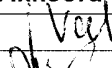
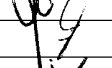
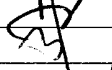
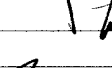
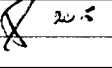


B&W advies gemeente Overbetuwe
Nr.: 09bw000357

Datum ambtelijk voorstel: 19 mei 2009		Onderwerp: Ontwerptracté (OTB) A50 Ewijk - Valburg	
Te besluiten: 1. Naar aanleiding van het Ontwerp Tracébesluit zienswijzen in te brengen met betrekking tot de volgende onderwerpen: lucht, compensatie Boswet en externe veiligheid. 2. In te stemmen met de brief aan Rijkswaterstaat met zienswijzen (zie bijlage 4). 3. Ten aanzien van het bevoegd gezag (nieuwe Waalbrug en andere met de verbreding van de A50 samenhangende maatregelen) op grond van juridisch advies ervan uit te gaan dat de gemeente het bevoegd gezag zal zijn, op het moment dat de Wabo in werking treedt. 4. In te stemmen met Ambitienotitie versie nr 08; deze notitie wordt toegevoegd aan de Welstandsnota.			
Afdeling/ behandelend ambtenaar: BWM / J. ter Burg		Status advies: persbericht: ja openbaar	
Portefeuillehouder: F.H.G.M. Witjes		akkoord: ja	Datum b&w-vergadering: 26 mei 2009
Advies (intern): OR BWM RO Veiligheid / Regionale brandweer FIN		In raadscommissie: ter kennisname in commissie Ruimte 8 juli 2009	
Advies/informatie (extern): - Stichting Behoud Betuws Landschap - Stadsregio Arnhem – Nijmegen - Gemeente Beuningen - Hekkelman Advocaten N.V. - Dorpsraad Herveld - Andelst		In raadsvergadering van: N.v.t.	
Middelenparagrafen: Financiën: nee		Regelgeving, delegatie of mandaat: regelgeving Advies Planning&Control: N.v.t.	
Wie is bevoegd: B&W Aard bevoegdheid: Attributie (primair)		Sterstuk:.	
	Akkoord	Bespreken	Opmerkingen
Burgemeester			
J.H.G. Walraven			
F.M.J. van Rooijen			
F.H.G.M. Witjes			
R.W. Mooij			
Secretaris TH			
Secretaris WS			
Hoofd afdeling			
Opmerkingen P&C			

Besluit b&w

allend 04/5

Bijlagen:

1. Toelichting op B&W adviesnota
2. Copie eerder genomen besluit / adviesnota over Ambitienota versie 07
3. Ambitienota versie 08
4. Brief aan Inspraakpunt met zienswijzen gemeente Overbetuwe
5. Persbericht (toegevoegd door Wijnand Alink)

Toelichting

1. In-/aanleiding

Uiterlijk 26 mei kan de gemeente Overbetuwe zienswijzen inbrengen met betrekking tot het ontwerp Tracébesluit A50 Valburg – Ewijk. Uitgangspunt van de Minister was een sobere en doelmatige verbreding. De maatregelen, die het ontwerp Tracébesluit zijn beschreven hebben in grote lijnen betrekking op de aanpassing van het knooppunt Valburg, het realiseren van een extra Waalbrug, het verbreden van de A50 naar 2x4 stroken en het realiseren van geluidschermen bij Herveld en Ewijk. Door de gemeentelijke projectgroep A50 heeft een ambtelijke beoordeling plaats gevonden van dit ontwerp-Tracébesluit. Bijlage 1 geeft een toelichting op deze adviesnota. Deze bijlage hanteert dezelfde inhoudsopgave als deze adviesnota zodat uw college snel een nadere toelichting op onderstaande voorstellen kunt terug vinden.

2. Doelstelling en beoogd effect

Het doel van deze adviesnota is om te beoordelen of er aanleiding is om op het ontwerp-Tracébesluit Ewijk - Valburg te reageren in de vorm van zienswijzen. Naast de inhoudelijke beoordeling kunnen ook wensen van het College ten aanzien van de voorgestelde maatregelen als zienswijzen worden ingebracht.

3. Argumenten

3.1. Algemeen

In deze adviesnota richten wij ons op een tweetal kernvragen:

1. Heeft de Minister in het Ontwerp Tracébesluit voldoende rekening gehouden met de belangrijkste aspecten die voor de gemeente Overbetuwe van belang zijn? Zo, nee, waarvoor moeten zienswijzen worden ingebracht door de gemeente Overbetuwe?
2. Welke zaken vragen in de toekomst op een andere wijze nog aandacht bijvoorbeeld in de vorm van nader overleg, afstemming ed?

3.2. Welke aspecten zijn bij de beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit van belang voor de gemeente Overbetuwe?

In de gemeentelijke projectgroep A50 zijn de volgende aspecten benoemd, waarop het Ontwerp Tracébesluit inhoudelijk en bestuurlijk beoordeeld moet worden: bereikbaarheid, geluid, lucht, natuur en landschap en veiligheid.

3.2.1. Bereikbaarheid

Bij het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit is uitgegaan van de meest recente inzichten van de verkeersbelasting voor het jaar 2020. Daardoor zijn de prognoses voor de verkeersbelasting gewijzigd en geactualiseerd ten opzichte van de Trajectnota/MER.

Tijdens de bouwwerkzaamheden kan het verkeer te allen tijde over de A50 blijven rijden. Bij werkzaamheden aan viaducten wordt de weg voor de helft afgesloten; er zijn geen omleidingroutes nodig.

Conclusie ten aanzien van bereikbaarheid: er is geen aanleiding om met betrekking tot het aspect bereikbaarheid een zienswijze in te dienen.

3.2.2. Geluid

In het Ontwerp Tracébesluit zijn resultaten opgenomen van een akoestisch onderzoek. Hierbij is de geluidsbelasting op de woningen binnen de wettelijke geluidszone van 600 meter aan weerszijden van de snelweg berekend. In deze berekening is rekening gehouden met de verkeersgroei tot en met 2027. De optelsom van deze effecten zou tot een toename van het

geluidsniveau bij woningen leiden als er geen maatregelen genomen zouden worden. De maatregelen die nu in het Ontwerp Tracébesluit staan hebben betrekking op een stiller wegdek, met minimaal de kwaliteit van tweelaags ZOAB, over het hele traject tussen de knooppunten Ewijk en Valburg (met uitzondering van een deel van de bestaande Waalbrug). Ook een deel van de A15 (ten westen van het knooppunt Valburg) en een aantal nieuwe verbindingbogen op het knooppunt Valburg krijgen een stiller wegdek. Verder worden er verschillende geluidschermen en een geluidswal aangelegd.

In het Ontwerp Tracébesluit is tevens opgenomen dat voegovergangen van bruggen en viaducten binnen het traject geluidsarm worden uitgevoerd.

Extra maatregelen

In het voorjaar van 2007 is afgesproken dat het budget, dat oorspronkelijk bedoeld was voor (tijdelijke) maatregelen aan knooppunt Valburg, later ingezet en de maatregelen dus uitgesteld zouden worden. De middelen, € 1,6 miljoen van Rijkswaterstaat en € 550.000,- van de gemeente Overbetuwe¹), worden nu ingezet voor geluidsmaatregelen boven de wettelijke vereisten²). Deze maatregelen zijn in overleg met de gemeente in 2008 bepaald en zijn in het akoestisch onderzoek en daarmee het Ontwerp Tracébesluit meegenomen. De maatregelen leiden tot een duurzame verbetering van de geluidssituatie.

Overigens vraagt ook de fasering bij de aanleg van geluidsschermen uitdrukkelijk aandacht. Zo zijn er met name afspraken gemaakt tussen gemeente Overbetuwe, Rijkswaterstaat en provincie met betrekking tot situering en tijdstip van realisatie / groeninvulling van geluidsschermen bij het perceel van van Manen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een brief van de gemeente (zie onze referentie 08uit09081 d.d. 17 juni 2008). In zienswijze 1) wordt op deze afspraak gewezen.

Geluidsbelasting woningen

Saneringswoningen

Uit onderzoek blijkt dat er voor 11 woningen binnen de gemeente Overbetuwe sprake is van een nog niet-afgehandelde saneringssituatie (voor deze woningen was de geluidsbelasting al in 1986 hoog, hoger dan 60 dB(A), en deze woningen zijn niet eerder opgenomen in een saneringsprogramma). Voor deze woningen is in het verleden nog geen saneringswaarde vastgesteld door de minister van VROM. Daarom wordt alsnog een hogere waarde voor deze woningen vastgesteld. De verwachting is dat aanvullende gevel-isolatiemaatregelen beperkt ingezet moeten worden.

Overige woningen

Bij uitvoering van het pakket van maatregelen blijft de toekomstige geluidsbelasting van nog eens 11 woningen (naast de hiervoor genoemde saneringswoningen) hoger dan de grenswaarde. Voor deze geluidsgevoelige bestemmingen worden in het OTB hogere waarden vastgesteld. Bij enkele woningen is de geluidsbelasting dusdanig dat naar verwachting gevel-isolatiemaatregelen nodig zijn.

