenserende maatregelen zijn bepaald wordt gewaarborgd dat er in de toekomst geen overschrijding van wettelijke voorschriften optreedt. 9. Belanghebbenden en belangenorganisaties zullen via een informatiekrant en de website www.a50info.nl op de hoogte worden gehouden van de ontwikkelingen. Daarnaast kunnen er altijd verzoeken voor nader overleg aan de projectleider gedaan worden. 10. Zie de reactie hierboven op uw schriftelijk ingebrachte zienswijze 1c.

Volgnummer: 70	**Afzender:** M. Nieuwenhuys Wekeromseweg 2 6816 VB ARNHEM
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1 De conceptuele onderbouwing en keuze is te beperkt (aanpakken bestaande traject) zodat geen afweging mogelijk is tussen een aantal facetten die nu geheel of deels buiten beschouwing zijn gelaten. 2. Voor de A12 wordt een routeontwerp ontwikkeld dat van invloed zal zijn op de aansluiting met de A50 in zowel technische zin, als ook ruimtelijk- functioneel. Waarschijnlijk moeten de viaducten van knooppunt Grijsoord worden vervangen of aangepast en levert een alternatieve locatie een andere rekensom op. Ook voorziet de A12 studie in een recreatief transferium bij de A12 aansluiting, wat op de huidige locatie zeer lastig is, vanwege het ruimtelijk beslag in een zeer kwetsbare omgeving. Afstemming met het A12 ontwerp ontbreekt nu volledig, dit is fnuikend voor een goed concept voor een combinatie. 3. Aanleg van het tracé meer westelijk van Wolfheze, waar vooral landbouwgrond ligt, is wenselijk. Hierdoor kunnen een aantal problemen worden opgelost: de rust voor Wolfheze, herstel van de heide en ruimte voor het transferium op *een minder kwetsbare plaats. Als ook Grijsoord* op de schop moet, vormt verplaatsing ook een minder bezwaar. Bovendien zal er minder overlast van werkzaamheden zijn voor het gebruik van de bestaande weg. Het lijkt een uitgelezen kans om de plannen van de A12 te bevorderen in plaats van te belemmeren. 4. Tijdens de hoorzitting is de opmerking dat een directe verbinding tussen de A73 en A15 bij Tiel de A50 zou kunnen ontlasten weggewuifd. Deze variant wordt toch nadrukkelijk gemist. De weg is al voor een groot deel aangelegd en eerdere investeringen krijgen dan dus een goed rendement. Cijfers van verkeersstromen die naar de A73 gaan en feitelijk niets op de A50 te zoeken hebben worden gemist. 5. Het MMA kan hooguit een Minst Milieuschadelijk alternatief worden genoemd. Het ontbreken van een formele bescherming van een waardevol landschap is een ongeloofwaardig argument. Er moet een MMA komen met dubbele plussen voor natuur en landschap en milieu en met de kosten aan de top. 6. Het is onbevredigend dat enkel de geluidstoename wordt gecompenseerd en niet de toename van de afgelopen periode. Ik stel vraagtekens bij de analyses van de	1. In de startnotitiefase heeft de discussie over de te onderzoeken alternatieven en varianten plaats gevonden. Op de startnotitie heeft destijds ook inspraak plaats gevonden. Het resultaat van dit proces is vastgelegd in de zogenaamde "Richtlijnen voor de TN/MER A50 Grijsoord-Valburg-Ewijk". Deze vormen het kader voor de uit te voeren studie. Conform deze richtlijnen zijn de te onderzoeken alternatieven gedefinieerd. Hierbij zijn geen nieuwe tracéalternatieven ontwikkeld omdat een belangrijk uitgangspunt uit het toenmalige Rijksbeleid voor verkeer en vervoer (SVV II) was om waar mogelijk infrastructuur te bundelen en nieuwe doorsnijdingen te voorkomen. 2. Gebleken is dat, zolang voor de aansluitende wegvakken van de A12 aan weerszijden van knooppunt Grijsoord geen capaciteits verhogende maatregelen worden getroffen, het huidige knooppunt Grijsoord voldoet. Daarom zijn in het OTB Valburg-Grijsoord geen maatregelen voor het knooppunt Grijsoord opgenomen. 3. Zie de reacties op de punten 1 en 2. 4. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota. 5. Het verbreden van een autosnelweg heeft vaak ongunstige effecten op milieu, natuur en landschap. In een MMA wordt geprobeerd deze effecten minimaal te mitigeren of te compenseren en waar realistisch en haalbaar extra maatregelen ter verbetering van milieu, natuur en landschap op te nemen. Zo is er in het MMA o.a. een ecoduct nabij de verzorgingsplaats Kabeljauw opgenomen en wordt uitgegaan van een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. Er is ervoor gekozen beide maatregelen op te nemen in het OTB Valburg-Grijsoord. De mogelijkheden voor realistische en haalbare maatregelen bij een wegverbreding zijn echter beperkt. 6. De Wet geluidhinder bepaalt op welke manier met geluidshinder van wegen moet worden omgegaan bij wegverbredingsprojecten. De Wet geluidhinder schrijft onder meer voor hoe groot het onderzoeksgebied is waarbinnen de huidige en toekomstige geluidsbelastingen moeten worden bepaald en met elkaar vergeleken. Dit staat bekend als de "zone", en deze is voor de A50 na verbreding aan weerszijden van de weg 600 meter breed. Uw woning valt daar dus buiten. Verder schrijft de Wet geluidhinder voor hoe de geluidsbelastingen 10 jaar na openstelling van de gewijzigde weg (hiervoor is het jaar 2020 gehanteerd voor Valburg –Grijsoord en 2023 voor Ewijk-Valburg)

huidige geluidsbelasting; modelmatige berekeningen kunnen in een aantal omstandigheden te optimistisch uitpakken. De invloed van wind, weersgesteldheid en verkeersbronnen zouden opmerkelijke verschillen moeten vertonen. Motoren vormen grote uitschieters; is hier in de geluidsberekeningen voldoende rekening mee gehouden? Of is hier sprake van overtreding van (geluids)regels door motorrijders?
Leg de lat van geluidsreductie -door maatregelen aan wegdek, bronnen en door geluidswering- hoger, dit is waarschijnlijk technisch mogelijk. Is het effect meegenomen van de hoogteligging van de weg? Als een weg dieper in het landschap ligt draagt het geluid aanzienlijk minder ver dan wanneer die er hoog bovenuit torent. Voor wat betreft bronnen mis ik voorstellen voor geluidsabsorptie. Het is onbegrijpelijk dat gezien de ruime kennis gekozen wordt voor geluidskerende wanden uit harde materialen. Aan de A12 is gebleken dat bepaalde woonwijken juist te maken hebben gekregen met meer geluidsoverlast door het plaatsen van schermen omdat het geluid verplaatst wordt. Schermen die aan weerskanten van de weg staan, hebben bovendien een weerkaatsingseffect.

7. De problematiek van de normen van fijn stof zijn algemeen bekend en zal haar invloed op dit project uitoefenen. Voorstellen om met het project aan de wettelijke norm te voldoen zie ik met belangstelling tegemoet.

8. Ik verbaas me dat er voor knooppunt Valburg geen uitvoering is met een fly-over van Ewijk richting Tiel, dit lijkt me een ernstige tekortkoming in het plan. Valburg moet zo worden ingericht dat Tiel- Ewijk en Heteren-Ewijk beide ongestoord kunnen doorstromen. Dat is een consequentie die getrokken moet worden uit het schrappen van de doortrekking van de A73. Het weven ten zuiden van Ewijk moet veel geleidelijker plaatsvinden vanuit het principe dat daar de A15 en de A73 parallel lopen. Een weg met 2x4 rijstroken wordt minder goed benut dat een dubbele weg van 2x2.

