

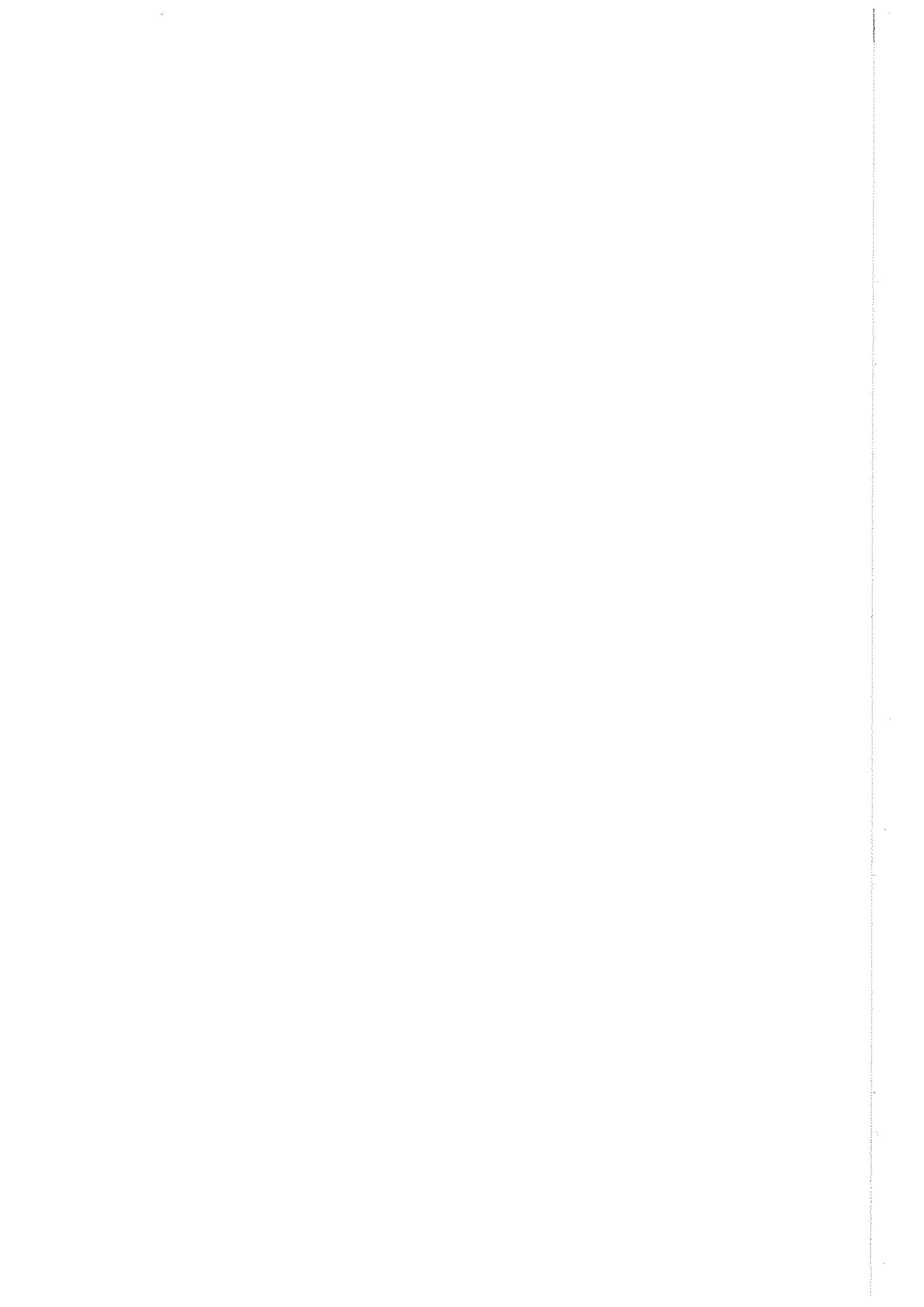
INGEKOMEN 1 6 SEP. 1997

831-34 (2^e)
2/10

Richtlijnen voor de trajectnota/MER

A50 Grijsoord-Valburg-Ewijk

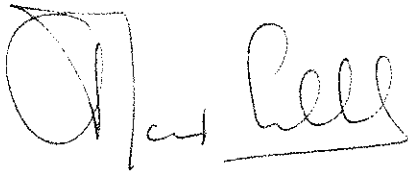
vastgesteld 4 sept 1997



Richtlijnen voor de trajectnota/MER

A50 Grijsoord-Valburg-Ewijk

Vastgesteld door de minister van Verkeer en Waterstaat, overeenkomstig artikel 7.15 Wet Milieubeheer

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Mark Rutte', with a horizontal line underneath the name.

's Gravenhage

Vastgesteld door de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, overeenkomstig artikel 7.15 Wet Milieubeheer

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial followed by a cursive name.

's Gravenhage

INHOUDSOPGAVE

	Pagina
1. Inleiding	1
2. Probleemstelling, doel en besluitvorming	2
2.1 Probleemstelling	2
2.2 Doel	2
2.3 Besluitvorming	2
3. Voorgenomen activiteit en alternatieven	4
3.1 Afbakening van alternatieven en varianten in fase 2	4
3.1.1 Nulalternatief/referentiekader	5
3.1.2 Meest milieuvriendelijk alternatief	6
3.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen	6
4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten	8
4.1 Algemeen	8
4.2 Landschap en cultuurhistorie	10
4.3 Bodem en water	10
4.4 Levende natuur	10
4.5 Geluid en trillingen	11
4.6 Lucht	12
4.7 Veiligheid	12
4.8 Woon- en leefmilieu	13
5. Vergelijking van alternatieven	14
6. Leemten in informatie	15
7. Evaluatieprogramma	16
8. Vorm en presentatie	17
9. Samenvatting van het MER	18

Bijlagen

- 1 Lijst van inspraakreacties en adviezen alsmede het daarop van de zijde van het Bevoegd Gezag gegeven commentaar.
- 2 Brief van de minister van Verkeer en Waterstaat nr. HW/IO 214822 dd. 25 maart 1996

1. Inleiding

De hoofdingenieur-directeur van rijkswaterstaat Oost-Nederland, de initiatiefnemer, start een trajectstudie naar de mogelijkheden en consequenties van een verbreding van rijksweg 50 tussen de knooppunten Grijsoord en Ewijk. Rijksweg 50 is in het SVVII opgenomen als hoofdtransportas en is in het bijzonder van belang als verbinding tussen de beide achterlandverbindingen A12 en A15 en daarmee voor de verbinding van de mainport Rotterdam met het achterland.

Voor deze trajectstudie wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld.

Op 25 maart 1996 heeft de minister van Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd aan Gedeputeerde Staten van Gelderland en het Bestuur van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen inzake de doortrekking van de A73 (bijlage 1). De richtlijnen reflecteren de in deze brief uitgesproken intentie.

2. Probleemstelling, doel en besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder a van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van hetgeen met de voorgenomen activiteit wordt beoogd."

2.1 Probleemstelling

De startnotitie geeft aan dat de congestie op Rijksweg 50 tussen Grijsoord en Ewijk verder zal toenemen en er steeds meer filevorming zal optreden. Het MER dient deze problemen verder uit te werken door in de probleemstelling te beschrijven voor welke (bestaande en/of toekomstige) verkeers- en vervoersknelpunten alsmede voor welke leefbaarheidsproblemen het voornemen een oplossing tracht te vinden.

2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijke omschrijving van het doel worden afgeleid. Daarbij moet ook worden aangegeven, wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeers- en vervoerbeleid (SVVII). Het doel dient zo te worden geformuleerd, dat ook reële milieuvriendelijke opties als alternatieven kunnen worden beschouwd. tracé/m.e.r. tracé/m.e.r.

De operationeel geformuleerde doelstelling kan dienen:

- voor de selectie van in het MER te beschrijven alternatieven (*afbakeningsfunctie*);
- om de alternatieven met elkaar te vergelijken (*rangschikkingsfunctie*)¹.

2.3 Besluitvorming

Artikel 7.10, lid 1, onder c van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een aanduiding van de besluiten bij de voorbereiding waarvan het milieu-effectrapport wordt gemaakt, en een overzicht van de eerder genomen besluiten van overheidsorganen, die betrekking hebben op de voorgenomen activiteit en de beschreven alternatieven."

Kort moet worden aangegeven, welke voorwaarden (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies en dergelijke) gelden bij dit voornemen. Hierbij dient te worden verwezen naar de beleidsnota's, (ontwerp-)plannen en wetten, waarin deze voorwaarden zijn of worden vastgelegd. Aangegeven moet worden, of er in de omgeving van het plangebied gebieden liggen, die een speciale status in het beleid hebben of krijgen (milieubeschermingsgebieden, waardevol cultuurlandschap, onderdelen van de ecologische hoofdstructuur, overige bossen en natuurgebieden, archeologische monumenten enzovoort), en wat de consequenties zijn voor de ontwikkeling van alternatieven. Tevens moet aangegeven worden welke criteria voor afweging van alternatieven² (bijvoorbeeld grens- en streefwaarden) aan het milieubeleid kunnen worden ontleend.

¹Zie hoofdstuk 5 van deze richtlijnen

²Zie ook hoofdstuk 5 van deze richtlijnen

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor het tracébesluit door de minister van V&W en de minister van VROM. Tevens kan worden beschreven volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken.

Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen om de voorgenomen activiteit te realiseren.

Conform de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat van 25 maart 1996 (bijlage 1) dient de trajectstudie in 2 fasen uiteen te vallen. In de eerste fase dient op strategisch niveau inzicht te worden verkregen in de verkeerskundige consequenties van een doortrekking van de A73 naar Rijksweg 15 voor de eventueel aanwezige problemen op de A50. Deze zogenoemde gevoeligheidsanalyse strekt zich uit over minimaal de periode tot 2010. Een geslaagd SVVII beleid is uitgangspunt voor de verkeersberekeningen maar ook de consequenties van de verschillende ontwikkelingen die zich in de regio Arnhem-Nijmegen kunnen gaan voordoen, dienen te worden meegenomen.

Bij dit onderzoek dient tevens de functie van de N322 (Ewijk – Tiel) worden betrokken.

Op basis van de resultaten van deze eerste fase zullen de ministers van V&W en VROM een beslissing nemen over de verdere voortgang van het project A50 en de wijze waarop de A73 hierbij zal worden betrokken.

De nadere uitwerking van de uitgangspunten voor de tweede fase van de studie zal op basis van voornoemd besluit expliciet door beide ministers vastgesteld worden.

3. Voorgenomen activiteit en alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder b van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de voorgenomen activiteit en van de wijze waarop zij zal worden uitgevoerd, alsmede van de alternatieven daarvoor, die redelijkerwijs in beschouwing dienen te worden genomen."

Artikel 7.10, lid 3 van de WM:

"tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu worden toegepast."