Geluidsbelasting van natuurgebieden

Ook is nagegaan in hoeverre het geluidsbelast oppervlak van het Natura 2000 gebied (uiterwaarden Waal) en de Ecologische hoofdstructuur (Waal) binnen 3 km aan weerszijden van de A50 verandert tussen de toekomstige autonome situatie 2027 en de toekomstige situatie 2027 met verbreding. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat het geluidsbelaste oppervlak binnen het Natura 2000 gebied afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Voor het

¹ De overeenkomst met RWS over de bijdrage van RWS en de gemeente voor de aanleg van de bovenwettelijke schermen langs het traject is in concept gereed en moet nog definitief gemaakt worden.

² Hiervan wordt 100.000,- euro ingezet ten behoeve van geluidsschermen voor het traject A50 Valburg - Grijsoord

EHS-gebied (Waal) treedt echter een toename op van het geluidsbelast oppervlak van 1 hectare. Hiervoor worden geen aanvullende maatregelen doorgevoerd.

Conclusie ten aanzien van geluid: er is geen aanleiding om voor het aspect geluid een zienswijze in te dienen. Wel worden in de brief met zienswijzen (zie zienswijze 1) de afspraken genoemd met betrekking tot situering en tijdstip van realisatie / groeninvulling van geluidsschermen nabij het perceel van van Manen.

3.2.3. Lucht

Voor het Ontwerp Tracébesluit is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegverbreding op de luchtkwaliteit. De maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn beschouwd. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen de luchtkwaliteit in de autonome situatie (zonder realisatie van de wegaanpassing) en de luchtkwaliteit in de situatie dat de wegaanpassing is gerealiseerd (plansituatie) voor de jaren 2015 en 2020.

De conclusie van het luchtonderzoek is dat wordt voldaan aan de wettelijke normen en dat na verbreding de luchtkwaliteit voor het hoofdwegennet verbetert ten opzichte van de autonome situatie (zonder wegverbreding).

Tegen de achtergrond hiervan komt het Ontwerp Tracébesluit tot de conclusie dat er geen snelheidsverlaging of andere maatregelen nodig zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Dit staat haaks op eerdere (eveneens recente) onderzoeken naar de luchtkwaliteit langs de A50. Hierin werden op diverse punten overschrijdingen gerapporteerd. Om de overschrijdingssituaties op te lossen werd het toepassen van schermen voorgesteld. In het verlengde hiervan heeft Rijkswaterstaat in eerdere overleggen aangegeven dat geluidsschermen die door het plaatsen van luchtschermen zouden komen te vervallen ingezet zouden kunnen worden op andere plaatsen langs het tracé.

Conclusie ten aanzien van lucht: er zal in de vorm van een tweetal zienswijzen (zienswijze 1: over het effect van geluidsschermen op de luchtkwaliteit en zienswijze 2 over het effect van herplant op luchtkwaliteit) zal om opheldering worden gevraagd bij Rijkswaterstaat. Tevens wordt in zienswijze 2 gevraagd of Rijkswaterstaat bereid is om bij het nader vormgeven van de geplande geluidsscherminconfiguratie, de positieve effecten die groenstructuren kunnen hebben op de luchtkwaliteit en geluidbelasting te integreren. Dit kan bijvoorbeeld door de geluidsschermen ook aan de wegzijde te voorzien van beplanting.

3.2.4. Natuur en landschap

Als basis voor het Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg is een landschapsplan en een natuurplan opgesteld. In het landschapsplan is aangegeven welke inrichtingsmaatregelen worden genomen en op welke wijze de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven.

In het kader van het natuurplan is onderzocht of er sprake is van effecten op beschermde gebieden. Zo zijn de uiterwaarden van de Waal aangewezen als Natura 2000 gebieden en is het gebied de Waal onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur.

Natuurcompensatie

Uit het natuurplan komt naar voren dat wat betreft de Natura 2000 gebieden vanwege de bouw van de extra Waalbrug 2,6 hectare natuurgebied gecompenseerd moet worden. Ook vindt een aantasting plaats van de Ecologische hoofdstructuur (gebied Waal) ten zuidwesten van de Waalbrug (1,2 hectare). Met betrekking tot de Natuurbeschermingswet en de Ecologische hoofdstructuur bestaat de totale natuurcompensatie uit 3,8 ha (Overbetuwe en Beuningen). Voor de aanwijzing van compensatie is de provincie bevoegd gezag. Waarschijnlijk vindt de compensatie plaats in de Winssensche Waarden. Door de compensatie voldoet Rijkswaterstaat aan de wettelijke eisen.

Compensatie bomen (Boswet)

Door de verbreding van de A50 moet een groot gedeelte van de beplanting langs de A50 verdwijnen. Om de verbreding van de A50 mogelijk te maken moet in Overbetuwe 14,45 hectare bos gekapt worden. De te kappen beplanting ligt ter hoogte van de kern Herveld Zuid en het knooppunt Valburg. In totaal moet er in Overbetuwe 14,65 hectare bos worden teruggeplant. Het landschapsplan geeft aan waar de nieuwe aanplant komt: langs het tracé komt 10,35 hectare bos terug en daarnaast komt een smallere beplantingsstrook ter hoogte van de kern Herveld Zuid, beplanting bij knooppunt Valburg en een Elzensingel tussen de Tielsestraat en de Schebbelaarsestraat.

De resterende 4,1 hectare moet buiten het plangebied worden gecompenseerd, omdat op de grond van Rijkswaterstaat langs de A50 geen plaats meer is. In het Ontwerp Tracébesluit is opgenomen dat deze 4,1 hectare in Overbetuwe wordt herplant. Afgesproken is een geschikte plantlocatie te zoeken zo dicht mogelijk bij de A50, grenzend aan de beplanting van de A50 of in het gebied Slijk-Ewijk/landgoed Loenen. Over de locatie wordt door Rijkswaterstaat nog nader overleg gevoerd met de gemeente. RWS gaat ervan uit dat medio 2009 hierover duidelijkheid bestaat. Door de compensatie voldoet Rijkswaterstaat aan de wettelijke eisen van de Boswet.

Conclusie ten aanzien van natuur en landschap:

De verwijdering van de bestaande beplanting als gevolg van de verbreding van de A50 heeft een behoorlijke impact op het landschap en de kern Herveld Zuid. Bij Herveld Zuid komt een smallere beplantingsstrook terug, waardoor met name in de eerste jaren na herplant een direct zicht ontstaat op de snelweg. Het zal minimaal 30 jaar duren voordat de nieuwe beplanting eenzelfde grootte heeft bereikt. In het landschapsplan staat dat er een boommaat 12-14 wordt teruggeplant. Dit is een kleine boommaat die er voor zorgt dat het nog jaren duurt voordat er bomen van enig formaat staan.

De projectgroep A50 stelt uw college voor om op dit onderdeel (compensatie Boswet) een zienswijze (zie zienswijze 3) in te brengen op het tracébesluit: de gemeente zou kunnen aandringen op extra toeslag op de compensatie, omdat de kap van de beplanting een behoorlijke impact heeft op de beleving van het landschap. Rijkswaterstaat zou voor de bewoners van Herveld Zuid iets extra's moeten doen, bijvoorbeeld extra aanplant en in ieder geval een zwaardere boommaat (maat 16-18) of de aanleg van extra geluidsschermen. Dit zou de leefbaarheid in de kern Herveld-Zuid kunnen verbeteren.

3.2.5. Veiligheid

Wat betreft de externe veiligheid: bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit heeft geen afstemming plaats gevonden met de Regionale Brandweer ten aanzien van de verplichte toets op externe veiligheidsaspecten voor bedrijven / woningen die nabij de (verbrede) snelweg gesitueerd zijn. Wij verzoeken u om alsnog dit te doen en de resultaten van dit onderzoek af te stemmen met de Regionale Brandweer.

3.3. Welke andere zaken vragen in het vervolgtraject aandacht?

Naast de inhoudelijke en bestuurlijke beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit met betrekking tot formele zienswijzen zijn er een aantal zaken, waarover met Rijkswaterstaat en/of andere betrokken partijen afspraken gemaakt moeten worden of (nadere) besluitvorming noodzakelijk is. Deze zaken zijn:

- leges
- ambitienotitie
- bouwvergunning / bevoegd gezag
- externe communicatie

3.3.1. leges

Over de problematiek van de leges zal uw college in een afzonderlijke adviesnota worden geïnformeerd.

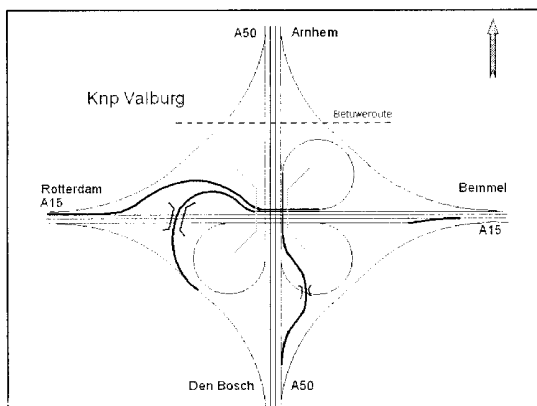
3.3.2. Ambitienotitie

De Ambitienotitie beschrijft de eisen die aan de vormgeving van de A50 gesteld worden. De gemeente Overbetuwe is betrokken geweest bij het opstellen van de Ambitienotitie. Uw college is eerder akkoord gegaan met versie 07 (zie bijlage 2). Er is nu een enigszins aangepaste versie (versie 08, zie bijlage 3). De wijzigingen hebben betrekking op het aantal kunstwerken bij knooppunt Valburg.