9. Knooppunt Grijsoord moet vooral aangepast worden voor de verbreding van de A12. Daar de viaducten over de A12 zonder middensteunpunt zijn uitgevoerd is verbreding niet mogelijk zonder drastische maatregelen. De binnenlus voor het verkeer richting Utrecht is ongunstig voor de doorstroming, maar een fly-over roept zeker bezwaren op. Dit is een argument om de locatie te heroverwegen om tot een win- win situatie te komen. Ik verwijs hierbij naar eerder genoemde afstemming met de A12 studie. De nabijheid van natuurgebieden Konings Jacht geeft ook aanleiding deze koers te verkennen.

Mondelinge inspraak op 13 april 2005

10a. Bij Tiel ligt een vierbaansbrug die vrijwel niet wordt gebruikt. Als het verkeer van de A15 via die brug naar het zuiden over de Waal wordt gevoerd, dan gaan grote verkeersstromen elkaar kruisen in plaats van dat ze langs elkaar lopen.

10b. Bij de aansluiting op de A12 zal de weg beoordeeld moeten worden. De wet gaat ervan uit dat de toekomstige geluidsbelasting 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.

Hetzelfde geldt voor de wijze waarop de geluidsbelastingen in het geluidsonderzoek bepaald worden. In het wettelijk voorgeschreven Reken- en meetvoorschrift is gedetailleerd voorgeschreven op welke wijze de geluidsbelastingen berekend moeten worden. Rijkswaterstaat is verplicht zich aan deze wettelijke regels te houden. In de rekenmodellen die op basis van het wettelijke Reken- en meetvoorschrift zijn opgesteld, is overigens wel degelijk de (jaargemiddelde) invloed van de weersomstandigheden verrekend, net als trouwens de hoogteligging van de weg. Met de invloed van motorrijwielen wordt in de modellen doorgaans geen rekening gehouden, omdat hun invloed weliswaar kortstondig zeer hinderlijk kan zijn, maar voor de jaargemiddelde geluidsbelasting niet van belang is. En de Wet geluidhinder schrijft nu eenmaal voor dat de jaargemiddelde waarde van de geluidsbelasting bepaald moet worden. Daarnaast is het inderdaad ook zo dat sommige motorrijders (net als trouwens sommige auto- en vrachtwagenbestuurders) van illegaal luide uitlaatsystemen gebruikmaken. Dit laatste is echter een handhavingsaangelegenheid voor Politie en Justitie, en speelt geen rol in de berekeningen in een geluidsonderzoek.

Op grond van bovenstaand wettelijk kader heeft Rijkswaterstaat dan ook een gedetailleerd geluidsonderzoek verricht naar de effecten van de verbredingsvariant die door de Minister gekozen is. Uit het onderzoek is gebleken dat het toepassen van een een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject Renkum-Grijsoord een doelmatige geluidsmaatregel is. Deze maatregel is dan ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord dat voor deze verbreding is opgesteld.

Uw verzoek om een bovenwettelijke inspanning te leveren om de geluidsbelastingen langs de A50 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. Kosten maken voor bovenwettelijke maatregelen zou betekenen dat de belastingbetaler extra zou moeten betalen, zonder dat dit op een wettelijke verplichting gebaseerd is. Door de toepassing van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) zal de geluidsbelasting hier echter wel afnemen ten opzichte van de huidige situatie. De geluidssituatie zal dus in elk geval merkbaar verbeteren, ook al worden 'slechts' de wettelijk vereiste maatregelen getroffen.

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

verdubbeld worden, hetgeen betekent dat het knooppunt Grijsoord op de schop gaat. Als dit leidt tot een volledig nieuwe aansluiting, dan zou dat invloed moeten hebben op het plan voor de A50. 11. Er zou sprake zijn van een afslag aan de Amsterdamseweg bij hotel Westend, maar volgens mij voorzien de plannen hier niet in. 12. In de vergelijkingstabel scoort het MMA een nul op natuur en landschap en een mager plusje op milieu. Het is kennelijk niet mogelijk om een echt MMA te bieden met drie plussen op milieu en vervolgens te bekijken wat de consequenties zijn voor de andere aspecten. Er wordt al voorgesorteerd op economie die drie of twee plussen moet krijgen. Er is weinig nagedacht over het concept. Nu moet de kans aangegrepen worden om een alternatief mee te nemen in de afweging waarbij de weg verlegd wordt en een snellere, westelijker gelegen aansluiting op de A12 komt.	de overkant binnen wettelijke grenzen blijft. In het geluidsonderzoek wordt hier altijd aandacht aan besteed. Als in het geluidsonderzoek van een absorberend scherm uitgegaan is, moet het scherm dat uiteindelijk gebouwd wordt ook daadwerkelijk geen verhoging van de geluidsbelastingen aan de overzijde veroorzaken. 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 schermen), of juist naar de weg gereflecteerd wordt (voorover hellende schermen). 7. In de OTB-fase heeft een luchtkwaliteitsberekening plaatsgevonden voor het voorkeursalternatief. Uit dit onderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. 8. De verkeersprognoses geven aan dat een dergelijke fly-over Ewijk-Tiel vanuit oogpunt van capaciteit niet noodzakelijk is. Met de in het standpunt gekozen benuttingsoplossing voor knooppunt Valburg wordt voor de relatie Ewijk-Tiel hetzelfde bewerkt als met de voorgestelde fly-over, namelijk een verbinding tussen de A50 en A15 op een zelfstandige, zonder verstorende weefbewegingen. Van een uitvoering van de A50 Ewijk-Valburg met 2 rijbanen met 2 rijstroken per rijrichting is in de voorfase van totstandkoming van de TN/MER A50 besloten deze verder niet in studie te nemen. Reden is dat het niet goed mogelijk is om een gelijkmatige verdeling van het verkeer te verkrijgen over de 2 rijbanen. Hierdoor zal per saldo de wegcapaciteit bij uitvoering met 2 rijbanen met 2 rijstroken per rijrichting minder goed benut worden dan bij uitvoering met 1 rijbaan met 4 rijstroken per rijrichting. 9. Zie de reactie op vraag 2. 10a. zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota. 10b. Zie reactie op vraag 2. 11. Zie algemeen antwoord nr. 4 voor in de nota. 12. Het verbreden van een autosnelweg heeft vaak ongunstige effecten op milieu, natuur en landschap. In een MMA wordt geprobeerd deze effecten minimaal te mitigeren of te compenseren en waar realistisch en haalbaar extra maatregelen ter

	verbetering van milieu, natuur en landschap op te nemen. Zo is er in het MMA o.a. een ecoduct nabij de verzorgingsplaats Kabeljauw opgenomen en wordt uitgegaan van een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. De Minister heeft ervoor gekozen beide maatregelen op te nemen in het (O)TB. De mogelijkheden voor realistische en haalbare maatregelen bij een wegverbreding zijn echter beperkt. In de startnotitiefase heeft de discussie over de te onderzoeken alternatieven en varianten plaatsgevonden. Op de startnotitie heeft destijds ook inspraak plaatsgevonden. In de richtlijnen voor deze studie zijn de te onderzoeken alternatieven vastgesteld en is bepaald dat uitgegaan diende te worden van het bestaande tracé. Belangrijke criteria daarbij waren het voorkomen van nieuwe doorsnijdingen van waardevolle gebieden en de kosten.

