

**Advies voor richtlijnen voor het  
milieu-effectrapport  
Rijksweg 50, Grijsoord – Valburg – Ewijk**

**17 december 1996**

**831-31**



commissie voor de milieu-effectrapportage

de Minister van Verkeer en Waterstaat  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGV/DIP 625357

uw brief  
d.d. 16 oktober 1996

ons kenmerk  
U813-96\vB\mw\831-29

onderwerp  
Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport Rijksweg 50, Grijsoord - Valburg - Ewijk

doorkiesnr.  
(030) 234 76 51

Utrecht,  
17 december 1996

Met bovengenoemde brief stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een advies voor richtlijnen uit te brengen voor een milieu-effectrapport (MER) ten behoeve van de besluitvorming over de Rijksweg 50, Grijsoord - Valburg - Ewijk.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

Graag vraag ik daarbij aandacht voor het volgende.

Het is de bedoeling dat in een eerste fase van het project op strategisch niveau inzicht zal worden verkregen in de verkeerskundige consequenties van een doortrekking van de A73 naar Rijksweg 15 voor de eventueel aanwezige problemen op de A50. Op basis van deze eerste fase zult u een beslissing nemen over de verdere voortgang van het project A50 en de manier waarop de A73 hierbij zal worden betrokken.

Op grond van de nu beschikbare informatie heeft de Commissie de indruk, dat er een nauwe samenhang bestaat tussen bepaalde alternatieven en varianten van het initiatief en het besluit tot het al dan niet doortrekken van de A73 naar de A15. Zij acht het daarom zeker niet denkbeeldig dat op grond van verkeerskundige samenhang besloten zal moeten worden om de doortrekking van de A73 in het project te betrekken.

Voor zover dat nu kan worden beoordeeld voorziet de Commissie echter ook aanmerkelijke nadelige milieu-effecten van doortrekking van de A73. Als zulke nadelige milieu-effecten pas in tweede instantie, na de start van een nieuwe procedure, kunnen worden beschouwd en afgewogen, ontstaat een risico van vertraging: in eerste instantie worden op grond van verkeerskundige argumenten procedurele wijzigingen aangebracht, waarvan het rendement in tweede instantie vanwege milieu-overwegingen kan worden betwijfeld.

Advies voor richtlijnen voor het milieu-effectrapport  
Rijksweg 50, Grijsoord – Valburg – Ewijk

Advies op grond van artikel 7.14 van de Wet milieubeheer voor het milieu-effectrapport over  
Rijksweg 50, Grijsoord – Valburg – Ewijk,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, door tussenkomst van de  
Directeur-Generaal voor het Vervoer (coördinerend bevoegd gezag) door de Commissie voor  
de milieu-effectrapportage; namens deze,

de werkgroep m.e.r. Rijksweg 50, Grijsoord – Valburg – Ewijk

de secretaris

*N.v. Buren*

dr. N.W.M. van Buren

de voorzitter

*L. van Rijn-Vellekoop*

drs. L. van Rijn-Vellekoop

Utrecht, 17 december 1996

# INHOUDSOPGAVE

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

## **HOOFDPUNTEN VAN HET ADVIES**

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. De belangrijkste onderdelen die het milieu-effectrapport voor deze activiteit moet bevatten betreffen, naar het oordeel van de Commissie voor de milieu-effectrapportage, de volgende punten:

### **Alternatieven**

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

- nulalternatief
- nulplusalternatief  
De Commissie adviseert in het nulplusalternatief niet alleen de mogelijkheden van een spitsstrook en het instellen van toeritdosering mee te nemen, maar ook de uitbreidingsmogelijkheden van binnenvaart en openbaar vervoer.
- verbredingsalternatieven  
De Commissie adviseert ook mogelijkheden om gedifferentieerd te verbreden en de mogelijkheden om de extra rijstrook te benutten als doelgroepstrook te onderzoeken.
- meest milieuvriendelijk alternatief.

De Commissie adviseert daarnaast een alternatief te ontwikkelen waarin niet wordt uitgegaan van verbreding van de weg, maar van uitbreiding van de capaciteit van de knooppunten. Ook dient de mogelijkheid te worden onderzocht om elementen van bovengenoemde alternatieven te combineren.