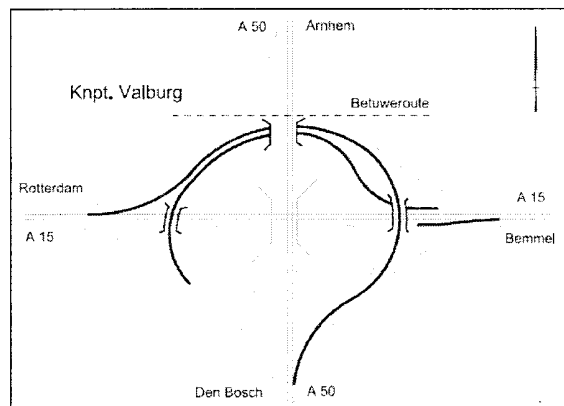
Aanvankelijk was een uitbreiding met twee kunstwerken gepland. Volgens RWS bestonden tegen deze situatie een aantal bezwaren zoals: lage doorstroomsnelheid (door krappe bochten) en het niet kunnen toepassen van ZOAB (geluidsreductie).

Daarom is tijdens de vertraging van het OTB voor knooppunt Valburg een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid tot het realiseren van een verkeersveiligere en duurzamere oplossing.

Deze oplossing is opgenomen in het huidige Ontwerp-Tracébesluit (zie gewijzigd ontwerp).



Oorspronkelijk ontwerp



Gewijzigd ontwerp

De gewijzigde oplossing heeft onder andere de volgende effecten:

- Het gewijzigde ontwerp sluit beter aan op het verwachtingspatroon van de weggebruiker (veiligheid);
- Door de grotere boogstralen zal het decelereren en accelereren in de verbindingen afnemen (gunstig neveneffect op geluid en lucht);

Deze ontwerpwijziging is doorgevoerd in versie 0.8 van de Ambitienotitie A50 Ewijk-Valburg, december 2008. Mede op verzoek van Rijkswaterstaat stelt de projectgroep voor, dat uw college deze nieuwe versie vaststelt en toevoegt aan de Welstandsnota.

3.3.3. Bevoegd gezag / bouwvergunning

In het overleg tussen de gemeenten Beuningen en Overbetuwe is de volgende vraag aan de orde geweest: wie is bevoegd gezag als de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) in werking is getreden en vergunningen worden aangevraagd die in het Tracébesluit vallen? Naar verwachting zal per 1 januari 2010 de Wabo in werking treden. Inmiddels heeft de gemeente Beuningen een extern advies hierover laten opstellen. Hieruit valt de volgende conclusie af te leiden: artikel 2.4 lid 3 Wabo bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur het bevoegd gezag over kan gaan naar de Minister indien sprake is van projecten die van nationaal belang zijn: de Minister heeft deze bevoegdheid op het moment dat de regelgeving

ontoereikend is om de veiligheid van nationaal belang te waarborgen. De Tracéwet en daarmee het Tracébesluit is echter een toereikende regelgeving. Hieruit kan worden afgeleid, dat de gemeente het bevoegd gezag zal zijn, op het moment dat de Wabo inwerking treedt. De projectgroep stelt daarom uw college voor om – op grond van juridisch advies - voor het vervoltraject ervan uit te gaan, dat de gemeente bevoegd gezag is.

3.3.4. Externe communicatie

Rijkswaterstaat heeft voor de uitvoering van de maatregelen met betrekking tot het traject A50 Ewijk - Valburg een communicatieplan opgesteld.

In de projectgroep A50 zal nader worden bezien op welke onderdelen aanvullende acties met betrekking tot gemeentelijke communicatie noodzakelijk zijn. Vooral naar de eigen bevolking / bedrijfsleven bestaat immers een uitdrukkelijke verantwoordelijkheid voor de gemeente. Tot slot vraagt de externe communicatie in de aanbestedingsfase naar de betrokken aannemers aandacht. Indien deze partijen met vragen over de uit te voeren maatregelen naar de gemeente (bestuurders / ambtenaren) komen, dan wijst Rijkswaterstaat erop dat het van groot belang is dat deze partijen worden doorverwezen naar Rijkswaterstaat. Dit om te voorkomen, dat toezeggingen worden gedaan, die niet overeenkomen met de gemaakte afspraken.

3.4. Conclusie

In deze adviesnota hebben wij ons gericht op:

1. de beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit, met name of er aanleiding is om zienswijzen in te brengen.
2. de zaken die in toekomst nog aandacht vragen bijvoorbeeld in de vorm van nader overleg, afstemming ed?

ad 1. Beoordeling Ontwerp Tracébesluit / zienswijzen

Naar aanleiding van voorgaande overwegingen stel de projectgroep voor zienswijzen in te brengen met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- lucht (zie par. 3.2.3.)
- compensatie Boswet (zie par 3.2.4.)
- externe veiligheid (zie par 3.2.5.)

De brief zienswijzen is In bijlage 2 opgenomen. Wij verzoeken u hiermee in te stemmen.

ad 2. Aandachtspunten voor overleg, afstemming ed.

Tot slot zijn er een aantal onderwerpen, dat nog nadere bestuurlijke en/of ambtelijke afstemming vragen. De onderwerpen zijn:

- boswetcompensatie (RWS)
- beplanting bij Herveld Zuid en Valburg (RWS)
- leges (gemeente Beuningen, RWS)
- gemeenschappelijke aanpak toetsen en toezicht houden in het kader van bouwvergunning (gemeente Beuningen)
- prioritering van en aanplant bij geluidsschermen (RWS)

Deze onderwerpen worden de komende tijd door de projectgroep A50 opgepakt.

4. Advies:

A

Voor het project A50 is een projectgroep geformeerd. De leden van deze projectgroep hebben bijdragen geleverd aan deze adviesnota.

B

Bij de opstelling van deze adviesnota is ambtelijk afgestemd met de gemeente Beuningen, de Stadsregio Arnhem – Nijmegen, Rijkswaterstaat en de Stichting Behoud Betuws Landschap.

C (P&C)

Niet van toepassing.

5. Planning/aanpak/uitvoering

Het vervolgtraject zal door de projectgroep A50 in beeld worden gebracht. Op basis van het Ontwerp Tracébesluit zal er een planning en een actielijst worden opgesteld. Op relevante onderdelen zal de verantwoordelijk portefeuillehouder en/of uw college worden geïnformeerd.

6. Middelen

Geen bijzonderheden

7. Te besluiten

1. Naar aanleiding van het Ontwerp Tracébesluit zienswijzen in te brengen met betrekking tot de volgende onderwerpen: lucht, compensatie Boswet en externe veiligheid.
2. In te stemmen met de brief aan Rijkswaterstaat met zienswijzen (zie bijlage 4).
3. Ten aanzien van het bevoegd gezag (nieuwe Waalbrug en andere met de verbreding van de A50 samenhangende maatregelen) op grond van juridisch advies ervan uit te gaan dat de gemeente het bevoegd gezag zal zijn, op het moment dat de Wabo in werking treedt.
4. In te stemmen met Ambitienotitie versie nr 08; deze notitie wordt toegevoegd aan de Welstandsnota.

Bijlage 1 Toelichting op B&W adviesnota gemeente Overbetuwe nr. 09bw00357 (d.d. 19 mei 2009) met betrekking tot het project A50 Ontwerp Tracébesluit Ewijk – Valburg.

1. In-/aanleiding

Met B&W adviesnota nr 09bw00285 (voorstel d.d. 20 april 2009) is uw college uitvoerig geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot het project A50. In dit voorstel is aangekondigd, dat u nog afzonderlijk zou worden geïnformeerd over het Ontwerp Tracébesluit A50 Valburg – Ewijk. Deze adviesnota gaat hierover. In het ontwerp Tracébesluit A50 Valburg – Ewijk gaat de Minister in op de aanpassingen in dit deel van de A50. Uitgangspunten van de minister was een sobere en doelmatige verbreding. Eerdere inspraakreacties op de Trajectnota/MER hebben tot een aantal bijstellingen in het oorspronkelijke plan geleid. De maatregelen, die het ontwerp Tracébesluit zijn beschreven hebben in grote lijnen betrekking op de aanpassing van het knooppunt Valburg het realiseren van een extra Waalbrug, het verbreden van de A50 naar 2x4 stroken en het realiseren van geluidschermen bij Herveld en Ewijk. Door de gemeentelijke projectgroep A50 heeft een ambtelijke beoordeling plaats gevonden van dit ontwerp-Tracébesluit.

2. Doelstelling en beoogd effect

Het doel van deze adviesnota is om te beoordelen of er aanleiding is om op het ontwerp-Tracébesluit Ewijk - Valburg te reageren in de vorm van zienswijzen. Het Tracébesluit ligt ter visie van 15 april tot en met 26 mei 2009. Naast de inhoudelijke beoordeling kunnen ook wensen van het College ten aanzien van de voorgestelde maatregelen als zienswijzen worden ingebracht.