Volgnummer: 71	**Afzender:** Stichting Dorpsbelangen Herveld Andelst G.H. Rothoff Prins Clausstr 12 6673 XM ANDELST
Kenmerk:	
Gedateerd: 24-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De geluidsoverlast en luchtverontreiniging voor de inwoners van Herveld Zuid zal toenemen, in enkele gevallen wordt de norm nu al overschreden. De stichting hoopt dat de maatregelen die genomen gaan worden zullen bijdragen aan een beter woonklimaat voor de bewoners van Herveld Zuid.	

Volgnummer: 72	**Afzender:** G. Kreggemeijer Macharislaan 7 6874 AP WOLFHEZE
Kenmerk:	
Gedateerd: 27-5-2005	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het wildviaduct is alleen in het MMA opgenomen. Ik verzoek om dit in alle alternatieven op te nemen. 2. De geluidsoverlast en luchtverontreiniging ter hoogte van Wolfheze zijn dusdanig dat meer reducerende maatregelen noodzakelijk zijn dan in de nota zijn opgenomen. De normen worden nu al overschreden. 3. De veronderstelling dat als gevolg van stillere auto's en z.g. fluiterasfalt het toenemende verkeersaanbod wordt gecompenseerd is discutabel. Een professionelere onderbouwing is noodzakelijk. 4. De aanbevelingen in de trajectnota zijn gebaseerd op aannames en algemene modellen. Voor een juist beeld zijn metingen bij verschillende windrichtingen noodzakelijk. 5. De trajectnota is een theoretisch verhaal met weinig of geen creatieve oplossingen. Ik mis een integrale oplossing voor het dorp Wolfheze. Het moet toch mogelijk zijn om bij Wolfheze: - de kruising met het wildviaduct - de kruisingen N783 en de spoorlijn - het opheffen van de parkeerplaats Kabeljauw zodanig te ontwerpen dat de hinder echt wordt teruggebracht.	1. Er zal een ecoduct nabij de verzorgingsplaats Kabeljauw gerealiseerd worden. Dit is opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Daarmee wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan de ontsnippering van de zuidelijke Veluwe. 2. Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen, is inmiddels uitgewerkt in twee OTB'n. Voor deze uitwerking is een gedetailleerd nieuw geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject een doelmatige geluidsmaatregel is. Deze is daarom ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengt deze maatregel de geluidsbelasting in de omgeving van de Macharislaan met circa 2 dB(A) omlaag. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit. De grenswaarden voor het uurgemiddelde NO_2 , jaar- en 24-uursgemiddelde PM_{10} worden in 2011 niet overschreden. Het jaargemiddelde NO_2 wordt in 2011 op een aantal plaatsen dicht langs de Rijksweg A50 overschreden. De verdere afname van de concentraties tussen 2011 en 2015 zullen naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. 3. Het toepassen van een correctie voor het stiller worden van het verkeer in de toekomst is een uitvloeisel van het wettelijk voorgeschreven Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002. In de toelichting op het Reken- en Meetvoorschrift 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 het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 gewoon van toepassing is. Overigens is het goed om te beseffen dat de aftrek *ook op de berekeningsresultaten voor de huidige* situatie is toegepast. Daardoor worden de geluidsbelastingen in de huidige situatie weliswaar onderschat, maar is er wel voor gezorgd dat de

	toekomstige toenames van de geluidsbelasting eerder over- dan onderschat zullen zijn. Hierdoor wordt tevens voorkomen dat er in het geluidsonderzoek van te lage toenames van de geluidsbelasting is uitgegaan wanneer het verkeer in de toekomst onverhoopt toch niet helemaal 2 dB(A) stiller geworden zou zijn. Deze handelwijze berust op een langjarige afspraak met het ministerie van VROM. Ze is van belang aangezien de normstelling van de Wet geluidhinder, en daarmee de doelmatigheidsafweging voor het treffen van geluidsmaatregelen, meer gebaseerd is op de verwachte toenames van de geluidsbelasting dan op de absolute hoogte van de huidige of toekomstige geluidsbelasting. 4. De Wet geluidhinder vereist dat in het geluidsonderzoek de jaargemiddelde 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). Alleen op die manier kunnen de berekende geluidsbelastingen op een goede manier aan de normen van de Wet geluidhinder getoetst worden. Deze normen zijn namelijk ook gebaseerd op zodanig gewogen jaargemiddelden. Om de geluidsbelastingen door middel van metingen op een betrouwbare wijze te kunnen bepalen zou zeer langdurig gemeten moeten worden. Daar komt nog bij dat de Wet geluidhinder vereist dat de geluidsbelasting van drie verschillende momenten bepaald moet worden: de situatie in 1986, de situatie tenminste één jaar vóór de start van de uitvoering van de verbreding, en de toekomstige situatie 10 jaar na openstelling na de verbreding. Met name de geluidsbelastingen in 1986 en in de toekomstige situatie na de wijziging van de weg zijn nu eenmaal niet door middel van metingen te bepalen. In het geluidsonderzoek wordt daarom met computerberekeningen gewerkt in plaats van met metingen. Ook aan deze berekeningen worden trouwens gedetailleerde wettelijke eisen gesteld (in het Reken en Meetvoorschrift 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 overheersende windrichtingen, met de aanwezigheid van harde, reflecterende bodemoppervlakken (water b.v.), en zo nog veel meer. Ook met de samenstelling van de verkeersstromen, en met de variaties daarin gedurende het etmaal, wordt gedetailleerd rekening gehouden, evenals met de geluidseigenschappen van de wegdekverharding. Het gebruikte computermodel is tijdens de ontwikkeling ervan uitgebreid vergeleken met de uitkomsten van metingen, en wordt nog regelmatig aan nieuwe ontwikkelingen aangepast, bijvoorbeeld op het gebied van stillere banden of stillere wegdekken.Er is dus geen sprake van dat de uitkomsten van het geluidsonderzoek gebaseerd zouden zijn op (willekeurige) aannames en (te) algemene modellen.