## 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. Hiervoor wordt de procedure volgens de Tracéwet gevolgd. Bevoegde instanties hierbij zijn de minister van Verkeer en Waterstaat (V&W) en de minister van Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport (MER) opgesteld<sup>1</sup>.

Per brief van 16 oktober 1996 stelde de minister van V&W de Commissie voor de milieu-effectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid advies uit te brengen over richtlijnen voor de inhoud van het MER<sup>2</sup>. De m.e.r.-procedure ging van start met de bekendmaking van de startnotitie in de Staatscourant<sup>3</sup>.

Dit advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de milieu-effectrapportage. De samenstelling hiervan is opgenomen in de projectgegevens<sup>4</sup>. De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de milieu-effectrapportage en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

Bij de opstelling van haar advies heeft de Commissie rekening gehouden met de via het bevoegd gezag ontvangen adviezen, commentaren en opmerkingen<sup>5</sup>.

---

1 Zie het besluit milieu-effectrapportage, bijlage C, onder 1.1.

2 Zie bijlage 1.

3 Zie bijlage 2.

4 Zie bijlage 3 bij dit advies.

5 Bijlage 4 geeft een lijst van deze reacties.

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

De startnotitie geeft aan dat in een eerste fase van het project op strategisch niveau inzicht zal worden verkregen in de verkeerskundige consequenties van een doortrekking van de A73 naar Rijksweg 15 voor de eventueel aanwezige problemen op de A50. Bij dit onderzoek kan tevens de functie van de N322 (Ewijk – Tiel) worden betrokken<sup>9</sup>. Op basis 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 Commissie gaat ervan uit dat een nieuwe m.e.r.-procedure zal worden gestart als besloten wordt een tracéstudie te starten voor de A73.

Dit richtlijnenadvies heeft betrekking op de eerste fase van het project en op de tweede fase waarin de mogelijke aanpassingen van de A50 worden onderzocht.

### **3. VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN**

#### **3.1 Afbakening van alternatieven en varianten in fase 2**

De voorgenomen activiteit en 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<sup>10</sup>;
- onderverdeling in noordelijk deel (Grijsoord – Valburg) en zuidelijk deel (Valburg – Ewijk);
- onderverdeling in korte en lange afstandsverkeer<sup>11</sup>].

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

- nulalternatief
- nulplusalternatief

De Commissie adviseert in het nulplusalternatief niet alleen de mogelijkheden van een spitsstrook en het instellen van toeritdosering mee te nemen,

---

9 Zie ook reactie 20 (bijlage 4).

10 Zie ook reacties 9 en 12 (bijlage 4).

11 Zie ook reactie 4 (bijlage 4).

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<sup>16]</sup> 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<sup>17]</sup>;
- de verbreding/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<sup>18]</sup>.

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<sup>19]</sup>;
- 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)<sup>20]</sup>;
  - sanering aanwezige wegverlichting ter plaatse van de ecologische hoofdstructuur<sup>21]</sup>;
- ecologisch bermbeheer, aandacht voor herpetofauna in steile bermtaluds<sup>22]</sup>;

---

16 Zie hoofdstuk 4 van dit advies.

17 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

18 Zie ook reactie 15 (bijlage 4).

19 Zie ook reactie 20 (bijlage 4).

20 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

21 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

22 Zie ook reactie 17 (bijlage 4).

## 4. **BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN MILIEU-EFFECTEN**

### 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<sup>31</sup>]. In de startnotitie is een groot aantal ontwikkelingen (met betrekking tot aanleg wegen 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<sup>32</sup>]: verkeersintensiteiten, gemiddelde rij snelheden, verkeerssamenstelling per wegvak, de omgevingskenmerken van de wegvakken en (voor luchtverontreiniging) de emissiefactoren voor de verschillende voertuigcategorieën (personenauto'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.