3. Argumenten

Alvorens wij u een aantal overwegingen voorleggen gaan wij - in het onderstaande kader - kort in op de procedurele aspecten van het ontwerp-Tracébesluit Ewijk – Valburg.

Voor de aanpassingen van de A50 tussen Ewijk en Valburg wordt een Tracéwetprocedure doorlopen. Deze procedure kent vier stappen:

1. De startnotitie (analyse van het probleem)
2. de trajectnota / MER (de (milieu)effecten van de mogelijke oplossingen)
3. het Ontwerp-Tracébesluit (uitwerking van de voorkeursoplossing)
4. het Tracébesluit

Voor de verbreding van de A50 wordt een wettelijke Tracé/MER procedure doorlopen. De procedure bestaat uit vier stappen. Bij drie van deze vier stappen is inspraak mogelijk. Bij de vierde stap, het Tracébesluit, kan beroep worden aangetekend. Nu is het Ontwerp - Tracébesluit A50 Valburg – Ewijk verschenen, de derde stap. Bij deze stap vraagt Rijkswaterstaat de mening (de zienswijze) van belanghebbenden over de gekozen oplossing en de uitwerking daarvan. Alleen belanghebbenden die nu in de vorm van een zienswijze inspreken op het Ontwerp-Tracébesluit hebben het recht om in stap 4 beroep aan te tekenen tegen het Tracébesluit. Overigens kunnen belanghebbenden in stap 4 ook nog reageren op een onderdeel van het Tracébesluit dat wordt gewijzigd ten opzichte van het ontwerp.

Het ontwerp Tracébesluit A50 Ewijk – Valburg ligt ter visie van 15 april tot en met 26 mei 2009. De gemeente heeft gedurende deze periode de mogelijkheid haar zienswijzen op het ontwerp in te brengen (stap 3).

3.1. Algemeen

Het Ontwerp Tracébesluit A50 Ewijk – Valburg bevat op het grondgebied van de gemeente Overbetuwe de volgende maatregelen:

- Het aantal rijstroken per rijbaan wordt uitgebreid van 2 x 2 naar 2 x 4 rijstroken met vluchtstrook. De bestaande spitsstrook Ewijk – Valburg, gelegen op de oostelijke rijbaan, komt daarbij te vervallen.
- Op de westelijke rijbaan wordt een extra Waalbrug aangelegd geschikt voor 4 rijstroken met vluchtstrook en een fietspad.

- Het knooppunt Valburg wordt verkeerstechnisch geoptimaliseerd en wordt aan de wegverbreding aangepast: de A15 zal straks soepel aansluiten op de A50 en vice versa.
- De A50 krijgt over de gehele lengte van het tracé (met uitzondering van de bestaande Waalbrug) geluidsreducerend wegdek met minimaal de akoestische kwaliteit van tweelaags ZOAB. Ook een deel van de A15 ten westen van het knooppunt Valburg en een aantal (nieuwe) verbindingbogen van knooppunt Valburg krijgen stiller wegdek.
- Er worden verschillende geluidsschermen en ook een geluidswal aangelegd (zie kaartje bijlage 1)
- In aansluiting op de verbreding van de A50 zijn er een aantal kunstwerken in de gemeente Overbetuwe die aanpassing behoeven zoals:
 - wegverbreding aan de noordzijde van de A15 ter hoogte van Onderstalstraat te Herveld;
 - wegverbreding aan de oostzijde van de A50 ter hoogte van Tielsestraat te Herveld;
 - wegverbreding aan de west en oostzijde van de A50 ter hoogte van Dijkstraat te Herveld.
 - omlegging van de Waalstraat nabij de A50

In deze adviesnota gaan wij nader in op de beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit A50 Ewijk – Valburg. Wij richten ons daarbij op een tweetal kernvragen:

1. Heeft de Minister in het Ontwerp Tracébesluit voldoende rekening gehouden met de belangrijkste aspecten die voor de gemeente Overbetuwe van belang zijn? Zo, nee, waarvoor moeten zienswijzen worden ingebracht door de gemeente Overbetuwe?
2. Welke zaken vragen in de toekomst op een andere wijze nog aandacht bijvoorbeeld in de vorm van nader overleg, afstemming ed?

3.2. Welke aspecten zijn bij de beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit van belang voor de gemeente Overbetuwe?

In de gemeentelijke projectgroep A50 zijn de volgende aspecten benoemd, waarop het Ontwerp Tracébesluit inhoudelijke en bestuurlijk beoordeeld moet worden:

- Bereikbaarheid
- Geluid
- Lucht
- Natuur en landschap
- Veiligheid

3.2.1.Bereikbaarheid

Bij het opstellen van het Ontwerp Tracébesluit is uitgegaan van de meest recente inzichten van de verkeersbelasting voor het jaar 2020. De gebruikte verkeersprognoses zijn gemaakt met het Nieuw Regionaal Model (NRM) voor Oost Nederland. Door het opnemen van de meest recente gegevens zijn de prognoses voor de verkeersbelasting gewijzigd en geactualiseerd ten opzichte van de Trajectnota/MER.

Voor verkeersmaatregelen tijdens de bouwfase is inmiddels door Rijkswaterstaat het overleg met betrokken partijen (waaronder de gemeente Overbetuwe) volgens de systematiek van Gebiedsgericht benutten (GGB), gestart. Daarbij vindt afstemming plaats met de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet.

Tijdens de bouwwerkzaamheden kan het verkeer te allen tijde over de A50 blijven rijden. Bij werkzaamheden aan viaducten wordt de weg voor de helft afgesloten; er zijn geen omleidingroutes nodig; alleen bij de verlegging van de Waalstraat zal mogelijk van een omleiding van

verkeer sprake zijn. Hierover worden pas besluiten genomen als de plannen van de aanne-mer bekend zijn.

Conclusie ten aanzien van bereikbaarheid: er is geen aanleiding om met betrekking tot het aspect bereikbaarheid een zienswijze in te dienen.

3.2.2. Geluid

In het Ontwerp Tracébesluit zijn resultaten opgenomen van een akoestisch onderzoek. In dit geluidsonderzoek is berekend wat het effect is van de verbreding van de A50 en van de aanpassing van de A15. Hierbij is de geluidsbelasting op de woningen binnen de wettelijke geluidszone van 600 meter aan weerszijden van de snelweg berekend. In deze berekening is rekening gehouden met de verkeersgroei tot en met 2027. De optelsom van deze effecten zou tot een toename van het geluidsniveau bij woningen leiden als er geen maatregelen ge-nomen zouden worden. De maatregelen die nu in het Ontwerp Tracébesluit staan hebben betrekking op een stiller wegdek, met minimaal de kwaliteit van tweelaags ZOAB, over het hele traject tussen de knooppunten Ewijk en Valburg (met uitzondering van een deel van de bestaande Waalbrug). Ook een deel van de A15 (ten westen van het knooppunt Valburg) en een aantal nieuwe verbindingbogen op het knooppunt Valburg krijgen een stiller wegdek. Verder worden er verschillende geluidschermen en een geluidswal aangelegd (zie kaartje bijlage 1).

Extra maatregelen

In het voorjaar van 2007 is met de gemeente Overbetuwe en de Stichting Behoud Betuws Landschap afgesproken dat het budget, dat oorspronkelijk bedoeld was voor (tijdelijke) maat-regelen aan knooppunt Valburg, later ingezet en de maatregelen dus uitgesteld zouden wor-den. De middelen, € 1,6 miljoen van Rijkswaterstaat en € 550.000,- van de gemeente Over-betuwe¹), worden nu ingezet voor geluidsmaatregelen boven de wettelijke vereisten. Deze maatregelen zijn in overleg met de gemeente in 2008 bepaald en zijn in het akoestisch on-derzoek en daarmee het Ontwerp Tracébesluit meegenomen. De maatregelen leiden tot een duurzame verbetering van de geluidssituatie en hebben betrekking op de schermen ter hoogte van Herveld: aan de westzijde van de A50 een 2 meter hoog scherm (rode scherm op de kaart in bijlage) en een 2,5 meter hoog scherm aan de oostzijde van de A50 (gele scherm op de kaart in bijlage). Hierdoor wordt het aantal hoogbelaste woningen verder te-ruggedrongen. Het is van belang, dat de gemeente betrokken blijft bij de verdere uitwerking van de schermen en de communicatie hierover met de omwonenden.

In het Ontwerp Tracébesluit is tevens opgenomen dat voegovergangen van bruggen en via-ducten binnen het traject geluidsarm worden uitgevoerd.

Overigens vraagt ook de fasering bij de aanleg van geluidsschermen uitdrukkelijk aandacht. Zo zijn er met name afspraken gemaakt tussen gemeente Overbetuwe, Rijkswaterstaat en provincie met betrekking tot situering en tijdstip van realisatie / groeninvulling van geluids-schermen bij het perceel van van Manen. Deze afspraken zijn vastgelegd in een brief van de gemeente (zie onze referentie 08uit09081 d.d. 17 juni 2008). In zienswijze 1) wordt op deze afspraak gewezen.