	5. In het OTB Valburg-Grijsoord is een integrale oplossing uitgewerkt waarin alle door u genoemde items zijn meegenomen.

Volgnummer: 73	**Afzender:** E.J. Voskuil Utrechtseweg 62-22 6866 CM HEELSUM
Kenmerk:	
Gedateerd: 27-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Voorkeur voor alternatief 9.0, omdat: • het autoverkeer niet meer zo explosief zal toenemen als in de laatste decennia, omdat vanwege olieschaarste de kosten van het autogebruik fors zullen toenemen; • het OV door de overheid gepromoot wordt en openbaarvervoerders onder druk gezet worden om het OV te verbeteren; • de Betuwelijn een deel van het wegtransport zal overnemen; Dan de keus tussen alternatief 9.0 versus 8.3. Het plaatsen van twee kleine viaducten naast het bestaande Beekdalviaduct heeft als voordeel dat het verkeer, tijdens de bouw hiervan, doorgang kan vinden over het bestaande viaduct. Het lijkt noodzakelijk dat de brug over de Neder Rijn toegankelijk blijft voor langzaam verkeer. 2. Ik vraag aandacht voor de rust in Heelsum. In de huidige situatie vindt al overschrijding van geluidsnormen plaats. De bestaande geluidsoverlast wordt vooral veroorzaakt doordat het vrachtverkeer van steeds zwaardere motoren gebruikmaakt. Daarnaast zijn ook motorfietsen een belangrijke oorzaak van geluidsoverlast. Ik verzoek u nadrukkelijk rekening te houden met deze aspecten. Het plaatsen van geluidsschermen zal ongeacht het gekozen alternatief al een stap in de goede richting zijn.	1. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota. 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. In het gekozen alternatief blijft het Beekdalviaduct ongewijzigd. 2. Het voorkeursalternatief dat door de Minister is gekozen, is inmiddels uitgewerkt in twee OTB'n. Voor deze uitwerking is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een wegdekverharding van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject plus een afschermende voorziening van 2,5 meter hoog aan de westzijde op het Beekdalviaduct doelmatige geluidsmaatregelen zijn. Deze zijn daarom ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengen deze maatregelen de geluidsbelasting in de omgeving van uw woning met circa 7 dB(A) omlaag. In het Reken- en Meetvoorschrift Wegverkeerslawaai 2002 is gedetailleerd voorgeschreven op welke wijze de geluidsbelastingen berekend moeten worden. Rijkswaterstaat is verplicht zich aan deze wettelijke regels te houden. Er moet bijvoorbeeld rekening gehouden worden met de hoogteligging van de weg en het terrein, met de afmetingen en ligging van woningen en andere gebouwen, met de overheersende windrichtingen, met de aanwezigheid van harde, reflecterende bodemoppervlakken (water b.v.), en zo nog veel meer. Ook met de samenstelling van de verkeersstromen, en met de variaties daarin gedurende het etmaal, wordt gedetailleerd rekening gehouden, evenals met de geluidseigenschappen van de wegdekverharding. Hierbij wordt ook rekening gehouden met het feit dat de geluidsuitstraling van personenauto's, middelzware vrachtwagens en zware vrachtwagens verschillend is. Ook met de ontwikkeling van deze geluidsuitstraling als gevolg van technologische ontwikkelingen wordt rekening gehouden. In 2002 zijn de geluidskarakteristieken van deze verkeerscategorieën nog geactualiseerd. Met de invloed van motorrijwielen wordt in de modellen doorgaans geen rekening gehouden, omdat hun invloed weliswaar kortstondig zeer hinderlijk kan zijn, maar voor de jaargemiddelde geluidsbelasting

	niet van belang is. En de Wet geluidhinder schrijft voor dat de jaargemiddelde geluidsbelasting bepaald moet worden. Daarnaast is het helaas zo dat sommige motorrijders (net als trouwens sommige auto- en vrachtwagenbestuurders) van illegaal luide uitlaatsystemen gebruikmaken. Dit laatste is echter een handhavingsaangelegenheid voor Politie en Justitie, en speelt geen rol in de berekeningen in een geluidsonderzoek.

Volgnummer: 74 **Kenmerk:** **Gedateerd: 27-5-2005**	**Afzender:** Gelders Platform Verkeer en Vervoer R.L.M. Mattheussens Postbus 9292 6800 KZ ARNHEM
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Het platform acht aanpassing van de A50 noodzakelijk. Het is een belangrijke Noord-zuidverbinding, zeker na de recente doortrekking van de A50 van Oss richting Eindhoven. Uitgaande van de regionale keuze voor combinatie van een stadsbrug in Nijmegen en de verbreding van de A50 tussen Ewijk en Grijsoord spreekt het platform haar voorkeur uit voor alternatief 5.4. Redenen hiervoor: a. De restcapaciteit is groot; in het jaar 2020 is er nog capaciteit over. Het zou aardig zijn als de waarde van de restcapaciteit kan worden berekend ten op zichte van de extra investeringskosten die zonder restcapaciteit rond 2020 nodig zijn. b. Het levert een bijdrage aan onderliggend netwerk; verkeer wordt aangetrokken van het regionale wegennet. De druk op de Rijnbrug bij Kesteren wordt minder waardoor indirect de verkeersveiligheid verbeterd wordt. Immers per saldo vallen er meer verkeersslachtoffers op provinciale en gemeentelijke wegen. c. Hogere reistijd en hogere trajectsnelheden; dit sluit aan bij de Nota Mobiliteit die inzet op betrouwbare reistijd. d. Luchtkwaliteit aanmerkelijk beter. Hieraan wordt in de samenleving grote waarde gehecht. Alle verbredingsalternatieven scoren hierop beter dan de benuttingsalternatieven. e. Winst bij calamiteiten en wegwerkzaamheden. Bij de benuttingsalternatieven is de ruimte beperkt. Door het ontbreken van extra capaciteit op parallelle routes is dit een belangrijke factor die in de nota onvoldoende is meegenomen. f. Investeringskosten zijn beperkt hoger, exploitatiekosten mogelijk lager. De investeringskosten zijn beperkt hoger dan het toekomstvaste benuttingsalternatief 9.0. Bovendien zullen de exploitatiekosten mogelijk lager zijn, omdat niet dagelijks spits- of plusstroken behoeven te worden geopend en er minder kosten zijn voor het onderhoud en vervangen van uitgebreide elektronica voor de spits- en plusstroken. g. Veel elementen van het MMA kunnen aan 5.4 worden toegevoegd. Eventueel kan verlichting achterwege worden gelaten met name op het	1a. Zoals in het standpunt is verwoord wordt met de nu voorgenomen verbreding van de A50 een substantiële verbetering van de doorstroming tussen Ewijk en Grijsoord gerealiseerd. De verkeers-afwikkeling op dit gedeelte van de A50 voldoet daarmee aan de beleidsmatig gewenste kwaliteit. Een verdergaande verbreding volgens alternatief 5.4 zou inderdaad hebben geleid tot een restcapaciteit maar ook gepaard gaan met aanzienlijke meerkosten in de orde van grootte van 230 miljoen euro. De Minister acht deze meerkosten niet in verhouding met de verbetering van de verkeersafwikkeling. Een berekening van de waarde van de restcapaciteit ten opzichte van de extra investeringskosten acht ik in dit geval niet opportuun. Relevant daarbij is dat op dit moment, het moment waarop het OTB Valburg-Grijsoord/ Ewijk-Valburg wordt gepubliceerd over de investeringen op de A50, voor de periode van uitvoering geen middelen beschikbaar heb voor extra investeringen op de A50. Bovendien acht ik de beoogde aanpassingen aan de A50 afdoende voor een adequate verkeersafwikkeling op de weg mede in het licht van de ambities die daarvoor in de Nota Mobiliteit zijn vastgelegd. 1b en c. De TN/MER A50 geeft inzicht in de door u genoemde effecten. Overigens volgt daaruit ten aanzien van verkeersveiligheid dat alternatief 5.4 wat betreft het aantal verkeersslachtoffers op het hoofdwegennet en onderliggend wegennet per saldo niet gunstiger zal uitpakken dan bij de overige beschouwde alternatieven. 1d. Inderdaad scoren de vebredingsalternatieven beter voor luchtkwaliteit dan de benuttingsalternatieven. Dit komt doordat bij de verbredingsalternatieven de doorstroming van het verkeer beter is. 1e. In de TN/MER A50 is het regionaal doorstromingsprobleem dat bij uitvoering van de alternatieven (waaronder de benuttingsalternatieven) kan ontstaan in geval van calamiteiten of wegwerkzaamheden tot uitdrukking gebracht in de scores van de aspecten 'verkeersveiligheid' (criterium aantal potentiële conflictpunten) en 'flexibiliteit netwerk' (zie paragraaf 3.4.6 en 3.4.7, deel B achtergronden). 1f. Dit klopt. Dit is dan ook een van de overwegingen geweest om te kiezen voor verbreden met reguliere rijstroken in plaats van plusstroken. Er is echter gekozen voor 3 rijstroken tussen Valburg en Grijsoord in plaats van 4 zoals in alternatief 5.4.