3.1 Afbakening van alternatieven en varianten in fase 2

De alternatieven moeten worden beschreven voor zover van gevolgen voor het milieu sprake is. Ook dient aandacht te worden besteed aan neven- en vervolgactiviteiten. Bij het opstellen van het MER kan het overigens ook zinvol zijn de mogelijke deeloplossingen te verkennen en samen te stellen tot alternatieven door een afzonderlijke analyse van de verschillende problemen en doelen ten aanzien van de weg. De volgende onderverdelingen zijn daarbij mogelijk:

- onderverdeling in knooppunten: Ewijk, Valburg en de bruggen bij Heteren en Ewijk;
- onderverdeling in wegvakken: Grijsoord – Renkum, Renkum – Heteren, Heteren – Valburg en Valburg – Ewijk;
- onderverdeling in noordelijk deel (Grijsoord – Valburg) en zuidelijk deel (Valburg – Ewijk);
- onderverdeling in doorgaand, intern en extern verkeer;
- onderverdeling in doelgroepen/doelgroepenverkeer.

De startnotitie geeft aan dat de volgende alternatieven in het MER worden beschreven:

- nulalternatief
- nulplusalternatief
In het nulplusalternatief dienen niet alleen de mogelijkheden van een spitsstrook en het instellen van toeritdosering meegenomen te worden, maar ook de uitbreidingsmogelijkheden van binnenvaart en openbaar vervoer, waaronder Agglorail. Ook de mogelijke bijdrage van de regio aan de beperking van de groei van de automobiliteit dient hier te worden beschreven. Ook indien in de uiteindelijke besluitvorming niet voor het nulplusalternatief wordt gekozen, moet bezien worden hoe de regio haar bijdrage kan leveren.
- verbredingsalternatieven
Ook de mogelijkheden om gedifferentieerd te verbreden en de mogelijkheden om de extra rijstrook/rijstroken te benutten als doelgroepstrook dienen te worden onderzocht.
- meest milieuvriendelijk alternatief
Maatregelen in het MMA dienen zodanig beschreven te worden dat ook zelfstandig over toepassing ervan kan worden beslist bij de eventuele keuze van andere varianten.

Naast deze alternatieven dient het volgende alternatief in het MER verder uitgewerkt te worden:

- alternatief waarin de problemen op de knooppunten worden opgelost; veel van de huidige vertraging ontstaat doordat het linksafslaand verkeer bij een klaverbladknooppunt zo'n krappe klaverbladbocht moet rondrijden. Vooral bij grote stromen (linksafslaand van de A15 naar de A50 richting A12 bij Valburg en linksafslaand van de A50 naar de A73 bij Ewijk) levert dit problemen op. Uitbreiding van de capaciteit van de knooppunten in plaats van verbreding van de weg zou het probleem misschien ook kunnen oplossen.

Tevens dient de mogelijkheid van combinaties van bovengenoemde alternatieven te worden onderzocht.

Het MER dient duidelijk te maken hoe de beschreven alternatieven zijn gekozen, dat wil zeggen welke overwegingen een rol hebben gespeeld bij de keuze om sommige opties wél, en andere níet uit te werken als alternatief in het MER.

Eventueel kan deze motivering worden opgenomen in een apart hoofdstuk of een achtergronddocument, waarin meer informatie is opgenomen over de belangrijke keuzen bij de opstelling van het MER. Als er een voorkeursalternatief wordt aangewezen, moet ook deze voorkeur worden gemotiveerd.

Hierbij dient een verband te worden aangegeven met de doelstelling van het project. Bij de motivering gaat in het MER vooral de aandacht uit naar de milieuargumenten.

Om een onderlinge vergelijking mogelijk te maken in de rangschikkingsfase moeten de alternatieven gelijkwaardig worden uitgewerkt op de punten waarop ze worden vergeleken. In ieder geval moet het meest milieuvriendelijke alternatief worden beschreven.

3.1.1. Nulalternatief/referentiekader

Aangegeven moet worden of een situatie, waarbij niet tot aanleg/uitbreiding van de infrastructuur wordt besloten, in relatie tot het doel van het voornemen een reëel alternatief (nulalternatief) is.

In dat geval moet het nulalternatief als een volwaardig alternatief worden beschreven. Is dit niet het geval dan moet dit beargumenteerd worden aangegeven en kan worden volstaan met het beschrijven van de huidige situatie en autonome ontwikkeling als referentiekader. De startnotitie spreekt over een basissituatie.

Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied en van besluiten over nieuwe activiteiten. Hierbij kan worden gedacht aan:

- het wel of niet doortrekken van de A73 (uitgangspunten na fase 1);
- de aanleg van het multimodaal transportcentrum; beschrijf hiervoor verschillende scenario's;
- de doortrekking van de N322 (Ewijk – Prins Willem-Alexanderbrug);
- het wel of niet aanleggen van de HSL-Oost;
- het wel of niet aanpassen van de A12.
- ruimtelijke ontwikkelingen

Als niet zeker is of bepaalde ingrijpende activiteiten zullen doorgaan of niet, dan kunnen eventueel verschillende scenario's hiervoor worden gebruikt.

3.1.2 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (mma) moet aan de volgende voorwaarden voldoen:

- het moet – net als de andere alternatieven – realistisch zijn, dat wil zeggen het moet voldoen aan de doelstellingen van de initiatiefnemer, alsmede binnen zijn of haar competentie liggen;
- het moet gericht zijn op maximale milieuwinst.

Ook bij het mma moeten compenserende maatregelen getroffen worden voor die milieu-effecten, die niet kunnen worden voorkomen of gemitigeerd.

Bij invulling van het mma in fase 2 kan aandacht worden geschonken aan:

- een zo groot mogelijke verschuiving van mobiliteit van weg naar spoor- en waterweg;
- het opheffen of mitigeren van barrières die bij de aanleg van de A50 in het verleden zijn ontstaan;
- in samenhang met het vorige punt, zoveel mogelijk handhaving en waar mogelijk versterking van de ecologische hoofdstructuur, de landschappelijke en cultuurhistorische kwaliteiten van het beïnvloedingsgebied. Te denken valt aan mitigerende maatregelen in de vorm van:
 - aanleg van verschillende soorten van ecologische verbindingen (faunatunnels, ecoducten);
 - sanering aanwezige wegverlichting ter plaatse van de ecologische hoofd structuur;
- ecologisch bermbeheer, aandacht voor herpetofauna in steile bermtaluds;
- maatregelen ter bescherming van archeologisch dan wel cultuurhistorisch waardevolle objecten en waarden;
- landschappelijke inpassing van de verbreding in verschillende landschapstypen, met bijzondere aandacht voor kwetsbare objecten/deelgebieden (heidevelden, Heelsumse beekdal, Gea-objecten, archeologische monumenten).

Maatregelen in het MMA dienen zodanig beschreven te worden dat ook zelfstandig over toepassing ervan kan worden beslist bij de eventuele keuze van andere varianten.

3.2 Preventieve, mitigerende en compenserende maatregelen

Bij elk alternatief moet worden aangegeven, welke leefbaarheidsbevorderende maatregelen ertoe behoren, dan wel waarom zulke maatregelen onder die omstandigheden niet zinvol zijn. Tot leefbaarheidsbevorderende maatregelen kunnen in het algemeen worden gerekend mobiliteitsgeleidende maatregelen (milieuschade voorkomende maatregelen), mitigerende maatregelen, en eventueel compenserende maatregelen.

Als mitigerende maatregelen dienen in ieder geval te worden overwogen:

- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/hinder in de *bebouwde delen* van het tracé, zoals hogere geluidschermen/-wallen en (dubbellaags) ZOAB; specifieke aandacht wordt gevraagd voor de geluidbelasting in Heelsum, Wolfheze;
- maatregelen ter vermindering van de milieuschade/-hinder in de *landelijke* omgeving, met name op in landschappelijk en/of ecologisch opzicht gevoelige trajecten, faunapassages/ecoducten, aanpassing van de verlichting, geluidbeperkende maatregelen in verband met de fauna, maatregelen ter beperking van de schade aan de (geo-) hydrologische relaties; als specifieke voorbeelden kan gedacht worden aan opheffen

isolement Heelsumse en Wolfhezer beek en verbetering van de ecologische en recreatieve functie van de Linge.

Compenserende maatregelen dienen pas te worden ingezet voor zover de schade aan het milieu niet kan worden voorkomen of gemitigeerd. Het MER dient verder aan te geven, of op grond van het Structuurschema Groene Ruimte compensatiemaatregelen verplicht zijn. Tevens dient in te worden gegaan op het provinciale beleid dat bepaalt dat bos- en natuurgebieden die bij aanleg verloren gaan voor 120 % gecompenseerd dienen te worden.

4. Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en milieu-effecten

Artikel 7.10, lid 1, onder d van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de bestaande toestand van het milieu, voor zover de voorgenomen activiteit of de beschreven alternatieven daarvoor gevolgen kunnen hebben, alsmede vande te verwachten ontwikkeling van dat milieu indien de activiteit noch de alternatieven worden ondernomen."

Artikel 7.10, lid 1, onder e van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een beschrijving van de gevolgen voor het milieu, die de voorgenomen activiteit, onderscheidenlijk de alternatieven kunnen hebben, alsmede een motivering van de wijze waarop deze gevolgen zijn bepaald en beschreven."

4.1 Algemeen

De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan moeten worden beschreven als referenties voor de te verwachten milieu-effecten. Daarbij wordt onder autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu zonder dat de voorgenomen activiteit of een van de alternatieven wordt gerealiseerd, waarbij rekening wordt gehouden met eventuele effecten van voltooide en in uitvoering zijnde ingrepen en ingrepen die als gevolg van reeds vastgelegd beleid worden voorzien. In de startnotitie is een groot aantal ontwikkelingen (met betrekking tot aanleg weg- en railverbindingen, uitbreiding woningbouw en bedrijfsterreinen, MTC enzovoort) genoemd die gevolgen kunnen hebben voor de verkeerssituatie in het studiegebied. De mate van waarschijnlijkheid van die ingrepen dient zo goed mogelijk te worden aangegeven.

Als er onzekerheid bestaat over de uitvoering van ingrepen met ernstige implicaties voor de voorspelling van de autonome milieu-ontwikkeling verdient het aanbeveling om bij het aangeven van de autonome milieugevolgen rekening te houden met deze onzekerheden, bijvoorbeeld door aan de hand van verschillende scenario's milieu-ontwikkelingen weer te geven, of door te werken met gevoeligheidsanalyses.