Geluidsbelasting woningen

Saneringswoningen

Uit het onderzoek blijkt dat er voor 11 woningen binnen de gemeente Overbetuwe sprake is van een nog niet-afgehandelde saneringssituatie (voor deze woningen was de geluidsbelas-ting al in 1986 zeer hoog, hoger dan 60 dB(A), en deze woningen zijn niet eerder opgeno-

¹ De overeenkomst met RWS over de bijdrage van RWS en de gemeente voor de aanleg van de bo-venwettelijke schermen langs het traject is in concept gereed en moet nog definitief gemaakt worden.

men in een saneringsprogramma). Voor deze woningen is in het verleden nog geen saneringswaarde vastgesteld door de minister van VROM. Daarom wordt alsnog een hogere waarde voor deze woningen vastgesteld. Nadat het tracebesluit definitief is geworden, moet voor deze bestemmingen nog onderzocht worden of aanvullende gevelisolatiemaatregelen nodig zijn. Als naar de geluidsbelasting van deze woningen en de geluidwering van een gemiddelde gevelopbouw wordt gekeken, is echter de verwachting dat aanvullende gevelisolatiemaatregelen beperkt ingezet moeten worden.

Overige woningen

Bij uitvoering van het pakket van maatregelen blijft de toekomstige geluidsbelasting van nog eens 11 woningen (naast de hierboven genoemde saneringswoningen) hoger dan de grenswaarde. Voor deze geluidsgevoelige bestemmingen worden in het OTB hogere waarden vastgesteld. Nadat het Tracébesluit definitief is geworden, moet voor deze bestemmingen nog onderzocht worden of aanvullende gevelisolatiemaatregelen nodig zijn. Bij enkele woningen is de geluidsbelasting dusdanig dat naar verwachting gevelisolatiemaatregelen nodig zijn.

Rijkswaterstaat financiert de aanvullende maatregelen (saneringswoningen / overige woningen).

Overzicht aantallen woningen per geluidsklasse

Onderstaande tabel geeft aan dat het aantal geluidsbelaste woningen in de hogere klassen in de toekomstige situatie na maatregelen afneemt ten opzichte van de huidige situatie en de autonome situatie.

Ontwikkeling aantal geluidsgevoelige bestemmingen in geluidsbelastingklassen voor huidige situatie, autonome situatie en toekomstige situatie na maatregelen
(geluidsbelasting van hoofdwegen A15, A50 en A73 tezamen, na aftrek van 2 dB conform artikel 110g Wgh)

geluidsbelastingklasse	aantal geluidsgevoelige bestemmingen binnen de zone in		
	2009	2027 autonoom	2027 met maatregelen
maximaal 48 dB	250	111	413
49 tot en met 53 dB	469	489	434
54 tot en met 58 dB	226	316	139
59 tot en met 63 dB	48	67	23
64 tot en met 65 dB	9	12	0
66 tot en met 68 dB	7	9	2
meer dan 68 dB	2	7	0

In dit overzicht blijkt, dat het aantal hoogbelaste woningen in 2027 aanzienlijk afneemt (in de situatie met de wettelijke en bovenwettelijke maatregelen).

Geluidsbelasting van natuurgebieden

Ook is nagegaan in hoeverre het geluidsbelast oppervlak van het Natura 2000 gebied (uiterwaarden Waal) en de Ecologische hoofdstructuur (Waal) binnen 3 km aan weerszijden van de A50 verandert tussen de toekomstige autonome situatie 2027 en de toekomstige situatie 2027 met verbreding. Uit het onderzoek wordt geconcludeerd dat het geluidsbelaste oppervlak binnen het Natura 2000 gebied afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Voor het EHS-gebied (Waal) treedt echter een toename op van het geluidsbelast oppervlak van 1 hectare. Hiervoor worden geen aanvullende maatregelen doorgevoerd.

Conclusie ten aanzien van geluid: er is geen aanleiding om voor het aspect geluid een zienswijze in te dienen. Wel worden in de brief met zienswijzen (zie zienswijze 1) de afspraken genoemd met betrekking tot situering en tijdstip van realisatie / groenvulling van geluidsschermen nabij het perceel van van Manen.

3.2.3. Lucht

Voor het Ontwerp Tracébesluit is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegverbreding op de luchtkwaliteit. De maatgevende stoffen stikstofdioxide (NO₂) en fijn stof (PM₁₀) zijn beschouwd. Daarbij is een vergelijking gemaakt tussen de luchtkwaliteit in de autonome situatie (zonder realisatie van de wegaanpassing) en de luchtkwaliteit in de situatie dat de wegaanpassing is gerealiseerd (plansituatie) voor de jaren 2015 en 2020. De verschillen tussen de beschouwde situaties worden ondermeer veroorzaakt door verschillen in verkeersintensiteit, rijsnelheid, mate van congestie, weghoogte en aanwezigheid van geluidsschermen. Ook voor het onderliggend wegennet zijn de concentraties in beeld gebracht.

Het luchtonderzoek constateert, dat wordt voldaan aan de wettelijke normen en dat na verbreding de luchtkwaliteit voor het hoofdwegennet verbetert ten opzichte van de autonome situatie (zonder wegverbreding). Ook de grenswaarden voor het onderliggend wegennet worden niet overschreden. De verbetering is vooral te danken aan de verbeterde doorstroming na de wegverbreding.

Tegen de achtergrond hiervan komt het Ontwerp Tracébesluit tot de conclusie dat er geen snelheidsverlaging of andere maatregelen nodig zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit. Dit staat haaks op eerdere (eveneens recente) onderzoeken naar de luchtkwaliteit langs de A50. Hierin werden op diverse punten overschrijdingen gerapporteerd. Om de overschrijdingssituaties op te lossen werd het toepassen van schermen voorgesteld. In het verlengde hiervan heeft Rijkswaterstaat in eerdere overleggen aangegeven dat geluidsschermen die door het plaatsen van luchtschermen zouden komen te vervallen ingezet zouden kunnen worden op andere plaatsen langs het tracé.

Conclusie ten aanzien van lucht: er zal in de vorm van een tweetal zienswijzen (zienswijze 1: over het effect van geluidsschermen op de luchtkwaliteit en zienswijze 2 over het effect van herplant op luchtkwaliteit) om opheldering worden gevraagd bij Rijkswaterstaat. Tevens wordt in zienswijze 2 gevraagd of Rijkswaterstaat bereid is om bij het nader vormgeven van de geplande geluidsscherminconfiguratie, de positieve effecten die groenstructuren kunnen hebben op de luchtkwaliteit en geluidbelasting te integreren. Dit kan bijvoorbeeld door de geluidsschermen ook aan de wegzijde te voorzien van beplanting.

3.2.4. Natuur en landschap

Als basis voor het Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg is een landschapsplan en een natuurplan opgesteld. In het landschapsplan is aangegeven welke inrichtingsmaatregelen worden genomen en op welke wijze de landschappelijke inpassing wordt vormgegeven. Het doel hiervan is om de verbreding van de A50 op een verantwoorde wijze in te passen in de landschappelijke omgeving.

Met betrekking tot de landschappelijke inpassing zijn – naast een zo beperkt mogelijk ruimtebeslag - de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- gestreefd wordt naar een rustig wegbeeld, waarbij de A50 als eenheid wordt benadrukt
- de omgevingskenmerken zijn zichtbaar vanaf de weg
- de inpassingmaatregelen zijn een afspiegeling van omgevingskenmerken
- nieuwe ontwikkelingen worden op een passende manier ingepast
- de ecologische waarden en relaties worden versterkt
- de bestaande aardkundige, archeologische en cultuurhistorische waarden worden ontzien

In het Ontwerp Tracébesluit zijn deze uitgangspunten voor de verschillende maatregelen uitgewerkt. Omdat het landschap van het Land van Maas en Waal (zuidzijde Waal) verschilt van dat van de Betuwe (noordzijde Waal) is een onderscheid gemaakt tussen deze gebieden.

In het kader van het natuurplan is onderzocht of er sprake is van effecten op beschermde gebieden. Zo zijn de uiterwaarden van de Waal aangewezen als Natura 2000 gebieden en is het gebied de Waal onderdeel van de Ecologische Hoofdstructuur. In het natuurplan is onderzocht of er sprake is van effecten op de beschermde gebieden.

Natuurcompensatie

Uit het natuurplan komt naar voren dat wat betreft de Natura 2000 gebieden vanwege de bouw van de extra Waalbrug 2,6 hectare natuurgebied (grasland dat ongeschikt wordt als foerageergebied) gecompenseerd moet worden. Ook vindt een aantasting plaats van de Ecologische hoofdstructuur (gebied Waal) ten zuidwesten van de Waalbrug (1,2 hectare). Met betrekking tot de Natuurbeschermingswet en de Ecologische hoofdstructuur bestaat de totale natuurcompensatie uit 3,8 ha (Overbetuwe en Beuningen). Voor de aanwijzing van compensatie is de provincie bevoegd gezag. In het natuurplan is de aanbeveling gedaan hiervoor een zogenaamde passende beoordeling op te stellen. In deze passende beoordeling zijn zoeklocaties (Hiensche Waarden en Winssensche Waarden) aangegeven waar de compensatie gepleegd kan worden. Waarschijnlijk vindt de compensatie plaats in de Winssensche Waarden. Door de compensatie voldoet Rijkswaterstaat aan de wettelijke eisen. Van onze kant is er bij Rijkswaterstaat voor gepleit de compensatie binnen de gemeentegrenzen van Overbetuwe te laten plaatsvinden. Een geschikte locatie in Overbetuwe is echter niet voorhanden. Een zienswijze op de ecologische Hoofdstructuur en Natuurbeschermingswet is daarmee niet nodig.