deel tussen de Rijnbrug en knooppunt Grijsoord, wat de natuurwaarde op de Veluwe ten goede komt. De Gelderse milieufederatie pleit overigens voor verlichting die kan worden gedimd. h. Parallelweg over de Rijn kan winst betekenen *bij calamiteiten. Het verkeer hoeft dan niet voor* de brug in te voegen, wat vaak leidt tot capaciteitsproblemen. Bovendien wordt lokaal verkeer goed gescheiden en ontstaat er een beperkt alternatief bij calamiteiten. de verkeersprognoses vertonen diverse onzekerheden. i. Het verkeer groeit mogelijk harder dan verwacht.	1g. Zoals u terecht constateert, kunnen maatregelen als voorgesteld bij het MMA (tabel 3.2 TN/MER) ook bij de andere alternatieven worden toegepast. Voor verlichting zie algemeen antwoord nr. 5 voor in de nota. *1h. De keuze van een alternatief komt tot stand na* afweging van vele belangen. De reacties en adviezen afwegend kom ik tot een keuze waarbij op een kosteneffectieve en robuuste wijze de bereikbaarheid wordt gewaarborgd, maar waarbij nadelige effecten op de omgeving worden beperkt door minimalisatie van het ruimtebeslag en de gerichte inzet van mitigerende en compenserende maatregelen. Dit leidt tot een keuze voor een sobere verbreding met twee normale rijstroken per richting voor Ewijk-Valburg en met één normale rijstrook per richting voor Valburg-Grijsoord. 1i. In de OTB'n zijn de meest recente inzichten met betrekking tot de verwachte situatie in 2020 verwerkt. Het betreft daarbij o.a. uitbreiding van aantal woningen en werkgelegenheid, de economische ontwikkeling en het verkeersbeleid.

Volgnummer: 75	**Afzender:** 175 eensluidende reacties ontvangen Broekstraat 38 6675 BG VALBURG
Kenmerk:	
Gedateerd: 30-5-2005	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik maak bezwaar tegen de wegaanpassingen van de A50 om de capaciteit en de doorstroming op de A50 te verbeteren. Er wordt geen rekening gehouden met het leefklimaat van het dorp Valburg. De helft van de bewoners van Valburg ondervindt dagelijks reeds overlast van geluidshinder en milieuvervuiling die de normen al jaren overschrijden. Ook is er overlast van lichtvervuiling. 2. De meest gunstige varianten die ontwikkeld zijn beloven in het meest optimistische geval een ongewijzigde, dus onacceptabele situatie. Voor het dorp Valburg betekent het dat het geluid zelfs zal toenemen en ook voor de luchtvervuiling zijn extra maatregelen vereist om te voldoen aan de huidige normen. 3. Er zal een variant ontwikkeld moet worden die ook de leefbaarheid in Valburg op een acceptabel niveau brengt. Om dit te realiseren zal: a. de geluidsoverlast teruggebracht moeten worden. b. de luchtverontreiniging binnen de wettelijke normen moeten worden gebracht. c. de verlichting op de A50 na spitsuren uit moeten. d. een oplossing zonder fly-overs gerealiseerd moeten worden.	Zie antwoord bij volgnummer 59.

6. Mondelinge inspraakreacties en beantwoording

Volgnummer: 76 **Kenmerk**: mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 18 april 05 nr. 13 **Gedateerd: 15-6-2005**	**Afzender:** R. Kaya Elzenpas 35 6666 HE Heteren
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Kan er een verplaatsingsregeling worden getroffen voor de mensen die vlakbij de snelweg wonen. De meetbare overlast is anders dan de belevingswaarde; waar liggen de grenzen?	1. Voor verplaatsing als gevolg van het feit dat men dichtbij de weg woont, bestaat geen regeling. Verplaatsing komt wel aan de orde als voor de uitbreiding van de weg een pand wordt aangesneden. Voorts is er wetgeving, zoals de Wet geluidhinder die een maximaal toelaatbare geluidbelasting kent van 70 dB(A). Wanneer de geluidsbelasting als gevolg van de verbreding van de weg zou toenemen tot boven deze grenswaarde zal een regeling getroffen moeten worden omdat zo'n situatie, op een heel enkele uitzondering na, niet toelaatbaar is. Er moet dus gekeken worden naar de specifieke wetgeving om te bepalen wat toelaatbaar is. Het feit dat men in de buurt van de weg woont is echter geen reden op zich om panden aan te kopen.

Volgnummer: 77 **Kenmerk:** mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 18 april 05, nr 10 **Gedateerd: 1-6-2005**	**Afzender:** D. Koper Julianastraat 8 6675 BL VALBURG
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In de brochure staat dat besloten is geen doortrekking van de A73 te realiseren en dat de Provincie overweegt wel de A15 door te trekken. Er zal derhalve een grote verkeerstoename over de A15 zijn. Ik mis dit in de modellen. Ik verzoek de effecten die de A15 cumulatief toevoegt alsnog mee te nemen in de berekeningen over lucht- en geluidskwaliteit. 2. Is er onderzoek gedaan naar de lokale afwikkeling van het verkeer richting Ewijk-Beuningen? Mensen die vanuit Valburg, Heteren of Herveld naar Ewijk willen, de andere kant van de Waal, moeten eerst naar Zetten, de snelweg op, het klaverblad over, de Ewijkse brug over en aan de andere kant bij Druten er weer af. De aanwezige ventweg is bestemd voor fietsers en tractoren. Is er voor het lokale verkeer gekeken naar mogelijkheden om de brug te gebruiken teneinde een deel van de snelweg te ontlasten? 3. Ik verbaas me over het feit dat er bij Herveld schermen zijn gepland en bij Valburg niet. 4. Ik verbaas mij zeer dat er over twaalf alternatieven een principebesluit moet worden genomen, terwijl als het taakstellend budget zou worden gevolgd, scenario 3 de voordeligste en minst milieubelastende oplossing zou zijn. Het is verspilling van energie om niet meteen over scenario 3 te praten.	1. Bij het uitvoeren van de onderzoeken voor de TN/MER of de OTB'n geldt als uitgangspunt dat alleen die ontwikkelingen worden meegenomen waarover een bindend besluit is genomen. Bij alle akoestische onderzoeken wordt een inschatting gemaakt hoe de verkeersinfrastructuur er uit ziet in het prognosejaar, dat is tien jaar na realisatie van de reconstructie. In september 2005 is door de Minister de toezegging gedaan de doortrekking A15 opnieuw op de uitvoeringsagenda te zetten. Op dit moment is er echter nog geen formeel besluit over de doortrekking A15 genomen. Om die reden is bij het opstellen van de prognoses nog geen rekening gehouden met genoemde doortrekking. De bestaande A15 is wel in het akoestisch onderzoek betrokken voor die woningen die binnen de zone van de weg liggen. 2. De bijweg bij de Ewijkse brug heeft de functie van fietspad met incidenteel gebruik door ontheffingsverkeer. Omwille van de verkeers-veiligheid van de fietsers is het ongewenst deze strook als reguliere parallelweg in gebruik te nemen. De hoofdrijbanen van de brug bij Ewijk zijn primair bestemd voor autoverkeer. Het autoverkeer van Ewijk/Beuningen naar de andere kant van de Waal zal hier gebruik van moeten maken. 3. . Inmiddels is een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd voor de verbredingsvariant die door de Minister is gekozen. Het toepassen van geluidschermen wordt bepaald aan de hand van de akoestische noodzaak, of en in welke mate geluidnormen worden overschreden, en aan de hand van doelmatigheid. Bij dit laatste wordt een criterium toegepast dat in overstemming met het ministerie van VROM is vastgesteld. Toepassing van deze uitgangspunten leiden er toe dat bij Valburg geen geluidschermen worden toegepast. Ter hoogte van Valburg is de aanleg van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) wel een doelmatige geluidsmaatregel. Hierdoor zal de geluidsbelasting ter hoogte van uw woning ook verbeteren. Uw woning ligt overigens op circa 600 meter afstand van de A50, en daarmee helemaal aan de rand van de wettelijke "geluidszone" van de A50. Ter hoogte van uw woning zal de vermindering van de geluidsbelasting als gevolg van de toepassing van een stiller wegdek daarom minder groot zijn dan op korte afstand van de weg. 4. Naast financiële overwegingen spelen ook andere overwegingen een rol zoals op het gebied van verkeer en milieu. Bovendien is het toepassen van benuttingsmaatregelen in knooppunten een nieuwe