Aan veel van de aspecten die in het MER aan de orde komen, liggen verkeersprognoses ten grondslag. In (een bijlage bij) de rapportage dient inzicht te worden verschaft in de gehanteerde prognosemethodiek en in de daarbij gebruikte invoergegevens. De prognoses van het verkeer dienen voor zowel het personen- als het goederenverkeer enerzijds naar de optredende stromen en anderzijds voor de relevante wegvakken te worden weergegeven. Er dient te worden aangegeven hoe het openbaar vervoer voor het personenverkeer is opgenomen en hoe vrachtvervoer per trein en per schip het goederenvervoer over de weg beïnvloeden.

Bij de berekeningen van de milieuveranderingen moet worden uitgegaan van onder andere de volgende invoergegevens: verkeersintensiteiten, gemiddelde rijnsnelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (persoonauto's en vrachtwagens) en brandstofsoorten (benzine, LPG en diesel).

Studiegebied

Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het tracé van de te verbreden weg (inpassingsgebied) en de omgeving waarin effecten kunnen optreden.

Per milieu-aspect (lucht, bodem, water, et cetera) kan de omvang van het studiegebied verschillen. De begrenzing van de studiegebieden moet worden gemotiveerd en op kaart worden aangegeven.

In de praktijk is (voor de situatie van gebruik van de infrastructuur) het studiegebied voor de milieu-aspecten geluid en lucht het gebied, dat beïnvloed wordt door significante veranderingen in de verkeersintensiteit en -samenstelling op het op de tracédelen aansluitende verkeersnetwerk. Een significante verandering in de intensiteit op een wegvak (buiten de A50) kan daarbij arbitrair gesteld worden op een toename van ten minste 30% of een afname van ten minste 20% ten opzichte van de referentiesituatie. Dit komt globaal overeen met een toe-, respectievelijk afname van de geluidbelasting met 1 dB(A).

Referentiejaar

Voor de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten moet een referentiejaar genomen worden. Het referentiejaar wordt ontleend aan de vigerende beleidsnota's. Bij voorkeur wordt het jaar 2010 genomen, de planhorizon van SVVII. Daarbij moet wel gelden dat er ongeveer tien jaren zitten tussen het gereedkomen van de werkzaamheden en het jaar 2010. Daarnaast dient het MER aan te geven of er grote veranderingen te verwachten zijn ná het jaar 2010. Indien duidelijk is, dat de uitvoering van het initiatief waarvoor het MER wordt opgesteld, nog nauwelijks genoeg gevorderd is om een goede indruk te hebben van het 'normale gebruik', dan dient (ook) een voorspellingsjaar te worden gekozen ná 2010 (gebaseerd op extrapolatie van het voor 2010 geplande beleid).

Daarnaast kan met behulp van een robuustheidscontrole worden nagegaan de mate waarin een alternatief voldoet aan doelstellingen of criteria, ook indien de vooronderstellingen tegen- of meevallen.

Type milieu-informatie

Bij de beschrijving van de gevolgen voor het milieu moet aangegeven worden of de effecten tijdelijk of permanent zijn, ophefbaar of onomkeerbaar, of ze zich afspelen op korte of op lange termijn, in hoeverre er cumulatie (versterken (overlap geluidszones A12, HSL-Oost en A50) of uitdoven van effecten) kan optreden en of er sprake is van positieve effecten.

Bij onzekerheden over het wel of niet optreden van effecten moet in ieder geval het slechtste denkbare scenario (worst case) worden gebruikt.

De manier waarop de milieu-effecten zijn bepaald moet worden toegelicht. Onzekerheden en onnauwkeurigheden in de voorspellingsmethoden en in gebruikte gegevens moeten worden vermeld.

Het MER dient vooral aandacht te besteden aan die effecten die per alternatief verschillen of die welke de gestelde normen (bijna) overschrijden.

Ook dient een indicatie te worden gegeven van mogelijke effecten van voorzienbare secundaire ruimtelijke ontwikkelingen die door de alternatieven geïnitieerd of gestimuleerd kunnen worden ('vervolgeffecten').

De volgende paragrafen bevatten aandachtspunten voor deze milieu-aspecten.

4.2 Landschap en cultuurhistorie

Het gaat hierbij om de ruimtelijke structuren en patronen en de landschapstypen en de cultuurhistorisch (inclusief archeologisch) belangrijke objecten.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- (verandering in) de ruimtelijke structuur (grootschalig/kleinschalig; open/gesloten) en de functionele patronen;
- aanwezigheid/aantasting van cultuurhistorische elementen en patronen, zoals dijken, kaden, landgoederen, kastelen, molens, oude bewoningsplaatsen, fortificaties, verkalingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- archeologisch waardevolle terreinen en vindplaatsen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen).

4.3 Bodem en water

Het gaat hierbij om de kwaliteit, de uiterlijke verschijningsvorm en de opbouw van de bodem en, indien relevant, de diepere ondergrond en de kwaliteit en beweging van het samenhangende grond- en oppervlaktewater.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- aanwezigheid van en invloed op bodem- en grondwaterbeschermingsgebieden;
- gevoeligheid voor en verandering in grondmechanische processen (zetting);
- bestaande en toekomstige bodem- en grondwaterkwaliteit (inclusief verzilting/verzoeting). Hierbij moet rekening worden gehouden met doorsnijding of beïnvloeding van verontreinigde locaties nabij het tracé/de tracés;
- bestaande en toekomstige grondwaterhuishouding (verdroging/vernatting, grondwaterpeil, kwel/infiltratie);
- bestaande en toekomstige oppervlaktewaterkwaliteit en -huishouding;
- bestaand en toekomstig reliëf;
- doorsnijding waterkeringen;
- invloed op het bodemarchief, aantasting van de bodemopbouw, van zeldzame geologische lagen of bodemtypen (GEA-objecten).

4.4 Levende natuur

De beschrijving van (veranderingen in) de levende natuur in het studiegebied wint aan waarde door een duidelijke keuze en motivering van de te behandelen biotische aspecten (soorten, gemeenschappen en indicatorgroepen) in relatie tot de gebiedskenmerken.

Voorafgaand aan de effectbeschrijving dienen de natuurwaarden van het gebied te worden benoemd. Die kunnen worden afgeleid uit een visie op de Groene Hoofdstructuur. Belangrijke elementen daarbij zijn:

- het functioneren van de ecologische systemen en de relaties er tussen;
- de belangrijkste indicatorsoorten en de eisen die zij stellen aan hun milieu (in de breedste zin).

Hierbij moet gebruik gemaakt worden van het provinciale natuurbeleid (Ontwikkelingsvisie Arnhem/Nijmegen) en het gemeentelijk beleid (Groenstructuurvisie, Beleidsplan Ecologie). Speciale aandacht verdienen dassen, weide- en heidevogels.

Voor de te verwachten effecten (ruimtebeslag, geluid- en zichtbelasting, barrièrewerking en dergelijke) moet worden aangegeven waar deze in aanmerkelijke mate zullen optreden en aanleiding geven tot een verlaging van de benoemde natuurwaarden. Ook dient aandacht te worden besteed aan effecten op nog te ontwikkelen natuurwaarden, respectievelijk verlies aan mogelijkheden deze te ontwikkelen.

4.5 Geluid en trillingen

De belangrijkste geluidsaspecten waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkelingen en de milieueffecten van de diverse alternatieven/varianten zijn:

- de geluidbelasting door middel van contouren en hectaren geluidbelast oppervlak vanaf 50 dB(A), gepresenteerd in stappen van 5 dB(A) (in stiltegebieden vanaf 40 dB(A));
- een vergelijking van deze geluidbelasting met het referentieniveau voor het omgevingsgeluid (waarbij ook rekening wordt gehouden met de geluidbelasting van andere relevante bronnen);
- een globale beschrijving van de relevante andere geluidbronnen die in de directie omgeving aanwezig zijn;
- het aantal geluidbelaste woningen vanaf 50 dB(A), gepresenteerd in stappen van 5 dB(A);
- het aantal (ernstig) gehinderden volgens de dosis-effect-relaties van het ministerie van VROM vanaf 50 dB(A) in absolute aantallen;
- de gesaneerde situatie 1986 en een eventuele toename van de geluidbelasting ten opzichte van deze gesaneerde situatie;
- knelpunten met betrekking tot overige bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (woonwagendplaatsen, ziekenhuizen, scholen, verzorgingscentra, natuur- en recreatiegebieden, etc.), gerelateerd aan de geldende voorkeursgrenswaarden;
- trillingshinder (een indicatie van de hinder en de schaderisico's op de woningen en overige trillinggevoelige bebouwing binnen een afstand van 50 meter van de weg), inclusief de hinder van dilatatievoegen;
- de aanlegfase-effecten van geluid en trillingen;
- de effecten van dubbellaags-ZOAB;
- de mogelijkheden om het geluidbelast oppervlak en het aantal geluidgehinderden bij de uitvoering van de voorgenomen maatregel aan de infrastructuur substantieel te verminderen in het directe inpassingsgebied.

Voor zover zinvol moeten tevens de cumulatieve geluidseffecten binnen het studiegebied weergegeven worden. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar opgeteld kan worden.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaai van de Wet geluidhinder. Bij de berekeningen moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten verkeerssamenstelling en de verdeling van de voertuigbewegingen over het etmaal en over de week. Als de verkeersintensiteit of -samenstelling duidelijk verschilt voor verschillende uren van de dag,

dagen van de week, respectievelijk perioden van het jaar, dan moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld.

Bij de bepaling van het aantal (ernstig) gehinderden en het akoestisch ruimtebeslag, eventueel met afschermende voorzieningen, mag geen rekening worden gehouden met de aftrek ingevolge artikel 103 van de Wet geluidhinder.

4.6 Lucht

Het gaat hierbij om de concentraties van luchtverontreinigende stoffen; het MER moet aangeven welke specifieke bijdrage de alternatieven leveren aan de toe- of afname van luchtverontreiniging in het studiegebied, voor zover dit onderscheidend is voor de beschreven alternatieven. Bij overschrijding van de grenswaarden dient te worden of het hier gaat om verblijfsgebieden.

Bij verdiepte of ondergrondse tracés dient afzonderlijke aandacht te worden besteed aan de luchtkwaliteit ter plaatse, de luchtkwaliteit nabij de uiteinden van de tunnel en de verspreiding van de luchtverontreiniging rond de mogelijke ventilatiepunten. Daarbij moet rekening worden gehouden met de invloed van eventuele (geluid)afschermende voorzieningen.

Bij de voorspellingen dient te worden aangegeven of rekening wordt gehouden met ontwikkelingen in emissiefactoren van het wagenpark.

4.7 Veiligheid

Risico's waaraan de gebruiker van de weg wordt blootgesteld (bijvoorbeeld bij de weg onder/langs een vliegveld of langs een chemische fabriek) moeten kwalitatief worden beschreven, voor zover dat voor de vergelijking van de tracé-alternatieven relevant is.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- veranderingen in de individuele risico-contourafstanden voor de grenswaarde 10^{-6} en de streefwaarde 10^{-8} ;
- toetsing aan de norm van 10^{-6} per jaar voor individueel risico ter plaatse van (bestaande en reeds geplande) kwetsbare objecten;
- indicatie van verandering in het groepsrisico;
- indicatie van (eventuele verschillen in) het risico voor snelle verspreiding van verontreinigingen bij calamiteiten, bijvoorbeeld via oppervlaktewater.