Compensatie bomen (Boswet)

Door de verbreding van de A50 moet een groot gedeelte van de beplanting langs de A50 verdwijnen. De te kappen beplanting ligt in het buitengebied en valt daarmee onder de Boswet. In het kader van de Boswet is het noodzakelijk inzicht te geven in de hoeveelheden beplanting die geveld worden en de hoeveelheden die geplant gaan worden.

Om de verbreding van de A50 mogelijk te maken moet in Overbetuwe 14,45 hectare bos gekapt worden. De te kappen beplanting ligt ter hoogte van de kern Herveld Zuid en het knooppunt Valburg. Omdat de beplanting in het bestemmingsplan hoofdzakelijk een verkeersbestemming heeft hoeft er geen extra toeslag op de compensatie plaats te vinden. In totaal moet er in Overbetuwe 14,65 hectare bos worden teruggeplant.

Er is een landschapsplan opgesteld voor de nieuwe aanplant. Langs het tracé komt 10,35 hectare bos terug, een smallere beplantingsstrook ter hoogte van de kern Herveld Zuid, beplanting bij knooppunt Valburg en een Elzensingel tussen de Tielsestraat en de Schebbe-laarsestraat.

De resterende 4,1 hectare moet buiten het plangebied worden gecompenseerd, omdat op de grond van Rijkswaterstaat langs de A50 geen plaats meer is. In het Ontwerp Tracébesluit is opgenomen dat deze 4,1 hectare in Overbetuwe wordt herplant. Afgesproken is een geschikte plantlocatie te zoeken zo dicht mogelijk bij de A50, grenzend aan de beplanting van de A50 of in het gebied Slijk-Ewijk/landgoed Loenen. Over de locatie wordt door RWS nog nader overleg gevoerd met de gemeente. RWS gaat ervan uit dat medio 2009 hierover duidelijkheid bestaat. Door de compensatie voldoet Rijkswaterstaat aan de wettelijke eisen van de Boswet.

De verwijdering van de bestaande beplanting als gevolg van de verbreding van de A50 heeft een behoorlijke impact op het landschap en de kern Herveld Zuid. Bij Herveld Zuid komt een smallere beplantingsstrook terug, waardoor vooral in de eerste jaren na herplant een direct zicht ontstaat op de snelweg. Het zal minimaal 30 jaar duren voordat de nieuwe beplanting eenzelfde grootte heeft bereikt. In het landschapsplan staat dat er een boommaat 12-14 wordt teruggeplant. Dit is een kleine boommaat die er voor zorgt dat het nog jaren duurt voordat er bomen van enig formaat staan.

De informatiebrochure van RWS (A50 Ewijk – Valburg, plan tot wegverbreding tussen Ewijk en Valburg) geeft zeer weinig informatie over de problematiek van de herplant. Daarom is het gewenst dat hierover aanvullende informatie aan omwonenden wordt gegeven. De projectgroep zal dit bij RWS aankaarten.

Conclusie ten aanzien van natuur en landschap:

De projectgroep A50 stelt uw college voor om op dit onderdeel (compensatie Boswet) een zienswijze in te brengen op het tracébesluit: de gemeente zou kunnen aandringen op extra toeslag op de compensatie, omdat de kap van de beplanting een behoorlijke impact heeft op de beleving van het landschap en de ervaren milieubelasting. Gezien dit feit zou er sprake moeten zijn van een opslag voor compensatie en zou Rijkswaterstaat voor de bewoners van Herveld Zuid iets extra's moeten doen, bijvoorbeeld extra aanplant en in ieder geval een zwaardere boommaat (maat 16-18) of de aanleg van extra geluidsschermen. Dit zou de leefbaarheid in de kern Herveld-Zuid kunnen verbeteren.

3.2.5. Veiligheid

In het kader van de Trajectnota/MER Ewijk – Grijsoord is er onderzoek verricht naar het risico dat verbonden is aan het vervoer van gevaarlijke stoffen. Vergelijking van de prognoses tot 2020 voor het vervoer van de gevaarlijke stoffen op de A50 laat zien dat er sprake is een vermindering van de totale hoeveelheid vervoerde gevaarlijk stoffen ten opzichte van 2002.

Met betrekking tot veiligheid zijn er een drietal aspecten, die aandacht hebben gekregen:

- blusvoorzieningen / bereikbaarheid brug
- vluchtwegen bij geluidsschermen
- externe veiligheid / ligging bedrijven (afstand tot rijksweg)

De blusvoorzieningen en bereikbaarheid van de brug zijn inmiddels geregeld in een calamiteitenplan. Hierover is overleg geweest tussen gemeente, rijkswaterstaat en de brandweer. Voor de vluchtwegen bij geluidsschermen zijn er wettelijke bepalingen.

Wat betreft de externe veiligheid: bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit heeft geen afstemming plaats gevonden met de Regionale Brandweer ten aanzien van de verplichte toets op externe veiligheidsaspecten voor bedrijven / woningen die nabij de (verbrede) snelweg gesitueerd zijn. Wij verzoeken u om alsnog dit te doen en de resultaten van dit onderzoek af te stemmen met de Regionale Brandweer.

3.2.6. Overige zaken

De heer F. Violet (Waalstraat 20, Andelst) heeft een bezwaarschrift ingediend tegen het Ontwerp Tracébesluit A50 Ewijk – Valburg en heeft dit gericht aan de Dienst Weg- en Waterbouw (Delft), Rijkswaterstaat Oost Nederland (Arnhem) en de gemeente Overbetuwe. Dit bezwaarschrift betreft de geluidsproblematiek van de woning van de heer Violet, direct gelegen aan het tracé A50 en de nieuwe Waalbrug. Met Rijkswaterstaat is afgesproken, dat Rijkswaterstaat dit bezwaarschrift zal behandelen als zienswijze en dat de gemeente Overbetuwe hier niet op hoeft te reageren. De heer Violet is hierover geïnformeerd.

3.3. Welke andere zaken vragen in het vervolgtraject aandacht?

Naast de inhoudelijke en bestuurlijke beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit met betrekking tot formele zienswijzen zijn er een aantal zaken, waarover met Rijkswaterstaat en/of andere betrokken partijen afspraken gemaakt moeten worden. Deze zaken zijn:

- leges
- ambitienotitie
- bouwvergunning / bevoegd gezag
- externe communicatie

3.3.1. leges

Over de problematiek van de leges zal uw college in een afzonderlijke adviesnota worden geïnformeerd.

3.3.2. Ambitienotitie

De Ambitienotitie beschrijft de eisen die aan de vormgeving van de A50 gesteld worden. De A50 voert binnen onze gemeente door een karakteristiek gebied (het Betuws landschap) dat hoge eisen stelt aan de vormgeving van de diverse kunstwerken zoals bruggen en viaducten. Dat geldt ook voor de extra Waalbrug (die aan de westzijde van de huidige brug wordt gerealiseerd), voor de geluidswerende maatregelen en voor de manier waarop het landschap langs de weg vorm krijgt.

De gemeente Overbetuwe is betrokken geweest bij het opstellen van de Ambitienotitie. Uw college is eerder akkoord gegaan met versie 07 (zie bijlage 2). Er is nu een enigszins aangepaste versie (versie 08, zie bijlage 3). Wijzigingen hebben betrekking op het aantal kunstwerken bij knooppunt Valburg.

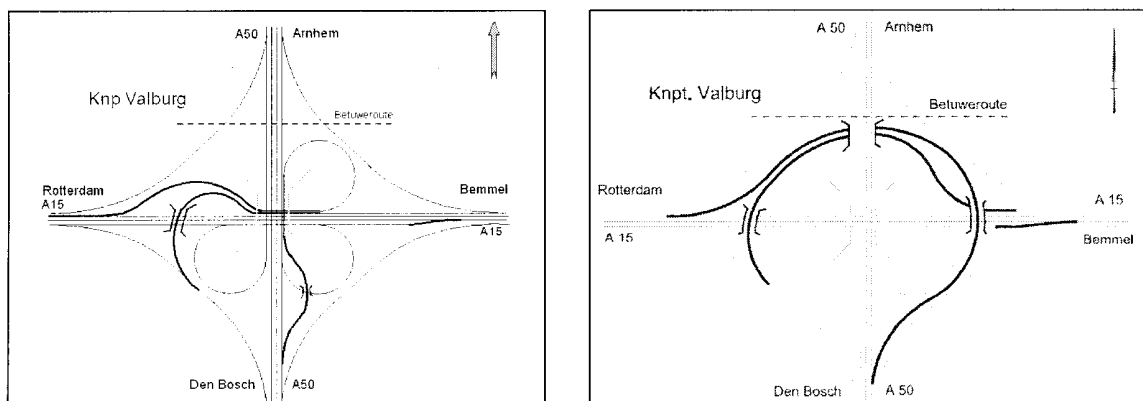
Aanvankelijk was een uitbreiding met twee kunstwerken gepland. Volgens RWS bestonden tegen deze situatie een aantal bezwaren zoals: lage doorstroomsnelheid (door krappe bochten) en het niet kunnen toepassen van ZOAB (geluidsreductie).