	ontwikkeling die op het moment van definiëren van de 12 alternatieven niet bekend was. Dat deze ontwikkeling terecht is meegenomen, blijkt uit het feit dat deze uiteindelijk in het standpunt als oplossingsrichting voor knooppunt Valburg is gekozen. Nadat de 12 alternatieven en de benuttingenoplossing in Valburg in de TN/MER gepresenteerd waren, heeft een ieder daar kennis van kunnen nemen en er in het kader van de inspraak een mening over kunnen geven. Dit heeft bijgedragen aan een weloverwogen keuze in het standpunt.

Volgnummer: 78 **Kenmerk:** mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 14 april 05, nr. 3 **Gedateerd: 1-6-2005**	**Afzender:** A.G. van Kempen Van Heemstraweg 25 6644 KE EWIJK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Bij alle varianten zal ik gedupeerd zijn, omdat de rijksgrens over mijn perceel loopt. Dit heeft grote economische en sociale gevolgen. Ik vermoed dat ik bij een gedeeltelijke uitkoop ernstige gevolgen zal ondervinden, zoals geluidsoverlast, uitstoot en beperking van de ruimte en inkomstenderving voor langere termijn. Hier moet een goede compensatie tegenover staan. Ik denk hierbij aan de mogelijkheid van vervanging van het object.	Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord.

Volgnummer: 79	**Afzender:** H. Jongsma Ir van Stuivenbergweg 29 6644 AA EWIJK
Kenmerk: mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 14 april 05, nr. 4 **Gedateerd: 1-6-2005**	

Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De Bestaande afscheidingsschermen aan de Ir. van Stuivenbergweg hebben naast een geluidsdempende werking ook een positief effect op de uitstoot van stoffen. Het is voor bewoners ten westen van de snelweg nadelig dat er enkel een geluidsscherm aan één kant van de weg is gepland. Hierdoor komen schadelijke stoffen richting van de bewoners aan de westzijde. Ik vermoed dat het eenzijdig plaatsen van een scherm een vergissing is omdat daarmee de imissies nodeloos erger worden. 2. De inspreker zegt dat gekeken is naar de situatie in het jaar 2020, maar niet in de jaren 2007, 2008 en 2009. Hij denkt dat de eerste jaren de imissies van geluid en schadelijke stoffen enorm zullen toenemen. Daarom moet ook hiernaar gekeken worden.	1. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg worden beantwoord. 2. Ten aanzien van de luchtverontreiniging en geluid zijn respectievelijk de jaren 2020 en 2023 in beeld gebracht. Het doel van de TN/MER was om te kijken welke problemen er op dit moment op de weg zijn. Daarvoor worden in de OTB'en oplossingen aangedragen, gebaseerd op nader, meer gedetailleerd onderzoek, waarvan is bekeken welke effecten deze hebben op het gebied van de luchtverontreiniging en de geluidshinder. Die effecten zijn in het MER niet uitgewerkt tot op elk detail, in de OTB'en wel. Bij luchtverontreiniging wordt een aantal criteria gehanteerd, waarbij het aantal woningen boven de grenswaarde voor stikstofoxide het belangrijkste is. In het Besluit luchtkwaliteit 2005 wordt ook gesproken over het voldoen aan wettelijke waarden 2010. In de OTB fase is wel de toetsing aan de wet aan de orde gekomen. Hieraan voldoet het plan wat in de OTB'n is opgenomen. Hetzelfde geldt voor geluid en de toetsing daarvan aan de Wet geluidhinder. Deze wet schrijft voor dat de situatie in het toekomstig maatgevende jaar (2023) moet worden vergeleken met het maatgevende jaar vóór de start van de verbreding (2006). Of in de tussentijd de geluidshindersituatie tijdelijk verslechtert of niet, is geen aspect waaraan op grond van de Wet geluidhinder aandacht geschonken moet worden.

Volgnummer: 80 **Kenmerk:** mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 14 april 05, nr6 **Gedateerd: 1-6-2005**	**Afzender:** E. Giesberts Ir van Stuivenbergweg 21 6644 AA EWIJK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Is er ook gekeken naar het doortrekken van de Maas- en Waalweg zodat de PWA-brug veel beter gebruikt kan worden? Eerder is gezegd dat dit te weinig oplevert omdat er te weinig verkeer richting Rotterdam gaat. Ik ben het hier niet mee eens, de brug moet in de berekeningen worden meegenomen. Dit, in combinatie met de MMA zal een betere doorstroming van het verkeer teweegbrengen.	1. Zie algemeen antwoord nr. 1 voor in de nota.

Volgnummer: 81	**Afzender:** G. van Hulst Ir van Stuivenbergweg 13 6644 AA EWIJK
Kenmerk: mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 14 april 05, nr. 7 **Gedateerd: 1-6-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik probeer al vanaf 1979 met een groep buurtbewoners om via de gemeente en het Ministerie van VROM een geluidsscherm geplaatst te krijgen. Ondanks toezeggingen is daar verder nooit iets mee gebeurd. De gemeente heeft nagelaten om jaarlijks opnieuw een verzoek tot een scherm in te dienen. Voordat de plannen van Rijkswaterstaat doorgang krijgen moet er nu eerst een scherm komen. Dagelijks ondervind ik overlast van de uitstoot van auto's. Nu zijn het nog 100.000 auto's per dag, straks zijn dat er 150.000. Vanaf 1979 zijn er in mijn buurt 26 mensen gestorven aan kanker, waaronder mijn vrouw. Ik wijt dit aan de uitstoot van auto's.	1. 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 zal naar verwachting de NO_2 concentratie niet in het gehele rapportage gebied tot onder de grenswaarden brengen. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord.