4.8 Woon- en leefmilieu

Het woon- en leefmilieu betreft de cumulatieve gevolgen van ongelijksoortige milieu-aspecten (geluid, trillingen, lucht, (verkeers)veiligheid, barrièrewerking, landschapsbeeld (inclusief visuele hinder), gedwongen vertrek (sloop van huizen)) op de gezondheid en de sociale omstandigheden van mensen die in het studiegebied verblijven. Het gaat daarbij overigens niet alleen om het woon- en leefmilieu in het stedelijk gebied, maar ook om dat in de landelijke omgeving.

De belangrijkste aspecten, waar aandacht aan besteed moet worden bij de beschrijving van de bestaande milieutoestand, de autonome milieu-ontwikkeling en de milieu-effecten zijn:

- de functioneel-ruimtelijke relaties in het gebied of in deelgebieden (bijvoorbeeld de meest gebruikte routes naar school, openbare voorzieningen of winkels), barrièrewerking van de infrastructuur;
- (bestaande en toekomstige) algehele hinderbeleving (trillingshinder, sociale onveiligheid, visuele hinder, stank/stof, et cetera);
- aantallen verkeersslachtoffers op de A50 en het onderliggende wegennet;
- de invloed van lawaai en luchtverontreiniging op de gezondheid (ook van specifieke bevolkingsgroepen, zoals CARA-patiënten);
- gedwongen vertrek door sloop van woningen;
- kwalitatieve aanduiding van gevoelige gebieden (onder andere woongebieden en natuurgebieden) bij calamiteiten en indicatieve aanduiding van de risico's.

5. Vergelijking van alternatieven

Artikel 7.10, lid 1, onder f van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een vergelijking van de ingevolge onderdeel d beschreven te verwachten ontwikkeling van het milieu met de beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit, alsmede met de beschreven gevolgen voor het milieu van elk der in beschouwing genomen alternatieven."

De milieu-effecten van de alternatieven (inclusief een eventueel voorkeursalternatief) moeten onderling worden vergeleken. Als er geen sprake is van een nulalternatief, dan moet ook de autonome milieu-ontwikkeling in deze vergelijking worden betrokken.

Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin de positieve en negatieve effecten van (het voorkeursalternatief en) de alternatieven verschillen, en mede tegen de achtergrond van de bestaande milieusituatie en de autonome milieu-ontwikkeling een beoordeling van (voorkeursalternatief en andere) alternatieven mogelijk te maken. Daarbij moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Bij de vergelijking van de alternatieven kunnen de financiële aspecten van de alternatieven worden betrokken om de realiteitswaarde van de alternatieven beter te kunnen beoordelen. Dit is in het kader van de milieu-effectrapportage echter niet verplicht.

6. Leemten in informatie

Artikel 7.10, lid 1, onder g van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een overzicht van de leemten in de onder d en e bedoelde beschrijvingen [d.w.z. van de bestaande milieutoestanden autonome ontwikkeling daarvan, resp. van de milieu-effecten] ten gevolge van het ontbreken van de benodigde gegevens."

Het MER moet aangeven, over welke milieu-aspecten geen informatie kan worden opgenomen vanwege gebrek aan gegevens. Deze inventarisatie moet worden toegespitst op die milieu-aspecten, die (vermoedelijk) in verdere besluitvorming een belangrijke rol spelen. Op die manier kan worden beoordeeld, wat de consequenties moeten zijn van het gebrek aan milieu-informatie.

Beschreven moet worden:

- welke onzekerheden zijn blijven bestaan en wat hiervan de reden is;
- in hoeverre op korte termijn zou kunnen worden voorzien in de leemten in informatie;
- in hoeverre de leemten en onzekerheden de kwaliteit van de besluitvorming beïnvloeden.

7. Evaluatieprogramma

Artikel 7.39 van de WM:

" Het bevoegd gezag dat een besluit heeft genomen, bij de voorbereiding waarvan een milieu-effectrapport is gemaakt, onderzoekt de gevolgen van de betrokken activiteit voor het milieu, wanneer zij wordt ondernomen of nadat zij is ondernomen. "

De minister van V&W en de minister van VROM moeten bij het besluit een evaluatieprogramma opstellen om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen. Aandacht dient te worden besteed aan de effectiviteit van mitigerende en compenserende maatregelen.

Het verdient aanbeveling dat de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland in het MER reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma geeft, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

8. Vorm en presentatie

Bijzondere aandacht verdient de presentatie van de vergelijkende beoordeling van de alternatieven. De onderlinge vergelijking dient bij voorkeur te worden gepresenteerd met behulp van tabellen, figuren en kaarten.

Ten aanzien van de presentatie bevelen we aan:

- het MER zo beknopt mogelijk te houden;
- achtergrondgegevens (die conclusies, voorspellingen en keuzen onderbouwen) niet in de hoofdtekst zelf te vermelden, maar in een bijlage op te nemen;
- een verklarende woordenlijst, een lijst van gebruikte afkortingen en een literatuurlijst bij het MER op te nemen;
- bij gebruik van kaarten recent kaartmateriaal te gebruiken, alle in de tekst gebruikte topografische aanduidingen op kaart aan te geven, de namen goed leesbaar weer te geven en een duidelijke legenda te presenteren.

9. Samenvatting van het MER

Artikel 7.10, lid 1, onder h van de WM:

Een MER bevat ten minste: "een samenvatting die aan een algemeen publiek voldoende inzicht geeft voor de beoordeling van het milieu-effectrapport en van de daarin beschreven gevolgen voor het milieu van de voorgenomen activiteit en van de beschreven alternatieven."

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral wordt gelezen door besluitvormers en insprekers. Het verdient daarom bijzondere aandacht.

De samenvatting moet als zelfstandig betoog leesbaar zijn en een goede afspiegeling vormen van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de belangrijkste informatie over het milieu in het studiegebied;
- de voorgenomen activiteit en de alternatieven;
- de belangrijkste milieu-effecten van de voorgenomen activiteit en de alternatieven (zo mogelijk in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven.

BIJLAGE 1

Samenvatting inspraakreacties en beantwoording

Startnotitie rijksweg 50 Grijsoord - Valburg - Ewijk

Inspraakreactie

Beantwoording

1. Vleermuiswerkgroep Nederland te Den Haag

De Vleermuiswerkgroep maakt er op attent dat rijksweg 50 in een gebied ligt dat van betekenis is als leefgebied van vleermuizen. In het MER zal hieraan aandacht moeten worden besteed.

Bij de milieu-inventarisatie ten behoeve van het MER zal een overzicht van flora en fauna, dus ook de vleermuis, worden opgesteld. Hierbij wordt ook ingegaan op de gevolgen van eventuele ingrepen.

2. Recreatieschap Over-Betuwe te Tiel

Het Strandpark Slijk-Ewijk dat begrensd wordt door de rijkswegen 15 en 50 en mogelijk in de toekomst ook door de A73, zal worden uitgebouwd tot een bovenregionale voorziening. M.b.t. de bereikbaarheid is nader overleg gewenst. M.b.t. het aspect recreatie (leefbaarheid) wordt aandacht gevraagd voor de luchtverontreiniging en geluid- en trillinghinder, waarbij met name de fietsroute Over-Betuwe wordt genoemd. Het Strandpark dient bij de planvorming voortdurend mee te spelen. Consultatie van het Recreatieschap is hier op zijn plaats.

Door een reconstructie van rijksweg 50 zal de bereikbaarheid van het park niet veranderen. Met betrekking tot de leefbaarheid en de recreatiefunctie zal ook het Strandpark in het tracé-onderzoek van rijksweg 50 worden betrokken. Hierover zal contact met het Recreatieschap worden opgenomen. Als wordt besloten de doortrekking van de A73 uit te werken zullen ook de belangen van het recreatiepark in de afwegingen worden meegenomen.

3. Polderdistrict Groot Maas en Waal te Druten

Het Polderdistrict ziet geen aanleiding om nadere richtlijnen voor te stellen. Wel wil het Polderdistrict worden betrokken bij het onderzoek in relatie tot de leefbaarheid (waterkwantiteit). Voor de waterkering zouden er aanrakingspunten kunnen liggen bij de kruising met de Waaldijk.

Als aspecten m.b.t. de waterkwantiteit ter sprake komen zal met het Polderdistrict contact worden opgenomen. Hetzelfde geldt voor de waterkering. Indien er aanrakingspunten zijn zal het Polderdistrict hierbij worden betrokken.

4. Th. Duijkers te Ewijk

Inspreker verwacht een toename van het sluipverkeer over de N322 (Maas en Waalweg) om de A15 richting Rotterdam te bereiken. Voorgesteld wordt om het nationale verkeer (Nijmegen-Tiel) via de N322 en de Waalbrug bij Tiel te sturen en het internationale verkeer (Rotterdam-Duitsland) via de A50.

5. IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie, afd. Zuidwest Veluwezoom te Oosterbeek

Volgens de startnotitie kan op het traject Grijsoord-Renkum worden volstaan met het nulalternatief, hoogstens het nulplusalternatief. Volgens de Vereniging is voor het gedeelte Renkum-Heteren (brug) het nulplusalternatief voldoende. De Vereniging doet de suggestie het lokale en langzame verkeer dat de Nederrijn wil passeren, af te wikkelen via de fietspaden. Hierdoor hoeft het lokale verkeer niet meer op de hoofdrijbanen in- en uit te voegen en ontstaat de mogelijkheid voor een beter openbaar busvervoer. De geluidshinder van het bestaande viaduct is een punt van bijzondere aandacht.

Verbreiding van de weg zal de barrièrewerking tussen de aan beide zijden gelegen natuurgebieden versterken. Een nieuw tracé ten westen van Wolfheze heeft nadrukkelijk niet de prioriteit.

De Vereniging staat achter het initiatief van Natuurmonumenten om op het traject geen verlichting toe te staan.

Het doortrekken van de A73 heeft gevolgen voor de rijkswegen 15 en 50. Hierbij wordt geadviseerd de route via de te

In het verkeers- en vervoersonderzoek zullen ook de relaties in westelijke richting van en door de regio Nijmegen worden meegenomen. Ook de N322 wordt in het onderzoek betrokken. De genoemde suggesties zullen in de overwegingen worden meegenomen.

In de startnotitie worden nog geen conclusies getrokken met betrekking tot de diverse voorgestelde alternatieven. De genoemde weggedeelten worden in de trajectstudie/m.e.r. volledig meegenomen.