Daarom is tijdens de vertraging van het OTB voor knooppunt Valburg een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid tot het realiseren van een verkeersveiligere, duurzamere (doorstroming, toekomstvast) oplossing.

Uit dit onderzoek blijkt dat de gewijzigde oplossing:

- Technisch uitvoerbaar is;
- Geen extra ruimtebeslag vereist (ontwerp past binnen het knooppunt);
- Het aantal niveaus beperkt blijft tot maaiveld en 1 niveau daarboven;
- Past binnen het taakstellend budget.

Deze oplossing is opgenomen in het huidige Ontwerp-Tracébesluit (zie gewijzigd ontwerp).



Oorspronkelijk ontwerp ··· Gewijzigd ontwerp

De gewijzigde oplossing heeft de volgende effecten

- Door de grotere boogstralen kunnen voor geluid bronmaatregelen worden ingezet (ZOAB of tweelaags-ZOAB);
- Het maximale niveau wordt verlaagd van 19.25⁺NAP naar 15.50⁺NAP (landschap);
- Het gewijzigde ontwerp sluit beter aan op het verwachtingspatroon van de weggebruiker (veiligheid);
- Het gewijzigde ontwerp verlaagt het risico op kantelen van voertuigen;

- Door de grotere boogstralen zal het decelereren en accelereren in de verbindingen afnemen (gunstig neveneffect op geluid en lucht);
- De gewijzigde verbindingen vallen binnen het TN/MER;
- Het gewijzigde ontwerp vergt meer m² kunstwerk en twee compleet nieuwe kunstwerken. Eén (gepland) kunstwerk komt te vervallen zodat het aantal nieuwe kunstwerken 3 wordt. De kosten voor deze oplossing zijn daardoor hoger.

Deze ontwerpwijziging is doorgevoerd in versie 0.8 van de Ambitienotitie A50 Ewijk-Valburg, december 2008. RWS verzoekt uw college deze nieuwe versie vast te stellen toe te voegen aan de Welstandsnota.

3.3.3. Bevoegd gezag / bouwvergunning

In het overleg tussen de gemeenten Beuningen en Overbetuwe is de vraag aan de orde geweest met betrekking tot het bevoegd gezag. Deze vraag is: wie is bevoegd gezag als de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (WABO) in werking is getreden en vergunningen worden aangevraagd die in het Tracébesluit vallen? Naar verwachting zal per 1 januari 2010 de Wabo in werking treden. Inmiddels heeft de gemeente Beuningen een extern advies hierover laten opstellen. Hieruit valt de volgende conclusie af te leiden: artikel 2.4 lid 3 Wabo bepaalt dat bij algemene maatregel van bestuur het bevoegd gezag over kan gaan naar de Minister indien sprake is van projecten die van nationaal belang zijn: de Minister heeft deze bevoegdheid op het moment dat de regelgeving ontoereikend is om de veiligheid van nationaal belang te waarborgen. De Tracéwet en daarmee het Tracébesluit is echter een toereikende regelgeving. Hieruit kan worden afgeleid, dat de gemeente het bevoegd gezag zal zijn, op het moment dat de Wabo inwerking treedt. De projectgroep stelt het college voor om voor het vervolgetraject ervan uit te gaan, dat de gemeente bevoegd gezag is.

De gemeentebesturen van Overbetuwe en Beuningen hebben eerder afgesproken dat zij samenwerken bij het toetsen en toezien van de bouwvergunningen. De voorkeur bestaat daarbij om 1 bureau in te schakelen die de Waalbrug en alle kunstwerken toetst en toezicht houdt. De toezichthouders van de gemeenten willen daarbij meedoen / leren. De afgelopen periode heeft hierover ambtelijk overleg plaatsgevonden. De komende weken moeten afspraken hierover met gemeente Beuningen en Rijkswaterstaat worden gemaakt en vastgelegd worden in een overeenkomst. Op basis van genoemd overleg zal de projectgroep een voorstel aan het college hiervoor doen.

3.3.4. Externe communicatie

Rijkswaterstaat heeft voor de uitvoering van de maatregelen met betrekking tot het traject A50 Ewijk - Valburg een communicatieplan opgesteld. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen de volgende doelgroepen:

- omwonenden / bedrijven
- belangengroepen
- algemeen publiek
- media

In de projectgroep A50 zal nader worden bezien op welke onderdelen aanvullende acties met betrekking tot gemeentelijke communicatie noodzakelijk zijn. Met name naar de eigen bevolking / bedrijfsleven bestaat immers een uitdrukkelijke verantwoordelijkheid voor de gemeente. Dit te meer de verantwoordelijk wethouder (de heer F. Witjes) heeft aangegeven zeer groot belang te hechten aan de communicatie en het betrekken van de inwoners van Overbetuwe langs de A50 (bijvoorbeeld Valburg en Herveld Zuid).

Tot slot vraagt de externe communicatie in de aanbestedingsfase naar de betrokken aannemers aandacht. Indien deze partijen met vragen over de uit te voeren maatregelen naar de gemeente (bestuurders / ambtenaren) komen, dan wijst Rijkswaterstaat erop dat het van groot belang is dat deze partijen worden doorverwezen naar Rijkswaterstaat. Dit om te voor-

komen, dat toezeggingen worden gedaan, die niet overeenkomen met de gemaakte afspraken.

3.3.5. Overige zaken

Bij de aanleg van geluidsschermen moet er aandacht zijn voor het geluidsscherm bij Van Maanen. De bestuurlijke afspraak (lees keiharde randvoorwaarde) is dat daar het geluidsscherm het eerste wordt aangelegd.

3.4. Conclusie

In deze adviesnota hebben wij ons vooral gericht op:

1. de beoordeling van het Ontwerp Tracébesluit, met name of er aanleiding is om zienswijzen in te brengen.
2. de zaken die in toekomst nog aandacht vragen bijvoorbeeld in de vorm van nader overleg, afstemming ed?

Ad 1. Beoordeling Ontwerp Tracébesluit / zienswijzen

Naar aanleiding van voorgaande overwegingen stel de projectgroep voor zienswijzen in te brengen met betrekking tot de volgende onderwerpen:

- lucht (zie par. 3.2.3.)
- compensatie Boswet (zie par 3.2.4.)
- externe veiligheid (zie par 3.2.5.)

De brief met zienswijzen is in bijlage 4 opgenomen.

Ad 2. Aandachtspunten voor overleg, afstemming ed.

Onderstaande lijst bevat een overzicht van de eerder in deze adviesnota genoemde actiepunten voor overleg, afstemming ed. Deze worden de komende tijd door de projectgroep opgepakt.

Actiepunt	Initiatief door	Tijdstip gereed
Nader overleg met RWS voeren over <i>Boswet-compensatie</i> op grondgebied gemeente Overbetuwe (4,1 ha)	Bas Colen (RO) / Jan ter Burg (BWM)	Medio 2009
Nader overleg voeren met de RWS over de noodzakelijke aanvullende informatievoorziening aan aanwonenden over de wijzigingen in de <i>beplanting</i> bij Herveld Zuid en Valburg.	Bas Colen (RO) / Jan ter Burg (BWM)	zsm
<i>Leges</i> : overleg voeren met gemeente Beuningen over overeenkomst / afkoopsom leges. Dit voorstel eerst in een bestuurlijk overleg Overbetuwe / Beuningen bespreken en vervolgens gebruiken voor onderhandelingen met RWS.	Hans Welling (FIN) / Jan ter Burg (BMW)	Medio 2009
<i>Bouwvergunning</i> : in overleg met de gemeente Beuningen wordt een voorstel uitgewerkt voor een gemeenschappelijke aanpak. De voorkeur bestaat daarbij om met 1 bureau te werken die de Waalbrug en alle kunstwerken toetst en ook toezicht houdt.	Martijn Wetzel (BWM)	Medio 2009
Overleg voeren met RWS over de <i>geluidsschermen</i> : - prioriteit aanleg geluidsscherm van Maanen - aanplant bij geluidsschermen	Piet Jaarsma en Jan ter Burg (BWM)	2 ^e kw 2009

om fijnstof af te vangen		
De <i>overeenkomst</i> met RWS over de bijdrage van RWS en de gemeente voor de aanleg van de <i>bovenwettelijke schermen</i> langs het traject definitief maken en laten ondertekenen	Piet Jaarsma en Jan ter Burg (BWM)	zsm

4. Advies:

A

Voor het project A50 is een projectgroep geformeerd. Deze projectgroep is samengesteld uit de diverse noodzakelijke specialismen voor het project A50. Dit betreft de afdelingen BWM, RO, OpR, BMO en VEI. De leden van deze projectgroep hebben bijdragen geleverd aan deze adviesnota.