---

31 Dit komt overeen met: de milieugevolgen van het nulalternatief/de referentiesituatie.

32 Zoals genoemd in de Wet geluidhinder en de Besluiten Luchtkwaliteit in gevolge de Wet milieubeheer.

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, verkavelingspatronen, bebouwingspatronen, wegenpatronen, beplantingspatronen;
- archeologisch waardevolle terreinen en vindplaatsen;
- aantasting/mogelijkheden voor uitbreiding van gebieden met een speciale beleidsstatus (onder andere waardevolle cultuurlandschappen)<sup>35</sup>].

## 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<sup>36</sup>];
- 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;

---

35 Zie ook § 2.3 van dit advies.

36 Zie ook § 2.3 van dit advies.

- het met geluid belaste oppervlak door middel van contouren<sup>41</sup>];
- het aantal gehinderden, bijvoorbeeld uit te drukken met behulp van de populatiehinderindex (PHI)<sup>42</sup>];
- bestaande en geplande geluidgevoelige objecten en gebieden (ziekenhuizen, scholen, verzorgingstehuizen en woon-, natuur-, stilte-, relatief stille- en recreatiegebieden) en de invloed daarop;
- trillingshinder of -schade (niveau en bereik) ten gevolg van het verkeer of andere relevante bronnen (voor wegen het aantal woningen en trillingsgevoelige bebouwing binnen circa 50 meter van de weg, met schatting van het schaderisico).

Voor zover zinvol moeten tevens cumulatieve effecten in de beoordeling worden betrokken. Een ontwerp-AMvB inzake cumulatie geeft een berekeningsmethode waarmee een aantal soorten geluid bij elkaar kunnen worden opgeteld.

De berekeningen moeten worden uitgevoerd overeenkomstig het Reken- en Meetvoorschrift Verkeerslawaaai van de Wet geluidhinder<sup>43</sup>].

Bij de berekeningen moet zo veel mogelijk rekening worden gehouden met de werkelijke te verwachten verkeerssamenstelling en de verdeling van 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 moeten die verschillen en de invloed daarvan op de geluidbelasting worden vermeld.) Geluidbelastingen op te geven in  $L_{eq}$ -waarden voor de dag- (07 – 19 uur) en de nachtperiode (23 – 07 uur) afzonderlijk, alsmede in  $L_{etm}$ -waarden, een en ander overeenkomstig de voorschriften bij de Wet geluidhinder.

Bij de bepaling van het aantal (al dan niet ernstig) gehinderden en akoestisch ruimtebeslag, eventueel met geluidafschermende 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 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.

---

41 Zie ook reactie 8 (bijlage 4).

42 Zie bijlage 5.

43 Zie ook reactie 9 (bijlage 4).

## **5. VERGELIJKING VAN 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<sup>44</sup>].

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**

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.

---

44 Als er wél sprake is van een nulalternatief, zullen de effecten van dit alternatief immers al in de vergelijking worden betrokken.

## BIJLAGEN

bij het advies voor richtlijnen  
voor het milieu-effectrapport  
Rijksweg 50, Grijsoord – Valburg – Ewijk

(bijlagen 1 t/m 5)

## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 16 oktober 1996 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de Commissie voor  
de milieu-effectrapportage  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen:	18 OKT. 1996
nummer:	1571-96
dossier:	P31-11/m 4 (10x)
kopie naar:	B/Sc/Pus/Bib

Contactpersoon	Doorkeysnummer
mw. P.C. van Spronsen-Veldstra	+ 31 70 351.6990
Datum	Bijlage(n)
16 oktober 1996	2
Ons kenmerk	Uw kenmerk
DGV/DIP 625387	
Onderwerp	
Adviesaanvraag richtlijnen Tracéwet-/m.e.r.-procedure rijksweg 50, Grijsoord-Valburg-Ewijk	

Geachte Commissie,

Ten behoeve van de voorbereiding van een Tracébesluit over rijksweg 50, gedeelte Grijsoord-Valburg-Ewijk, zal de procedure voor de milieu-effectrapportage worden gevolgd. De openbare kennisgeving van het voornemen heeft plaatsgevonden in de Staatscourant van 14 oktober j.l.. In deze procedure zal de Directeur-Generaal voor het Vervoer namens mij en mijn ambtgenote van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer optreden als bevoegd gezag.