Volgnummer: 82	**Afzender:** M. van Maanen-Lancée Tielsestraat 153 6674 AA HERVELD
Kenmerk: mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 18 april 05, nr 7. **Gedateerd: 15-6-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Hoe zal de maximumsnelheid gehandhaafd gaan worden? Straks mag er 60 km/uur op de snelweg gereden en wordt er op de B-weg voor mijn huis 160 km/uur gereden. 2. Hopelijk leiden de onderhavige plannen niet tot net zo'n prestigeproject als de Betuwelijn. 3. Onder het kopje Milieu staat een emissie van 0. Houdt dit nu veel of weinig luchtverontreiniging in? 4. Wat zijn de borgmomenten in het traject? Stel dat het verkeer afneemt, vindt er dan ook een bijstelling van de maatregelen plaats?	1. De snelheid van 60 km/uur is niet de maximumsnelheid op de A50 maar heeft betrekking op een bepaalde kwaliteit voor de doorstroming van het verkeer op de snelweg. In de spits dient doorstroming zodanig te zijn dat, over een traject van 30 kilometer gemeten, de *gemiddeld* gereden snelheid in de spits 60 km/uur dient te zijn. Dit betekent dat men op sommige delen van het traject langzamer dan 60 km/uur kan rijden maar op andere delen weer harder dan 60 km/uur. De maximumsnelheid blijft 120 km/uur, die op de gebruikelijke manier zal worden gehandhaafd door incidentele controles door de politie. Overigens maken maatregelen ter handhaving van de maximumsnelheid geen deel uit van de OTB'n. 2. Zoals uit de motivatie van het standpunt blijkt zijn er, gezien de fileproblemen op de A50, maatregelen noodzakelijk. Bij het benoemen van de maatregelen om de doorstroming van het verkeer op de A50 te verbeteren zijn de begrippen "sober" en "doelmatig" uitgangspunt geweest. Van een prestigeproject is daarmee absoluut geen sprake. 3. De luchtverontreinigingsberekeningen worden gebaseerd op de modellen van TNO waarin een bepaald gemiddeld beeld wordt gegeven hoe het wagenpark eruit ziet. Er wordt uitgegaan van de complete bandbreedte van het verkeer, dus met vuile en schone auto's, jaargangen van auto's die naar de sloop verdwijnen en hoe schoon de auto's zijn die erbij komen. 4. De maatregelen die in de TN/MER op globaal niveau zijn onderzocht, zijn voor het gekozen alternatief in de twee OTB'n verder uitgewerkt. Voor de onderzoeken in de OTB'n zijn waar dat van toepassing is, geactualiseerde gegevens gebruikt. Dit is bijvoorbeeld bij de verkeersgegevens het geval. Op deze OTB'n is inspraak mogelijk. Op basis van de reacties wordt het proces afgerond en afgesloten met een TB. De besluittekst en de kaarten van het TB zijn bindend.

Volgnummer: 83 **Kenmerk:** mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 13 april 05, nr. 2 **Gedateerd: 1-6-2005**	**Afzender:** A. Verschoor Narcislaan 7 6866 DX HEELSUM
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De TN/MER is vooral kwalitatief van aard, dat wil zeggen dat er geen getallen genoemd worden. Er is niet onderbouwd waarom de geluidsreductie te verwachten is. Ik neem aan dat de varianten alsnog gekwantificeerd gepresenteerd zullen worden. Ook verwacht ik in de toekomst getallen rondom de situatie bij Beekdal, waar een aantal verkeersstromen (A50, Utrechtseweg, Provinciale weg en Bennekomseweg) bij elkaar komen. 2. In Nederland is al een tijd bekend dat ertussen de 5.000 en 13.000 doden vallen tengevolge van luchtverontreiniging waarvan 40% afkomstig van het verkeer. In het rapport staat niet wat de toename van de luchtverontreiniging zal zijn. Daarnaast is bekend dat een deel van die sterfte valt onder oudere mensen. Bij het Beekdal is het percentage relatief oudere mensen zeer groot omdat er bejaardenhuizen staan. Bovendien is daar sprake van cumulatie van effecten. Hoe is de situatie nu, wordt de toegelaten grens nu al bereikt, en hoe zal de overschrijding in de diverse varianten zijn, als de cumulatie wordt meegenomen? Naast het standpunt van de staatssecretaris van het ministerie van VROM, zijn er duidelijke standaarden voor wat al dan niet toelaatbaar is voor de bevolking.	1. Een TN/MER beoordeelt de verschillende alternatieven op hoofdlijnen, om de Minister in staat te stellen een goede keuze uit de alternatieven te maken. Het gekozen alternatief wordt vervolgens veel gedetailleerder, en kwantitatiever, uitgewerkt in twee OTB'n. Voor het gedeelte Valburg-Grijsoord is dat is inmiddels gebeurd. Hierbij is ook een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, op woningniveau, kwantitatief, en geheel volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject plus een afschermende voorziening van 2,5 meter hoog aan de westzijde op het Beekdalviaduct doelmatige geluidsmaatregelen zijn. Deze zijn daarom ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengen deze maatregelen de geluidsbelasting in de omgeving van de Narcislaan met circa 6 dB(A) omlaag. 2. U wijst er op dat er standaarden zijn die aangeven wat wel en niet toelaatbaar is voor de bevolking. Dit klopt, de normen voor de luchtkwaliteit zijn opgenomen in het Besluit luchtkwaliteit 2005. Uit het OTB-luchtonderzoek voor Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. 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.

Volgnummer: 84 **Kenmerk:** mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 13 april 05, nr. 3 **Gedateerd: 1-6-2005**	**Afzender:** M. van Silfhout Strodorpsweg 24 a 6861 EP OOSTERBEEK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. In de Trajectnota staat de factor economie drie keer in de plus, maar staan het landschap, de cultuurhistorie en de natuur in de min over de gehele linie. In het verleden is het Beekdal al aangetast hetgeen nu weer gaat gebeuren. Nu is er een kans om het Beekdal te herstellen waar het kan. Maar in de Trajectnota wordt zelfs op pagina 84 gezegd dat het landschap in de beoordeling minder sterk wordt meegenomen vanwege het ontbreken van formele bescherming. Waarom is formele bescherming nodig om met behoud van een landschap rekening te houden? Ik pleit voor diverse ecoducten zoals bij de A12 waarbij ook is nagedacht over hoe de weg ten opzichte van recreatie en natuurbeleving uitpakt. Er wordt heel sterk gekeken vanuit normen, wetten en regels en niet vanuit kansen. De kans moet te baat worden genomen om verder te kijken dan louter asfalt 2. Ik wijs op het geluidsniveau van de A50 dat bij tijd en wijle extreem is. Juist het gebied waar de grafheuvels liggen en de beken hersteld zijn, is een genot voor de natuur maar een hel voor het geluid. Hiermee is onvoldoende rekening gehouden. Ik mis in de nota geluidwerende maatregelen. Er wordt iets gezegd over eventueel een transparant scherm, maar de afmetingen en de plaats hiervan worden niet genoemd. 3. Het verkeer beperkt in hoge mate de kwaliteit van het leven. Ik vind het onterecht om te spreken over 10, 20, 30 of 50 woningen omdat fijnstof overal is. Geluidwerende maatregelen zoals het plaatsen van schermen kunnen wel een deel van het fijnstof opvangen en verminderen. Momenteel worden in Nederland de bouw van snelwegen aan banden gelegd vanwege de fijnstof problematiek. Ik verzoek om dit aspect mee te nemen in de volgende plannen.	1. Het verbreden van een autosnelweg heeft vaak ongunstige effecten op milieu, natuur en landschap. Bij het ontwerpen van de alternatieven is zeer uitgebreid stilgestaan bij het mijden van landschappelijke waarden. Waar dit niet mogelijk bleek zijn mitigerende of compenserende maatregelen voorgesteld. Zo is er in het MMA o.a. een ecoduct nabij de verzorgingsplaats Kabeljauw opgenomen en wordt uitgegaan van een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag. De Minister heeft ervoor gekozen beide maatregelen op te nemen in het OTB Valburg-Grijsoord. Daarnaast zijn milieumaatregelen zoals het plaatsen van faunarasters en het natuurvriendelijk inrichten van de bermen opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. 2. Een TN/MER beoordeelt de verschillende alternatieven op hoofdlijnen, om de Minister in staat te stellen een goede keuze uit de alternatieven te maken. Het gekozen alternatief wordt vervolgens veel gedetailleerder uitgewerkt in twee OTB'n. Dat is inmiddels gebeurd. Hierbij is ook een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject tussen de knooppunten Valburg en Grijsoord een doelmatige geluidsmaatregel is. Deze is daarom ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengt deze maatregel de geluidsbelasting in de natuurgebieden aan weerszijden van dit gedeelte van de A50 met circa 2 dB(A) omlaag. Geluidsschermen als maatregel om de geluidsbelasting in de natuurgebieden terug te dringen zijn niet onderzocht. Geluidsschermen zijn vooral effectief op korte afstand (de eerste paar honderd meter) van de weg, en zijn daarom minder geschikt om de geluidsbelasting in natuurgebieden terug te dringen. Daarnaast bestaan er vanuit landschappelijk oogpunt bezwaren tegen de aanleg van geluidsschermen op deze locatie. Ook is een extra geluidsscherm niet nodig om aan de verplichtingen die uit de Natuurbeschermingswet voortvloeien te kunnen voldoen. 3. Het aspect Luchtkwaliteit heeft een prominente plaats in de OTB-fase. Voor de TN/MER was het voldoende om onderscheid tussen de alternatieven aan te tonen zodat een voorkeursalternatief gekozen kan worden. In de OTB-fase is het voorkeursalternatief doorgerekend. 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.