De fietspaden op de brug zijn te smal om ook het langzame verkeer en het openbaar (bus)vervoer te verwerken. De breedte en de indeling van de brug zullen in de trajectstudie onderwerp van onderzoek zijn. Hierbij worden alle genoemde verkeerscategorieën meegenomen.

Er zal worden bezien in hoeverre de bestaande situatie kan worden verbeterd. De barrièrewerking en de ecologische hoofdstructuur zullen in de trajectstudie/m.e.r. onderwerp van studie zijn. Een dergelijk tracé betekent een nieuwe doorsnijding van het landschap, met een kruising van de spoorlijn Utrecht-Arnhem en een nieuw knooppunt met rijksweg 12. Dit geeft in verhouding tot verbredening van rijksweg 50 forse ingrepen. Als wordt besloten tot verbreding, kan de bestaande verlichting niet worden gehandhaafd en zal worden bezien of verlichting nog wenselijk is. Bij het meest milieu vriendelijk alternatief wordt aandacht geschonken aan sanering van de aanwezige wegverlichting. Zowel de situatie op rijksweg 15 als de doortrekking van de N322 richting brug

verbeteren N322 en de brug bij Tiel te onderzoeken.

6. Burgemeester en Wethouders van Arnhem

Reeds bij het vaststellen van de richtlijnen moet het studiegebied in hoofdlijnen zijn gedefinieerd. Het studiegebied dient het hoofdwegennet van Arnhem te omvatten. Vele wegen van dit hoofdwegennet worden beïnvloed door de ontwikkelingen op de A50. De gemeente heeft een beleid geformuleerd gericht op instandhouding en kwaliteit van het gebied. De gemeente gaat ervan uit dat ook dit beleid als randvoorwaarde wordt meegenomen. In de studie moet aandacht worden gegeven aan storende wegverlichting.

7. ir. H.B. van Walré de Bordes te Hengelo

Inspreker vindt het zeer opvallend dat in de startnotitie geen aandacht wordt besteed aan het eventueel doortrekken van rijksweg 15 tussen Ressen en de A12. De trajectnota van rijksweg 15 geeft aan dat het niet aanleggen van dit weggedeelte zal leiden tot onaanvaardbare verstoppingen op het regionale en lokale wegennet. In de startnotitie van rijksweg 50 moet worden opgenomen dat wordt teruggekeken naar de trajectnota A15 en wordt getoetst of de conclusies in totaal coherent zijn. Verder stelt inspreker dat in de media is gesuggereerd dat het niet doortrekken van de A15 een gevolg is van de dure keuze voor een tunnel voor de Betuwelijn.

8. Gezamenlijk buurtschappen in Ewijk

De buurtschappen attenderen op de geluidsoverlast van de A50 en pleiten voor passende maatregelen. Niet alleen het SVV-II dient uitgangspunt voor de studie

bij Tiel worden in de verkeer- en vervoerstudie volledig meegenomen.

Het verkeer- en vervoeronderzoek richt zich op het hoofdwegennet en de belangrijkste wegen van het onderliggende wegennet. Wat het Arnhemse hoofdwegennet betreft worden in ieder geval meegenomen alle hoofdinvalsroutes en alle rivierovergangen (IJssel en Nederrijn).

In de trajectstudie/mer zal naast het landelijk en regionaal beleid, ook rekening worden gehouden met het Arnhemse beleid zoals aangegeven in de Groenstructuurvisie en het Beleidsplan Ecologie.

Bij reactie 5 wordt op de verlichting ingegaan.

De trajectstudie van rijksweg 15 heeft uitgewezen dat het wegennet in de regio een groot aantal knelpunten kent. Aanleg van rijksweg 15 lost de problemen op het hoofdwegennet niet op. Hiervoor is een snelle verbreding van de A12 en de A50 meer doeltreffend. Ook bij een doortrekking van de A15 is verbreding van deze wegen noodzakelijk. De ministers van V&W en VROM komen tot de conclusie dat prioriteit moet worden gegeven aan verbreding van A12 en A50.

Bij het besluit voor de A15 speelde vooral de afweging tussen het geringe probleemoplossend vermogen m.b.t. het hoofdwegennet in relatie tot de aanlegkosten en de doorsnijding van de ecologische hoofdstructuur.

Met het SVV als uitgangspunt, en rekening houdend met ontwikkelingen in de

te zijn, maar ook de gevolgen van meer pessimistische/realistische scenario's voor de ontwikkeling van de verkeersdrukke. En verder dient de m.e.r. gedetailleerde informatie en inzicht te bieden in de toekomstige overlast.

9. K.P. Landsman te Wolfheze

Inspreker wijst er op dat de groeicijfers op rijksweg 50 veel hoger liggen dan de als doelstelling in het SVV genoemde 35%. Vergroten van de capaciteit is derhalve in strijd met de politiek vastgestelde centrale doelstelling.

Waarom worden milieuvriendelijke varianten niet onderzocht. Ook een tracé ten westen van Wolfheze moet als alternatief worden meegenomen.

Een alternatief dat ook onderzocht moet worden is capaciteitsvergroting van de knelpunten, d.w.z. de knooppunten Ewijk en Valburg en de twee bruggen.

Een ander mede te onderzoeken alternatief is het doortrekken van rijksweg 15, omdat dit invloed kan hebben op de intensiteiten op rijksweg 50.

De intensiteiten verschillen per wegvak en daarom moet een onderscheid naar wegvak worden gemaakt.

In de startnotitie wordt de toetsing aan leefbaarheids- en milieueffecten nauwelijks uitgewerkt, met name het aspect geluidhinder. Hiertoe dienen nadere voorschriften te worden opgenomen.

10. Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen (KAN) te Nijmegen

Het KAN benadrukt het belang van de doortrekking van de A73 en de relatie hiervan met rijksweg 50.

Speciale aandacht wordt gevraagd voor een goede en directe aansluiting van het Multimodaal Transportcentrum (MTC) Valburg op het hoofdwegennet.

regio, worden zo realistisch mogelijke verkeers-prognoses opgesteld. De berekende geluidbelasting voor de situatie 10 jaar na uitvoering van de werken vormt de basis voor eventuele maatregelen. De geluidbelasting wordt in woongebieden d.m.v. geluidcontouren aangegeven, vanaf 50 dB(A) in stappen van 5.

De genoemde 35% is een landelijke gemiddelde, dat op incidentele wegvakken hoger kan uitkomen. Naast maatregelen aan de infrastructuur kent het landelijk beleid ook andersoortige maatregelen om de automobiliteit te beperken. Rijksweg 50 is een belangrijke noord-zuid verbinding met een hoog percentage vrachtverkeer. De doorstroming is hier van wezenlijk belang. Dit gebeurt wel. In de startnotitie is dit zelfs een aparte categorie.

Zie voor een tracé ten westen van Wolfheze de beantwoording bij reactie 5.

Dit knelpuntenalternatief wordt niet specifiek genoemd, maar de effecten van het verbeteren van de knelpunten komen in de studie duidelijk tot uitdrukking.

De verkeerskundige relatie tussen rijksweg 50 en de doortrekking van rijksweg 15 was reeds onderwerp van studie.

Zie de beantwoording bij reactie 7.

De startnotitie geeft reeds aan dat in de trajectstudie/m.e.r. rijksweg 50 per wegvak zal worden gezien.

Bij de trajectstudie/m.e.r. moet de Wet geluidhinder met de bijbehorende voorschriften worden gevolgd. Het opnemen van nadere voorschriften in de startnotitie is derhalve niet nodig.

In de eerste fase van de trajectstudie/m.e.r. wordt specifiek aandacht besteed aan de relatie van rijksweg 50 met de doortrekking van de A73. Na deze eerste fase nemen de ministers van V&W en VROM een besluit over het al dan niet

Het KAN hecht waarde aan een zorgvuldige inbedding in de procedure van de doortrekking van de A73.

11. E.J.F. Fabels te Wolfheze

De heer Fabels concludeert dat het vervallen van de doortrekking van rijksweg 15 de aanleiding is om rijksweg 50 te verbreden. Deze verbreding moet echter in relatie worden gebracht met de Utrecht- seweg (N225) in Oosterbeek en een eventuele aansluiting van de A50 op de N224 (Amsterdamseweg). Inspreker stelt een degradatie voor van de A50 tussen Renkum en de Amsterdamseweg tot een omleidingsroute rondom Oosterbeek en aanleg van een nieuw tracé voor de A50 ten westen van Wolfheze.

12. Burgemeester en Wethouders 27. van Renkum en de gezamenlijke belangverenigingen

Er wordt gewezen op de bijzondere ligging van Wolfheze, waar het leefmilieu sterk wordt beïnvloed door diverse snel- en spoorwegen.

Nut en noodzaak van de A50 zijn onvoldoende onderbouwd. Het verhogen van de capaciteit lijkt strijdig met de SVV-doelstelling om de groei te beperken tot 35%.

Aan de studie moeten nog enkele alternatieven worden toegevoegd, zoals het oplossen van knelpunten op de knooppunten Ewijk, Valburg en de brug bij Heteren, in combinatie met capaciteitsverhogende maatregelen voor de wegvakken. Opgemerkt wordt dat een aantal zaken in de startnotitie niet worden vermeld.

Een oplossing voor de problematiek op de brug kan wellicht worden gevonden door de huidige fietspaden een functie te geven van regionaal en lokaal verkeer met daarbij een nieuwe fietsvoorziening uitgebouwd aan de brug.

opnemen van de A73 in het SVV en het vervolg van de procedure van rijksweg 50. Hoe deze beslissing ook uitvalt, met de aansluiting van het MTC zal rekening worden gehouden.

De trajectstudie van rijksweg 15, waarin rijksweg 50 verkeerskundig is meegenomen, en het als gevolg daarvan genomen besluit om niet door te gaan met rijksweg 15 Ressen-A12, is niet de aanleiding voor de verbetering van rijksweg 50. Zie ook de beantwoording bij reactie 7. De aanleiding van de studie naar rijksweg 50 is, zoals in de startnotitie is beschreven, de problematiek van rijksweg 50 zelf. Bij reactie 5 is reeds ingegaan op een nieuw tracé ten westen van Wolfheze.

Het leefmilieu in Wolfheze, en dan met name het geluidaspect, zal in het onderzoek zeker ter sprake komen.

In de tracéstudie zal worden ingegaan op het belang van verbeteren van rijksweg 50. Bij de beantwoording van reactie 9 wordt op ingegaan op de capaciteit. Hoewel niet met name genoemd zit de knelpuntvariant wel in de studie. Per wegvak en per knelpunt zal de problematiek worden bestudeerd en zullen oplossingen worden aangedragen.

Hoewel niet alles met name is genoemd zullen alle relevante ontwikkelingen in de studie worden meegenomen.

In de huidige situatie heeft de brug een fietspad, geen openbare weg voor alle verkeer. Desondanks zal in de studie worden gezien of een verbetering van de situatie voor het lokale, regionale en fietsverkeer kan worden meegenomen.