Overeenkomstig artikel 7.14 van de Wet milieubeheer stel ik U hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over het geven van richtlijnen inzake de inhoud van het milieu-effectrapport. Gelet op de datum van de ter visie legging van de startnotitie verzoek ik U Uw advies uiterlijk 23 december 1996 uit te brengen.

Postadres postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6

Telefoon + 31 70 351.7489  
Telefax + 31 70 351.6591

Bereikbaar met tramlijn 1 (station cs), tramlijn 9 (station hs en cs) en buslijn 22 (station cs)

## BIJLAGE 2

### Openbare kennisgeving van de startnotitie in Staatscourant nr. 199 d.d. 15 oktober 1996



# Bekendmaking

## Trajectstudie en milieu-effectrapportage Rijksweg 50 Grijsoord-Valburg-Ewijk

*De minister van Verkeer en Waterstaat maakt op grond van artikel 3 van de Tracéwet en artikel 7.13 van de Wet Milieubeheer bekend dat een trajectstudie zal worden uitgevoerd naar de verbreding van de Rijksweg 50 (A50) tussen de knooppunten Grijsoord, Valburg en Ewijk. In deze trajectstudie zal een milieu-effectrapportage worden geïntegreerd. De gecombineerde trajectstudie/m.e.r. zal worden uitgevoerd door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, directie Oost-Nederland.*

#### Trajectstudie/m.e.r.

In de trajectstudie/m.e.r. wordt de noodzaak van een verbreding van de A50 tussen Grijsoord, Valburg en Ewijk onderzocht. Er worden verschillende alternatieven uitgewerkt voor de huidige en in de toekomst te verwachten verkeersproblemen op dit traject.

De trajectstudie/m.e.r. levert een Trajectnota, geïntegreerd met een Milieu-Effectrapport op, de zogeheten Trajectnota/MER.

Op grond van deze Trajectnota/MER nemen de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer gezamenlijk een beslissing over de vraag of de A50 verbreed moet worden en zo ja, welk alternatief gerealiseerd moet worden.

De opzet van de trajectstudie/m.e.r. is uitgewerkt in een informatieve notitie, de zogeheten Startnotitie. Hierin is beschreven welke alternatieven voor verdere uitwerking in aanmerking komen. Al deze alternatieven hebben verschillende gevolgen voor aspecten als leefbaarheid, bereikbaarheid, verkeersveiligheid en natuur en landschap. De Startnotitie geeft aan welke aspecten in het onderzoek worden betrokken.

De Startnotitie ligt in de periode van 21 oktober tot 17 november 1996 ter inzage. Tijdens de normale openingsdagen kunt u de Startnotitie op de volgende plaatsen inzien:

- de gemeentehuizen van de gemeenten Arnhem, Renkum, Heteren, Valburg, Beuningen, Elst en Nijmegen;
- de (hoofd)vestiging van de openbare bibliotheek in bovengenoemde gemeenten;
- het provinciehuis van Gelderland in Arnhem;
- de kantoren van de polderdistricten Groot Maas en Waal in Druten en Betuwe in Elst;
- het kantoor van het Knooppunt Arnhem-Nijmegen in Nijmegen;
- het kantoor van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland in Arnhem;
- het kantoor van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in Den Haag.

Als bovengenoemde tijden en plaatsen u onvoldoende mogelijkheden bieden om de Startnotitie in te zien, kunt u contact

opnemen met Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, telefoon 026-3688502.

Er wordt dan voor u naar een oplossing gezocht.

De inhoud van de Startnotitie is samengevat in een informatiefolder. U kunt deze folder aanvragen bij de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie Oost-Nederland, telefoon 026-3688355.

#### Voorlichtingsavonden

Om u nader te informeren over de inhoud van de Startnotitie en de verdere procedure en om uw eventuele vragen te beantwoorden, organiseert Rijkswaterstaat drie voorlichtingsavonden. Deze worden gehouden op onderstaande data en locaties.