Volgnummer: 85	**Afzender:** Vrolijks Wolfhezerweg 6874 AE Wolfheze
Kenmerk: mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 13 april 05., nr. 4. **Gedateerd: 1-6-2005**	
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. Ik ondervind geluidsoverlast, met name buiten. Ook zijn er de contacttrillingen die zich voortplanten vanaf het niveau van de A50 tot het maaiveld in Wolfheze. Trillingen hebben de gewoonte naar boven weg te gaan, deze komen bij mij uit op de gevel met als gevolg scheuren in mijn huis aan de Wolfhezerweg. De geluidsoverlast kan nog aangepakt worden door geluidswallen, maar de trillingen zullen alleen maar groter worden. Ik vrees dat straks mijn huis op instorten komt te staan. 2. Ik heb te maken met stankoverlast aan de Wolhezerweg, de lucht blijft rond mijn huis hangen en het gif is voelbaar. Dit wordt ook veroorzaakt door de bomenrij. Rijkswaterstaat heeft als oplossing aangeboden die bomen weg te halen. 3. Ik heb de situatie gekend voordat de snelweg er lag. De snelweg had er nooit mogen komen, zeker niet gezien de verloren gegane natuurwaarde. Er had een alternatief gezocht moeten worden rondom Zevenaar richting Nijmegen. 4. Voor mij is geen enkel alternatief acceptabel, waarbij de nuloptie dan nog de beste is. Ik verzoek een ander alternatief te bedenken.	1. Het door de Minister gekozen verbredingsalternatief is inmiddels gedetailleerd uitgewerkt in twee OTB'n. Hiervoor is ook een gedetailleerd geluidsonderzoek uitgevoerd, volgens de normen van de Wet geluidhinder. Hieruit is gebleken dat het aanbrengen van een stil wegdek met minimaal de eigenschappen van tweelaags Zeer Open AsfaltBeton (ZOAB) op het grootste deel van het traject tussen de knooppunten Valburg en Grijsoord een doelmatige geluidsmaatregel is. Deze is daarom ook opgenomen in het OTB Valburg-Grijsoord. Ten opzichte van de huidige situatie brengt deze maatregel de geluidsbelasting in de natuurgebieden aan weerszijden van dit gedeelte van de A50, alsmede in Wolfheze, met circa 2 dB(A) omlaag. Geluidsschermen als maatregel om de geluidsbelasting in Wolfheze nog verder omlaag te brengen zijn niet doelmatig. Vanwege de lage ligging van de weg zouden deze erg hoog moeten zijn om enig effect bij de woonbebouwing te hebben. Daarnaast bestaan er vanuit landschappelijk oogpunt bezwaren tegen de aanleg van geluidsschermen op deze locatie. In de milieueffectrapportage is geconcludeerd dat nergens langs het tracé voor onaanvaardbare hinder van trillingen gevreesd hoeft te worden, ook niet na verbreding van de rijksweg. Zie verder algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota. 2. Het effect van een bomenrij op de luchtverontreiniging veroorzaakt door het verkeer van de A50 is onzeker en locatiespecifiek. Ten behoeve van het (O)TB'n is/wordt de luchtverontreiniging gedetailleerd onderzocht. Voor het traject Valburg-Grijsoord blijkt dat ten opzichte van de autonome ontwikkeling de luchtkwaliteit licht verbetert. Hiermee wordt voldaan aan het Besluit luchtkwaliteit 2005. 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. 3. Uitgangssituatie voor dit project is de huidige A50. 4. Zie algemeen antwoord nr. 6 voor in de nota.

Volgnummer: 86 **Kenmerk:** mondelinge inspraakreactie op de hoorzitting van 14 april 05, nr. 1. **Gedateerd: 1-6-2005**	***Afzender:*** Zuidelijke land en Tuinbouw *Organisatie* J. Weijers Koningstraat 3 6644 KH EWIJK
Kernpunt(en) van de inspraak:	**Reactie van Bevoegd Gezag:**
1. De onderhavige plannen snijden twee bedrijven doormidden. Voor deze gronden moet compensatie komen. 2. Vier bedrijven in het gebied hebben grond aan de andere kant van de Waal liggen. Het landbouwverkeer moet doorgang kunnen vinden en daarom moet de Ewijkse brug ook voor landbouwverkeer worden opengesteld.	1. Het Rijk zal zich inspannen om in overleg met betrokkene te komen tot oplossingen voor herhuisvesting van noodzakelijk te verplaatsen bedrijven. In het kader van het TB moet onderzoek worden verricht naar de gevolgen voor de ter plaatse gevestigde bedrijven. Er dient te worden bezien of in voldoende mate is tegemoet gekomen aan de gerechtvaardigde belangen van de bewoners en de ter plaatse gevestigde bedrijven. Als dit niet gebeurt, is het TB niet met de nodige zorgvuldigheid voorbereid en genomen. Zie verder algemeen antwoord nr. 7 voor in de nota. Deze vraag zal bij het OTB Ewijk-Valburg verder worden beantwoord. 2. De fietspaden van de huidige Ewijkse brug zijn toegankelijk voor bepaalde groepen van ontheffinghouders waaronder enkele landbouwers. Voor het medegebruik gelden, vanwege de beschikbare breedte van de fietspaden, beperking in de breedte van de voertuigen. In de Waalkruising zal voor het noord-zuid gerichte verkeer een nieuwe brug inclusief fietspad worden gebouwd. Omdat in de tegenrichting (zuid-noord) het verkeer gebruik blijft maken van de bestaande brug + fietspad, inclusief restricties t.a.v. ontheffing en breedte, gelden deze beperkingen ook voor het gebruik van het fietspad *op de nieuwe Waalbrug. Per saldo blijft de* toegankelijkheid voor landbouwvoertuigen in de Waalkruising ongewijzigd.