Het is gewenst de effecten van de eventuele doortrekking van de A15 (Bemmel-A12) aan te tonen door deze doortrekking als alternatief mee te nemen.

Gewezen wordt op het project Duurzaam Veilige inrichting van de Utrechtseweg in Oosterbeek. De oplossingsrichting omvat o.a. de realisatie van een nieuwe aansluiting A50 - N224 (Amsterdamseweg).

M.b.t. natuur en milieu wordt opgemerkt dat de barrièrewerking van rijksweg 50 dient te worden verminderd door middel van wildwissels en faunapassages. Deze barrièrewerking moet worden gezien in relatie met andere barrière-vormende elementen, zoals Rijksweg 12, HSL, e.a. Het isolement van het beekecosysteem in het stroomdal van de Heelsumsebeek dient te worden opgeheven.

De verontreiniging van de bodem door vuil geworden hemelwater en het waterdicht maken van het tracé zijn belangrijke aandachtspunten.

Heelsum ondervindt in de huidige situatie al veel geluidhinder. Bij het effect van de capaciteitsuitbreiding van de A50 op de geluidbelasting van Wolfheze, moet rekening worden gehouden met de cumulatieve effecten van de A12, de A50 en de HSL-Oost.

Het provinciale beleid bepaalt dat bos- en natuurgebieden die bij aanleg verloren gaan voor 120% dienen te worden gecompenseerd.

Tenslotte wordt verzocht bij de uitwerking van alternatieven onderscheid te maken tussen de verschillende wegvakken.

13. Burgemeester en Wethouders van Valburg

In plaats van het doorgaan met investeren in infrastructuur, is een betere benutting van bestaande investeringen de moeite van het onderzoeken waard. Er

De verkeerskundige relatie tussen rijksweg 50 en de doortrekking van rijksweg 15 was reeds onderwerp van studie. Zie ook de beantwoording van reactie 7.

Een nieuwe aansluiting Amsterdamseweg aan rijksweg 50 is niet opgenomen in de startnotitie, omdat deze aansluiting geen rol speelt in het verbredingsvraagstuk van rijksweg 50.

In het kader van milieumaatregelen zal aandacht worden geschonken aan het opheffen of mitigeren van barrières die bij de aanleg van rijksweg 50 zijn ontstaan. In dit verband zal ook het stroomdal van de Heelsumsebeek worden gezien. De samenhang met andere barrières wordt in de beschouwingen betrokken.

Bij de beschrijving van de milieutoestand en de -effecten zal aandacht worden besteed aan de aanwezigheid van en de invloed op bodem- en grondwater. Waar nodig zal het toepassen van mitigerende maatregelen worden gezien.

Bij de berekeningen ter bepaling van de effecten van de verbreding van rijksweg 50 worden de huidige en te verwachten autonome ontwikkeling van andere relevante bronnen meegenomen. Voor zover relevant, worden de cumulatieve effecten in de beoordeling betrokken.

Bij ingrepen is het streven gericht op het niet aantasten van natuur en landschap. Als dit problemen oplevert wordt eerst aan mitigerende maatregelen gedacht. Als ook dit niet tot bevredigende oplossingen leidt, zal het compensatiebeginsel worden toegepast conform de uitwerking van het ministerie van LNV. Rijksweg 50 zal per wegvak en per knelpunt worden gezien.

In de trajectstudie/m.e.r. wordt ruime aandacht gegeven aan benutting (spitsstrook, toeritdosering). Ook een snelheidsbeperking kan worden meegenomen.

wordt in overweging gegeven in het nulplusalternatief een combinatie van snelheidsbeperking (rijstrooksignaaling) en rijbaanversmalling mee te nemen.

Indien toch tot verbreding wordt besloten geeft de gemeente suggesties voor combinatie van 2x3 rijstroken met doelgroepstroken en voor het scheiden van doorgaand en regionaal en lokaal verkeer.

De gemeente attendeert op doortrekking (en mogelijk opwaardering) van de N322. Aanleg van een (volwaardige) verbinding via de N322 zal leiden tot een betere benutting van de Waalbrug bij Tiel en ontlasting van rijksweg 50.

De gemeente wijst op de geluidhinderproblematiek in Herveld-Andelst en Valburg. Daarbij gaat de gemeente ervan uit dat geluidsschermen, in welke vorm dan ook, op aanvaardbare wijze in het landschap wordt ingepast.

De gemeente betreurt het besluit om nu al af te zien van de doortrekking van de A15 van Ressen naar de A12. De gemeente pleit er dan ook sterk voor om bij de trajectstudie/m.e.r. ook de optie doortrekking A15 te betrekken.

14. E.C. Smith te Ewijk

Inspreker signaleert dat in de startnotitie geen melding wordt gemaakt van diverse nog niet aanwezige wegvakken.

Met name bij de uiterwaarden wordt een opmerking gemist over de ecologische schade t.g.v. verkeerslawaaï. Bij de berekeningen dient ook de rekening te worden gehouden met forse verkeerstoename.

Ook de inhoud van het Voorontwerp Structuurplan 2015 Knooppunt Arnhem-Nijmegen moet worden weergegeven. Verder gaat inspreker uitvoerig in op diverse in de startnotitie genoemde verkeerscijfers en op andere voorspellingen.

Rijbaanversmalling levert echter onvoldoende ruimte om een extra rijstrook te creëren. Bovendien is versmalling niet gunstig voor de verkeersveiligheid en voor verkeersopvang bij wegwerkzaamheden en calamiteiten.

De genoemde combinatie van maatregelen zit reeds in de studie. Ook een scheiding van het doorgaande met het andere verkeer, met name op de bruggen, wordt in de studie meegenomen.

De effecten van de doortrekking van de N322 worden in de trajectstudie A50 volledig meegenomen. Een verdere opwaardering zit in beginsel niet in de studie omdat dit geen vaststaand (provinciaal) beleid is.

De geluidhinderproblematiek maakt in alle alternatieven deel uit van de studie.

In de trajectstudie gaat het om de mate van geluidhinder; de wijze van inpassing van concrete maatregelen komt in een volgende fase bij de uitwerking aan de orde.

Het besluit om de A15 niet door te trekken is genomen op basis van de trajectstudie A15. Deze studie is zodanig opgezet dat alle voor het te nemen besluit benodigde informatie voorhanden is. Alle denkbare combinaties, van bestaande en (nog) niet aangelegde wegen zijn onderzocht. Zie ook bij reactie 7.

Alle relevante wegen die in voorbereiding, in uitvoering of vaststaand beleid zijn, worden bij de studie betrokken. In het geluidonderzoek worden ook natuurgebieden meegenomen. Daarbij worden de toekomstige verkeershoeveelheden zo realistisch mogelijk ingeschat.

Het is ondoenlijk alle relevante plannen in de startnotitie te noemen. Met al deze plannen wordt wel rekening gehouden. De in de startnotitie vermelde verkeerscijfers geven slechts een indicatie. Er zal nog een volledig verkeer- en vervoeronderzoek plaats vinden.

Inspreker stelt ter discussie dat het geheel achterhaalde SVV-beleid als autonome ontwikkeling wordt aangenomen. Voor de autonome ontwikkeling worden een aantal andere factoren genoemd.

De gevoeligheidsanalyse dient ook rekening te houden met varianten met veel meer verkeerstoename. Extra aandacht moet worden gegeven aan het vrachtverkeer en de verdeling over weg, rail en water. Ook een verdubbeling van de N322 moet als variant worden bestudeerd.

Inspreker maakt bezwaar tegen de opmerking dat varianten op bereikbaarheid worden beoordeeld, waarbij de negatieve gevolgen voor de leefbaarheid zoveel mogelijk worden beperkt. In de meest milieuvriendelijke variant dienen deze volledig te worden gecompenseerd.

15. Gelderse Milieufederatie te Arnhem, en de Vereniging Natuurmonumenten

In de eerste fase van de studie moeten ook andere oplossingen worden meegenomen, zoals een nieuwe stadsbrug bij Nijmegen en een hoogwaardig openbaar vervoersysteem. Ook de extra milieubelasting en de nieuwe doorsnijding van de Ecologische Hoofdstructuur door de A73 moeten in de eerste fase aan bod komen.

Ook de brug over de Waal bij Tiel en alle wegen waar de effecten van Rijksweg 50 merkbaar zijn moeten in het onderzoek worden betrokken.

Voor het herstel van de ecologische verbindingen is het van belang de gehele zuidelijke Veluwe tussen Ede en Arnhem als onderzoeksgebied mee te nemen. Met de voorgenomen verbredingen van rijksweg 50 moet de groei van de automobilititeit beperkt blijven tot 35% en de emissies moeten met 80% worden teruggebracht. Reële alternatieven die voor het milieu gunstiger zijn, maar die

Het SVV-beleid, dat wat de beoogde effecten betreft op schema ligt, is het vigerende parlementair vastgestelde regeringsbeleid en als zodanig het uitgangspunt bij de te onderzoeken alternatieven. Zoals reeds bij de geluidhinder is opgemerkt wordt gewerkt met zo realistisch mogelijke voorspellingen. De vrachtverdeling over de drie modaliteiten maakt reeds onderdeel uit van de verkeer- en vervoerstudie. De N322 wordt in de studie meegenomen (zie ook reactie 13). De huidige problematiek op rijksweg 50 heeft te maken met de bereikbaarheid. Dit is dan ook de invalshoek voor deze trajectstudie/m.e.r. Bij het vergelijken van de varianten wordt ook de leefbaarheid betrokken. De m.e.r. is juist het instrument voor een zorgvuldige afweging.

Zie de beantwoording van reactie 10. In dit stadium zijn andere varianten nog niet relevant. Als wordt besloten voor de A73 een procedure te starten zullen de genoemde aspecten uitvoerig aan bod zullen komen.

Het openbaar vervoer wordt wel in de verkeer- en vervoerstudie meegenomen. De N322 en de brug bij Tiel worden in het verkeersonderzoek betrokken. De door de Milieufederatie genoemde wegen worden in de studie betrokken. Het onderhavige deel van de A50 doorsnijdt het zuidelijk deel van de Veluwe, dat dan ook als studiegebied voor de ecologische effecten wordt meegenomen.

Zoals reeds bij reactie 9 is vermeld zijn deze percentages landelijke streefcijfers. Het zijn dus gemiddelden. In het MER zal hier aandacht aan worden besteed. De studie wordt zodanig opgezet dat ook inzicht wordt gegeven in alternatieven die niet volledig probleemoplossend zijn.

de congestienorm ten dele halen, mogen niet op voorhand worden uitgesloten. In de studie moet rekening worden gehouden met Waalsprong, MTC, onderliggend wegennet, openbaar vervoer, fietsvoorzieningen en een verschuiving van het goederenvervoer naar water en rail.