Maandag 28 oktober Café-restaurant Campman  
Hartensweg 23  
Renkum

Woensdag 30 oktober Centraal  
Tielsestraat 55  
Valburg

Donderdag 31 oktober Zaal Vrijboom  
Van Heemstraweg 66  
Beuningen

Op alle avonden beginnen om 20.00 uur plenaire presentaties. De zaal is open vanaf 19.30 uur. Medewerkers van Rijkswaterstaat zijn dan ook aanwezig om een persoonlijk antwoord op uw vragen te geven.

#### Uw reactie

De Startnotitie voor Rijksweg 50 ligt ter visie van 21 oktober tot 17 november. In deze periode kunt u ook reageren op de inhoud. Bent u van mening dat de Startnotitie onjuistheden bevat, dat er andere alternatieven mogelijk zijn of dat bepaalde aspecten niet zijn meegenomen, dan kunt u dit schriftelijk kenbaar maken. Op basis van de Startnotitie en de reacties die daarop binnenkomen, stellen de ministers van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer de richtlijnen vast waar de studie aan moet voldoen. Uw eventuele reactie moet uiterlijk op 17 november binnen zijn bij:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal voor het Vervoer  
Hoofdafdeling IPF  
Startnotitie Rijksweg 50  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

De Minister van Verkeer en Waterstaat,  
voor deze,  
de Directeur-Generaal van de Rijkswaterstaat,  
ir. G. Blom

Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

## **BIJLAGE 3**

### **Projectgegevens**

**Initiatiefnemer:** de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Oost-Nederland

**Bevoegd gezag:** de Minister van Verkeer en Waterstaat en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Besluit:** besluit ingevolge de Tracéwet

**Categorie Besluit m.e.r.:** 1.1

**Activiteit:** Het betreft een trajectstudie naar de mogelijkheden en consequenties van een verbreding van Rijksweg 50 tussen de knooppunten Grijsoord en Ewijk.

**Procedurele gegevens:**

kennisgeving startnotitie: 15 oktober 1996

richtlijnenadvies uitgebracht op: 17 december 1996

**Samenstelling van de werkgroep:**

drs. P.J.L. van den Dries

ir. E.Ph.J. de Ruiter

drs. L. van Rijn-Vellekoop (voorzitter)

ir. J. Termorshuizen

**Bijzonderheden:** De startnotitie geeft aan dat naast een nul- en een nulplusalternatief verbredingsalternatieven en het mma in het MER zullen worden beschreven. De Commissie adviseert ook de uitbreidingsmogelijkheden van binnenvaart en openbaar vervoer mee te nemen en bij verbredingsalternatieven ook te kijken naar mogelijkheden om gedifferentieerd te verbreden en om de extra rijstrook te benutten als doelgroepstrook. Bovendien adviseert ze een alternatief te ontwikkelen waarin niet wordt uitgegaan van verbreding van de weg, maar van uitbreiding van de capaciteit van de knooppunten.

**Secretaris van de werkgroep:** dr. N.W.M. van Buren, bijgestaan door drs. M. Odijk.

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	961101	Vleermuiswerkgroep Nederland	Utrecht	961113
2.	961105	Recreatieschap Over-Betuwe	Tiel	961113
3.	961111	Polderdistrict Groot Maas en Waal	Druten	961120
4.	961111	Th. Duijkers	Ewijk	961120
5.	961111	IVN Vereniging voor Natuur- en Milieueducatie Afdeling Zuidwest Veluwezoom	Oosterbeek	961120
6.	961108	Burgemeester en Wethouders van de gemeente Arnhem	Arnhem	961120
7.	961107	Ir. H.B. van Walré de Bordes	Hengelo	961120
8.	961111	Drs. A. van Bommel, namens de gezamenlijke buurtschappen in Ewijk	Ewijk	961126
9.	--	K.P. Landsman	Wolfheze	961126
10.	961115	College van bestuur van het Stedelijk Knooppunt Arnhem-Nijmegen	Nijmegen	961126
11.	961110	E.J.F. Fabels	Wolfheze	961126
12.	961119	Burgemeester en Wethouders van Renkum, mede namens Vereniging Dorpsbelang Wolfheze, IVN Zuid-West Veluwezoom, Vereniging Vijf Dorpen in 't Groen en platform Wijkbeheer Heelsum	Renkum	961126
13.	961115	Burgemeester en Wethouders van Valburg	Andelst	961126
14.	961113	E.C. Smith	Ewijk	961126
15.	961115	Gelderse Milieufederatie	Arnhem	961126
16.	961112	Samenwerkend Openbaar Vervoer Gelderland	Arnhem	961126
17.	961114	Vereniging Milieudefensie-kerngroep Nijmegen	Nijmegen	961126
18.	961114	Stichting Werkgroep Weurt+	Weurt	961126