In het nulalternatief moeten toeritdosering en het instellen van lagere maximum snelheden worden meegenomen.

Bij de verbredingsalternatieven moeten ook een partiële verbreding en de wisselstrook worden meegenomen.

Onderzocht dient te worden in hoeverre een verbreding van de A50 het verkeer op het onderliggend wegennet kan doen afnemen en welke maatregelen kunnen worden genomen om het sluipverkeer en niet-bestemmingsverkeer te weren.

Gewezen wordt op hinder, barrièrewerking en sanering van de verlichting.

De rijkswegen 50, 12 en 1 vormen een grote barrière in de Veluwe. In het MER moeten diverse zaken worden meegenomen m.b.t. ecologische verbindingen, de invloed op plant- en diersoorten, potentiële natuurwaarden en eventuele mitigerende en compenserende maatregelen.

Verbreding zal leiden tot een extra toename van het autogebruik en een verschuiving van openbaar vervoer naar de auto. De negatieve gevolgen voor het openbaar vervoer moeten in het MER in beeld worden gebracht.

16. Samenwerkend Openbaar Vervoer Gelderland (SOVG) te Arnhem

De SOVG beveelt aan om in het scenario met een doorgetrokken A73, de A325 hoofdzakelijk toe te wijzen aan het openbaar vervoer, om de consequenties voor het openbaar vervoer te kunnen nagaan.

Het openbaar vervoer op de corridor Nijmegen-Druten loopt regelmatig vast in de

Al deze ontwikkelingen en aspecten worden in de verkeer- en vervoerstudie meegenomen

Het nulalternatief is de basissituatie in het jaar 2010. Toeritdosering e.d. worden in het nulplusalternatief meegenomen.

De oplossingen worden per wegvak bezien, dus een partiële verbreding behoort tot de mogelijkheden. Het verkeersonderzoek zal duidelijkheid moeten geven over de mogelijkheden van een wisselstrook. In het verkeer- en vervoeronderzoek wordt het onderliggend wegennet meegenomen. Voor maatregelen op het onderliggend wegennet zijn de betreffende wegbeheerders verantwoordelijk.

Bij de beantwoording van reactie 5 wordt op de verlichting ingegaan.

Het effect van eventuele ingrepen op milieu en natuur wordt in het MER uitvoerig beschreven. In het kader van milieumaatregelen zal aandacht worden geschonken aan het opheffen of mitigeren van bestaande barrières. Zie ook de beantwoording van reactie 12.

Het is geenszins zeker dat de verbetering van rijksweg 50 leidt tot een afname van het gebruik van het openbaar vervoer. Het openbaar vervoer kan ook worden bevorderd door ontlasting van het onderliggend wegennet. Dit studie gaat hier op in.

Conform het huidige beleid wordt uitgegaan van een A325 die voor het gemotoriseerde verkeer toegankelijk blijft. In het verkeer- en vervoeronderzoek worden ook scenario's meegenomen waarin het openbaar vervoer wordt bevorderd. Het doel van de trajectstudie/m.e.r. is het vinden van oplossingen om de knelpunten voor het verkeer op te heffen. Hieronder valt ook het openbaar vervoer. Een vlotte verkeersafwikkeling komt

file op de A73 voor het knooppunt Ewijk. Gepleit wordt voor een ongestoorde afwikkeling van deze openbaar vervoerrelatie.

Het SOVG wil in overleg treden over de maatregelen voor het openbaar vervoer in de studiealternatieven.

17. Vereniging Milieudefensie-kerngroep te Nijmegen

Met betrekking tot de A73 moet in de studie ook worden gekeken naar verbindingen en alternatieven die tot minder autoverkeer leiden, zoals het stimuleren van fiets en openbaar vervoer en een stadsbrug bij Nijmegen.

De huidige plannen voor het MTC-Valburg moeten niet zonder meer richtinggevend zijn voor verkeersprognoses. Naast mogelijke verkeerskundige voordelen van de A73 dient reeds in de eerste fase een afweging tegen extra (milieu)nadelen plaats te vinden.

Met betrekking tot de problemen op rijksweg 50 moet niet alleen de congestie als uitgangspunt worden genomen, maar ook het beperken van de toename van de automobiliteit en de daarmee samenhangende (milieu)problemen, dat is immers ook rijksbeleid.

Verbetering van rijksweg 50 en aanleg van de A73 hebben effect tot op de zuidelijke Veluwe. Dit gebied moet dus onderdeel van het studiegebied zijn.

De Vereniging noemt een aantal zaken, in relatie met bermen en taluds en compenserende en mitigerende maatregelen, die in het MER aan de orde moeten komen. Capaciteitsuitbreiding van rijksweg 50 moet ook voor omwonenden worden gecompenseerd. Hierbij valt te denken aan geluidwerende voorzieningen, het voorkomen van lichthinder en het verminderen van sluipverkeer over het onderliggend wegennet.

18. Stichting Werkgroep Weurt +

immers ook ten goede aan het openbaar vervoer.

Wat dit aspect betreft zal contact met het SOVG worden opgenomen.

Zie de beantwoording van de reacties 10 en 15. Het stimuleren van fiets en openbaar vervoer maakt deel uit van het huidige beleid en is dan ook in de studie verwerkt.

Wat het MTC betreft wordt rekening gehouden met de meest actuele inzichten in de realisatie hiervan.

Zie de beantwoording van de reacties 10 en 15.

De congestie op Rijksweg 50 was de aanleiding voor deze trajectstudie/m.e.r. In deze studie zullen uiteraard ook andere uitgangspunten en randvoorwaarden worden gehanteerd. De effecten van de alternatieven op mobiliteit en milieu zullen in het MER worden beschreven. Het studiegebied (invloedsgebied) omvat het gebied waarin de effecten van rijksweg 50 nog duidelijk merkbaar zijn. Voor diverse milieueffecten is dit de zuidelijke Veluwe. De effecten van maatregelen op de hele vegetatie en dus ook wegbermen e.d. worden in het MER beschreven. Zie ook de beantwoording bij 12.

Als geluidberekeningen aangeven dat niet aan de wettelijke normen wordt voldaan, zullen voorzieningen worden getroffen. Voor de verlichting zie bij reactie 5. Verruiming van rijksweg 50 kan ook het sluipverkeer verminderen. De verkeersstudie zal hierop ingaan.

De gevoeligheidsanalyse beperkt zich niet tot alleen rijksweg 50 en de A73, hierbij worden alle relevante wegen van het onderliggende wegennet in het studiege-

In een gevoeligheidsanalyse wordt de verkeerskundige samenhang van rijksweg 50 en de doortrekking van de A73 belicht. Deze analyse moet echter ook de regionale en lokale wegen, de relevante verkeersplannen en de effecten op openbaar vervoer en economie omvatten. In de trajectstudie dient m.b.t. de leefbaarheid de huidige belasting uitgebreid te worden beschreven en het ijkpunt te zijn van de extra overlast als functie van de alternatieven. De leefbaarheid van Weurt is zeer delicaat en een verdere aantasting is onaanvaardbaar.

19. T. Versteeg te Herveld

Als de verbreding van rijksweg 50 inhoudt dat de uitstralingszone van 50 m verlegd wordt, kan dit betekenen dat die dan komt te liggen in het reeds volgebouwde gedeelte van het bouwblok. Komt hier dan planschade vergoeding voor?

20. Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij Directie Oost te Arnhem

Het is van essentieel belang dat een duidelijk en helder beeld wordt gegeven van nut en noodzaak van eventuele capaciteitsuitbreiding binnen de waardevolle natuurgebieden en de uiterwaarden van Nederrijn en Waal. Voor de uiterwaarden moet het onderzoek ingaan op de relatie tussen de problemen op de A50 en de eventuele doortrekking van de A73.

In het streven om natuur en landschap niet aan te tasten, past onderzoek naar gebruik van de brede middenberm. In deze fase verdient onderzoek naar win-win situaties, waarbij voor het Veluwe deel gedacht kan worden aan faunavoorzieningen en sanering van versturende wegverlichting.

Bij de passage met de Linge wordt aanbevolen recreatieve voorzieningen mee te nemen. Hierbij verdient ook de

bied betrokken. Daarbij wordt rekening gehouden met beleidsmatig vastgestelde plannen en met het openbaar vervoer. In de trajectstudie rijksweg 50 wordt de werkwijze gevolgd zoals de Werkgroep voorstaat. Bij een eventueel vervolg voor de A73 zal een volledige trajectstudie/m.e.r. moeten worden doorlopen, waarbij alle relevante aspecten, dus ook de leefbaarheid van Weurt, worden betrokken.

Voor iedereen die binnen 600 m van de weg ligt worden geluidsberekeningen uitgevoerd en binnen 50 m trillingsmetingen. Het eventueel nemen van maatregelen voor geluidhinder en planschade bij trillingen is afhankelijk van het te verwachten geluid- en/of trillingsniveau.

In de trajectstudie/m.e.r. zijn nut en noodzaak van eventuele maatregelen onderwerp van studie.

Voor de samenhang met de A73 wordt verwezen naar de beantwoording van reactie 15. In een eventuele A73-studie worden de effecten op de uiterwaarden en een afweging tussen rijksweg 50 en de doortrekking A73 meegenomen. De mogelijkheid om de brede middenberm te gebruiken zal worden onderzocht.

Indien zich mogelijkheden van win-winsituaties voordoen zullen deze zeker in het onderzoek worden meegenomen. Bij de beantwoording van reactie 5 is reeds op de verlichting ingegaan.

Als zich voor de recreatie mogelijkheden voordoen zal hiermee rekening worden gehouden. De ecologische functie van de Linge zal worden meegenomen.

ecologische functie van deze rivier aandacht.

21. Burgemeester en Wethouders van Beuningen

De minister van VROM heeft het besluit genomen om het project "sanering weglawaai A50" te stoppen. Gezien de intensiteiten op de A50 zijn saneringsmaatregelen nu noodzakelijk. De gemeente verzoekt deze milieumaatregel als uitgangspunt bij de basissituatie op te nemen.

De gemeente is van mening dat ook de negatieve milieueffecten van de A73 een rol moeten spelen bij de beslissing over de mate van samenhang tussen de A50 en de A73. Een inzicht in de samenhang van alle objectieve criteria is noodzakelijk.

In de verkeersstudie moet de invloed van het oost-west verkeer worden onderzocht (N322). Het studiegebied dient het knooppunt Ewijk te omvatten. In de startnotitie wordt gemist het uitgangspunt dat langzaam en landbouwverkeer gebruik kunnen blijven maken van de brug bij Ewijk. Bij de verdere uitwerking wil de gemeente suggesties doen over de verbetering van de kwaliteit van de fietsverbinding.

Bij de input van het verkeersmodel moet voldoende duidelijk blijken wat de invloed is van de autonome mobiliteitsgroei op de geprognoseerde intensiteiten voor 2010.