## BIJLAGE 5

### Toelichting op de populatiehinderindex

Bij het vergelijken van de geluideffecten van (varianten of) alternatieven van een weg of spoorlijn is het gebruikelijk om belastingcontouren te bepalen. Op basis hiervan kan worden geschat hoeveel personen (bewoners) *niet, licht, matig of ernstig* zullen zijn gehinderd door het geluid. Als hiermee niet duidelijk is welk alternatief (of welke variant) wat betreft geluidhinder het minst nadelig is, is het gewenst de hinder niet op individuele basis, maar voor het gehele studiegebied in één getal uit te drukken.

Omdat hinder een subjectief begrip is, is de PHI een forfaitaire methode: hij drukt uit het aantal bewoners dat (in zekere mate) geluidhinder ondervindt.

Het aantal bewoners van het gebied tussen twee contouren (etmaalwaarde  $L_{\text{etm}}$  of milieukwaliteitsmaat MKM) kan geschat worden. De methode veronderstelt een verband tussen de geluidbelasting en het percentage van de bewoners dat daardoor (in zekere mate) hinder ondervindt. Er wordt van uitgegaan dat beneden 45 dB(A) de hinder in ieder geval verwaarloosbaar is. Vervolgens neemt het percentage gehinderden kwadratisch toe met de geluidbelasting. De volgende functie is gebaseerd op TNO-gegevens<sup>1</sup>:

$$p = 0,034 \cdot (B - 45)^2$$

met

p = percentage gehinderden

B = geluidbelasting [etmaalwaarde of MKM in dB(A)]

Voor  $B < 45$  dB(A) geldt  $p = 0$ , oftewel: de gebieden buiten de 45dB(A)-contour worden buiten beschouwing gelaten. Wanneer de gebieden buiten de 50dB(A)-contour eveneens buiten beschouwing worden gelaten is dat een kleine en meestal toelaatbare afwijking, mits dit bij alle alternatieven/varianten gebeurt; de onderlinge vergelijking staat immers centraal.

De functie is in eerste instantie toegespitst op de hinder van het wegverkeer; aangezien de MKM in feite de hinderlijkheid van andere geluidbronnen herleidt op wegverkeer mag de functie ook voor de MKM worden aangehouden.

De PHI kan worden berekend als de geluidbelastingcontouren langs de (spoor-)weg en de aantallen bewoners die in de diverse geluidbelastingsgebieden wonen bekend zijn, door het percentage gehinderden dat bij het midden van iedere klasse/contour [boven 45 dB(A)] behoort, roe te passen op het aantal bewoners. Het hinderpercentage in het gebied tussen bijvoorbeeld de 55- en de 60dB(A)-contouren is dan dus  $0,034 \cdot (57,5 - 45)^2 = 5\%$ . Voor alle contourklassen waarbinnen woningen aanwezig zijn wordt op deze manier het aantal gehinderden bepaald, waarna de gegevens worden gesommeerd. De uiteindelijke som wordt PHI genoemd.

De PHI heeft niet de pretentie het aantal gehinderden exact te voorspellen; hij is alleen bedoeld om de geluidhinder van alternatieven/varianten te vergelijken.

De nauwkeurigheid van de PHI neemt toe, naarmate er meer (en kleinere) geluidklassen worden onderscheiden.

In eerdere richtlijnenadviezen van de Commissie is soms een andere definitie van de PHI opgenomen. Zolang beide PHI's niet door elkaar worden gebruikt is er geen probleem, aangezien het gaat om de vergelijking van alternatieven/varianten binnen een MER.

---

1 *Response functions for environmental noise in residential areas.* – Miedema, H.M.E. – Leiden, IPG-TNO, 1992, publicatienummer 92.021.