22. Stichting Dorpsraad Valburg

Ook zonder verbreding wordt gepleit voor geluidwerende maatregelen.

In alle studiealternatieven moet optimale zorg worden besteed aan het terugdringen van de geluidsoverlast, zo ook in het nulplusalternatief. Ter hoogte van Valburg moet de rijksweg afgeschermd worden met een in het landschap ingebedde geluidwering.

Naast geluidsoverlast vormen de permanente verlichting en de uitlaatgassen de

Het saneringsproject A50 is niet door VROM gestopt, maar in de tijd verschoven (prioriteitsstelling). In de trajectstudie rijksweg 50 worden voor alle varianten geluidberekeningen uitgevoerd. Het geluidaspect wordt dus volledig in de studie meegenomen.

Zie de beantwoording van de reacties 10 en 15. Als wordt geconcludeerd dat aanleg van de A73 zinvol kan zijn, wordt ook hiervoor een volledige trajectstudie/m.e.r. uitgevoerd.

In de studie wordt alle verkeer dat een relatie heeft met rijksweg 50 meegenomen, dus ook de N322. Het knooppunt Ewijk worden volledig in de studie betrokken.

In de huidige situatie heeft de brug bij Ewijk een fietspad. Dit is geen openbare weg voor alle verkeer. Desondanks zal in de studie worden bezien in hoeverre een verbetering van de situatie voor het lokale verkeer kan worden meegenomen. Met de gemeente zal contact worden opgenomen.

De verkeersstudie is zo opgezet dat de autonome groei van de mobiliteit duidelijk is te onderkennen (basissituatie).

Voor de aanpak van bestaande situaties zijn wettelijke regelingen van kracht. Indien de bestaande situatie wordt aangepast of de verkeerssituatie zich wijzigt worden berekeningen uitgevoerd om te bepalen of voorzieningen moeten worden getroffen. De vormgeving van deze voorzieningen wordt in een later stadium bij de uitvoering bepaald. Bij de beantwoording van reactie 5 wordt op de verlichting ingegaan. In het kader van het SVV (leefbaarheid) wordt de luchtverontreiniging landelijk aangepakt. Hiervoor zijn geen normen die bij overschrijding verplichten tot maatregelen. In de startnotitie wordt weliswaar een algemene afweging tussen de vele relevante aspecten niet expliciet genoemd, maar bij het vergelijken van de

grootste nadelen voor Valburg. De verlichtingsvermindering moet serieus moet worden aangepakt en opgelost.

De verkeerstoename is niet alleen een verhoging van de congestiekans, maar ook een afname van de leef- en woonkwaliteit van de omwonenden. Er wordt een algemene afweging tussen ecologie, milieu en economie gemist. Het gaat hier om milieuproblemen naast de weg.

23. Rijksdienst voor Oudheidkundig Bodemonderzoek te Amersfoort

De A50 doorsnijdt een gebied met hoge archeologische waarde. Het gaat hier om wettelijk beschermde en nog te beschermen monumenten en archeologische vindplaatsen. De verwachting is dat er langs de A50 veel onbekende archeologische waarden zijn. Bij het vaststellen van de MER-richtlijnen moet rekening worden gehouden met de archeologische belangen. Een inventarisatie is nodig.

24. Gedeputeerde Staten van Gelderland te Arnhem

In het nulplusalternatief ontbreken maatregelen als het beïnvloeden van vervoerwijzekeuze door verdere verbetering van het openbaar vervoer in de corridor en andere doorstromings- of benuttingsmaatregelen.

Het onderhavige project zal volledig inpasbaar moeten zijn binnen het geformuleerde beleid m.b.t. de beperking van de automobilititeit. Dit uitgangspunt zou tevens betrokken moeten worden bij de beoordeling en vaststelling van een globaal te benoemen maximaal taakstellende capaciteit die de A50-corridor op duurzame wijze kan verdragen.

De provincie verzoekt duidelijk aan te geven dat ook bij de verbredingsalternatieven maatregelen voorgesteld moeten worden die tegemoet komen aan de duurzame bescherming van de

alternatieven komt dit uitvoerig aan de orde. De m.e.r.-procedure is immers het instrument voor een zorgvuldige afweging.

In het MER zal aandacht worden besteed aan archeologisch waardevolle terreinen en vindplaatsen. Waar nodig, en hierbij kan met name worden gedacht aan verbredingsvarianten, zal een archeologische inventarisatie plaats vinden. Hierover zal contact met de Rijksdienst worden opgenomen.

Hoewel dergelijke maatregelen niet specifiek bij de alternatieven worden genoemd, zit dit aspect wel in de trajectstudie, met name in het verkeer- en vervoeronderzoek.

Een van de uitgangspunten bij de trajectstudie is een geslaagd SVV-beleid. Bij de beantwoording van reactie 9 wordt reeds op de beperking van de automobilititeit-toename ingegaan. In de trajectstudie/m.e.r. zal aandacht worden besteed aan het zoeken naar een evenwicht tussen bereikbaarheid (doorstroming op de weg) en leefbaarheid (de weg en zijn omgeving).

Het effect van ingrepen op de ecologische hoofdstructuur zal in het MER ruime aandacht krijgen. Mitigerende en compenserende maatregelen zullen in de overwegingen worden betrokken. In de woongebieden krijgt de leefbaarheid aandacht. Het gaat hier vooral om eventuele maatregelen volgens de Wet geluidhinder.

Het Streekplan zal in de trajectstudie/m.e.r. worden meegenomen.

ecologische hoofdstructuur en de meer intensief bebouwde woongebieden.

Rekening moet worden gehouden met het Streekplan voor Gelderland. Er moet aandacht worden besteed aan de consequenties voor de A50 van een eventuele doortrekking van de A15 en de verbreding van de A12. De opzet van de eerste fase, waarin slechts de verkeerskundige consequenties van de doortrekking A73 worden meegenomen, is te beperkt. Hierbij noemt de provincie het hoofdwegensysteem en een aantal ontwikkelingen.

25. Kamer van Koophandel en Fabrieken voor Centraal Gelderland

De Kamer van Koophandel dringt er op aan om in de eerste fase niet alleen de verkeerskundige samenhang van rijksweg 50 en de doortrekking A73 te onderzoeken, maar ook de ruimtelijk-economische taakstellingen van de regio. Gelet op de teleurstellende ervaringen met de trajectnota A15 Ressen-A12, wordt de noodzaak van een brede visie nadrukkelijk onder ogen gebracht. Bij het OVI-advies van de A15 werd uitsluitend gekeken naar de verkeerskundige effecten en niet naar het nut van de A15 voor het MTC. Er wordt voor gepleit om niet 2010 als tijdshorizon te nemen, maar 2025. Het is niet duidelijk op welke wijze de gevoeligheidsanalyse in fase 1 wordt uitgevoerd en welke verkeerskundige en economische criteria worden gehanteerd bij de besluitvorming over de A73 en het vervolg van de trajectstudie. De KvK is bereid hiervoor suggesties aan te dragen.

26. Inspectie van de Volksgezondheid en voor de hygiëne van het Milieu voor Gelderland

Bij de beantwoording van reactie 7 wordt op de relatie met rijksweg 15 ingegaan. Met een verbreding van rijksweg 12 wordt in de studie rekening gehouden. In de eerste fase van de trajectstudie-/m.e.r. worden het onderliggend wegennet en de verkeerskundige consequenties van alle relevante ontwikkelingen in de regio volledig meegenomen.

Bij de beantwoording van reacties 10 en 15 wordt reeds op de samenhang met de A73 ingegaan. Als wordt besloten voor de A73 een trajectstudie/m.e.r. uit te voeren, zullen daarbij alle relevante aspecten aan bod komen. De beslissing van de ministers V&W en VROM bij rijksweg 15 was gebaseerd op een integrale afweging van alle relevante aspecten. Zie ook bij reactie 7. De tijdshorizon van 2010 is bewust gekozen, omdat dit ook de tijdshorizon is van het vigerende SVV en NMP2. In de trajectstudie zal echter ook een doorkijk naar 2020 worden gegeven. De gevoeligheidsanalyse zal worden uitgevoerd middels een verkeersprognose waarbij de wegenstructuur in de gehele regio wordt betrokken en een goederenvervoerstudie in de corridor waarin rijksweg 50 ligt. De besluitvorming zal zoveel mogelijk in afstemming met de regio gebeuren. Suggesties van de KvK zullen daarbij welkom zijn.

Het nagaan van de verkeerskundige consequenties van de A73 staat los van de beslissing om de A15 niet door te trekken. Zie bij de reacties 7, 10 en 15. De studie naar de samenhang tussen de A50 en de A73 vloeit voort uit de wens van de regio om de doortrekking van de

Het niet doortrekken van de A15 betekent niet automatisch een doortrekking van de A73 in noordelijke richting. Met het realiseren van nieuwe rijksinfrastructuur moet terughoudend worden omgegaan.

Er moet zoveel mogelijk worden gestreefd naar bundeling en dus niet naar het realiseren van min of meer parallelle verbindingen. Deze uitgangspunten zijn uit een oogpunt van milieubeheer van groot belang.

In de gevoeligheidsanalyse en de m.e.r. moeten ook de gevolgen voor de verkeersafwikkeling in de regio in de verdere omtrek worden meegenomen. Het bundelingsbeleid verzet zich ertegen om de N322 te laten uitgroeien tot een alternatief voor de route naar het achterland.

Bij de aanleg van rijksweg 50 werd de nodige schade toegebracht aan natuur en landschap, met name in het Veluwemasief en de overgang naar het rivierengebied. Bij eventuele reconstructie moet worden bezien in hoeverre compenserende en mitigerende maatregelen landschap en natuur zoveel mogelijk kunnen herstellen.

Hierbij worden genoemd barrièrewerking, sanering wegverlichting en uitwisselingsmogelijkheden voor fauna.

A73 in het SVV op te nemen. Voordat eventueel tot aanleg wordt besloten zullen voor de A73 een pkb-procedure en een trajectstudie/m.e.r. moeten worden gevolgd, waarbij ook de relatie met rijksweg 50 wordt gezien.

Het onderliggend wegennet wordt in de studie volledig meegenomen. Ook de N322 wordt hierbij betrokken. Deze weg wordt, conform het vastgestelde (provinciale) beleid, in de studie meegenomen als enkelbaans autoweg.

Indien het niet lukt om bij ingrepen t.b.v. rijksweg 50 natuur en landschap niet aan te tasten, zullen mitigerende of compenserende maatregelen in aanmerking komen.

In het kader van milieumaatregelen zal in het MER aandacht worden geschonken aan het opheffen of mitigeren van barrières die bij de aanleg van rijksweg 50 zijn ontstaan. Bij de beantwoording van 5 is reeds op de wegverlichting ingegaan.