B

Bij de opstelling van deze adviesnota is ambtelijk afgestemd met de gemeente Beuningen, De Stadsregio Arnhem – Nijmegen, Rijkswaterstaat en de Stichting Behoud Betuws Landschap.

C (P&C)

Niet van toepassing.

5. Planning/aanpak/uitvoering

Intern functioneert er een gemeentelijke projectgroep, waarin alle relevante afdelingen deelnemen. Deze projectgroep komt regelmatig bijeen om de stand van zaken door te nemen en afspraken te maken over vervolgacties.

In mei/juni zal de Tracebesluitprocedure starten. Deze procedure duurt, volgens RWS, ongeveer 5 maanden en zal dus rond november / december 2009 zijn afgerond. Hiertegen is beroep mogelijk bij de Raad van State. Wordt er beroep ingediend en een verzoek om een voorlopige voorziening bij de rechter dan zal de procedure ongeveer een jaar vertraging oplopen. Rijkswaterstaat heeft echter niet een jaar extra ingepland voor de beroepsprocedure bij de Raad van State: de extra Waalbrug heeft prioriteit en de huidige brug moet voor 2014 gerenoveerd worden en moet uiterlijk in 2014 klaar zijn. Nadat het tracebesluit is vastgesteld zal gunning van het werk aan een aannemer plaatsvinden. De aanbestedingsprocedure heeft al plaats gevonden. Vervolgens zal de aannemer eind 2009 de bouwvergunningen aanvragen. De bouw van de bovengenoemde werkzaamheden zal dan in het 2^e kwartaal 2010 plaats vinden. De bouw van de nieuwe Waalbrug zal ongeveer 2 jaar in beslag nemen.

In een overleg met RWS op 17 februari 2009 gaf RWS aan te koersen op de hierboven beschreven planning. RWS besteedt aan in dialoogvorm met uiteindelijk 4 geschikte partijen. In april 2009 zijn de vier geschikte partijen geselecteerd; 11 mei is er een startbijeenkomst en begint de dialoog. In januari / februari 2010 gaat gegund worden. De consequenties zijn dat RWS in deze periode heel veel in handen legt van de aannemer. Wel controleert RWS het proces aan de hand van producttoetsen. Er moet nader worden bezien of het (mogelijke) gemeentelijke toezicht hiervan gebruik kan maken.

Het vervolgtraject zal door de projectgroep A50 in beeld worden gebracht. Op basis van het Ontwerp Tracébesluit zal er een planning en een actielijst worden opgesteld. Op relevante

onderdelen zal de verantwoordelijk portefeuillehouder en/of uw college worden geïnformeerd.

Op 28 mei is er een bestuurlijke begeleidingsgroep, waarin ook wethouder Witjes zitting heeft. In deze bijeenkomst kunnen wij eventuele resterende vragen inbrengen. Afstemming over mogelijke bespreekpunten zal nog tussen de projectleider en de wethouder plaatsvinden.

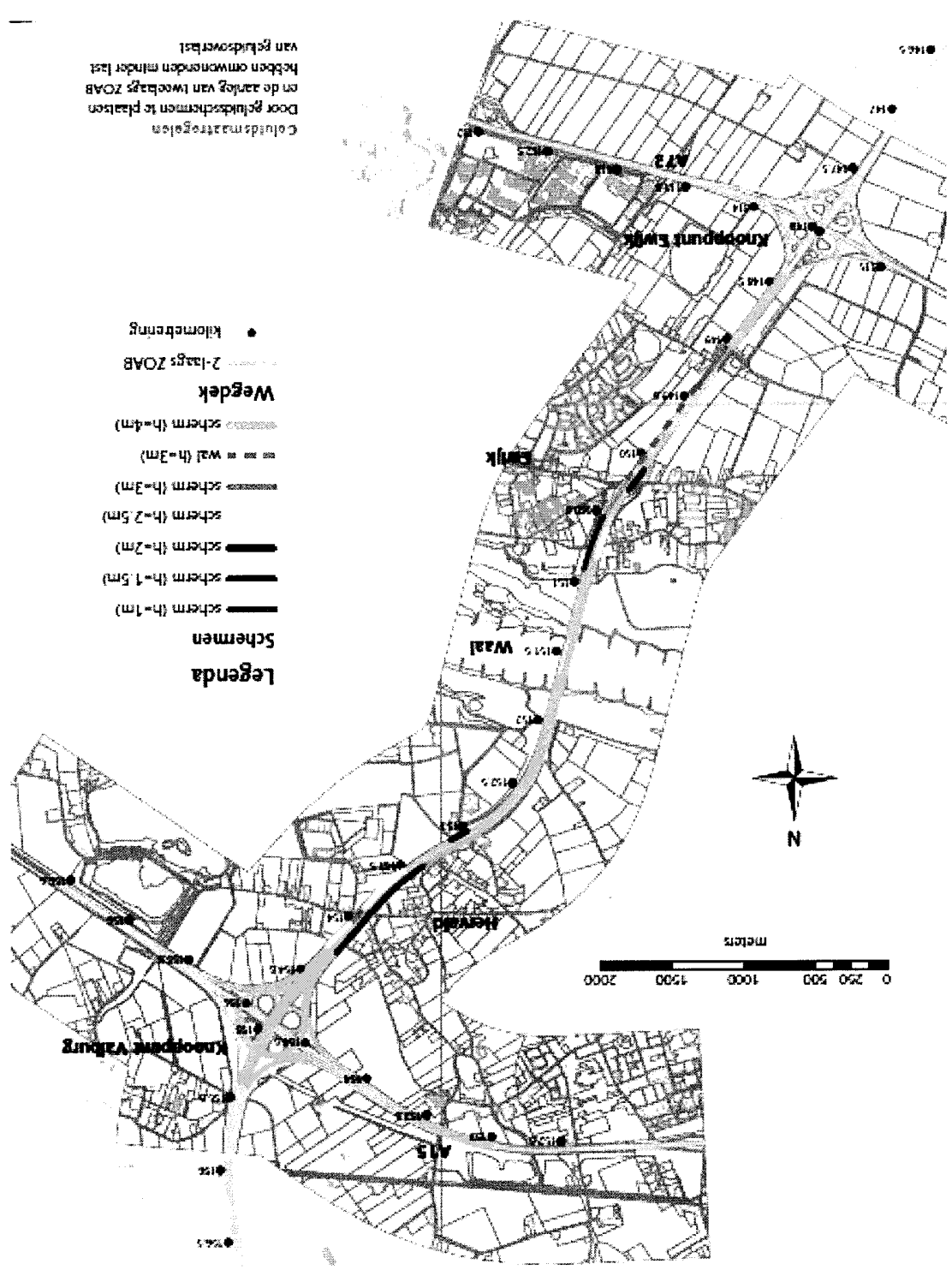
6. Middelen

Geen bijzonderheden

7. Te besluiten

1. Naar aanleiding van het Ontwerp Tracébesluit zienswijzen in te brengen met betrekking tot de volgende onderwerpen: lucht, compensatie Boswet en externe veiligheid.
2. In te stemmen met de brief aan Rijkswaterstaat met zienswijzen (zie bijlage 4).
3. Ten aanzien van het bevoegd gezag (nieuwe Waalbrug en andere met de verbreding van de A50 samenhangende maatregelen) ervan uit te gaan dat de gemeente het bevoegd gezag zal zijn, op het moment dat de Wabo inwerking treedt
4. In te stemmen met Ambitienotitie versie nr 08; deze notitie wordt toegevoegd aan de Welstandsnota.

Bijlage 1 Kaart met overzicht van de geluidsmaatregelen (Bron: Informatiebrochure RWS)



Bijlage 2 bij adviesnota nr 06bw000357

B&W advies gemeente Overbetuwe

07bw000644

07BWB000676

Nr.:

Datum ambtelijk voorstel:

30 augustus 2007

Onderwerp:

Plan van aanpak vormgeving A50 Ewijk-Valburg

Te besluiten:

Akkoord te gaan met het Plan van Aanpak A50 Ewijk-Valburg en de ambitienotitie en het voorblad van het P.v.A. voor akkoord te paraferen.

Afdeling/ behandelend ambtenaar:

RO / M. Reijnen

Status advies:

persbericht: ja

niet openbaar i.v.m. gezamenlijke communicatie in samenspraak met Beuningen en RWS

Portefeuillehouder:

F.H.G.M. Witjes

akkoord: ja

Datum b&w-vergadering: 4 september 2007

11 sept.

Advies (intern):

Document opgesteld na overleg met secretaris Welstandscommissie Paul v. Os

In raadscommissie: 10 oktober 2007

Advies/informatie (extern): Document opgesteld in samenspraak met gemeente Beuningen.

In raadsvergadering van: 30 oktober 2007 (ter informatie)

Middelenparagrafen:

n.v.t.

Regelgeving, delegatie of mandaat: N.v.t.

Advies Planning&Control: N.v.t.

Wie is bevoegd: college

Aard bevoegdheid: Attributie (primair)

Sterstuk: Nee

	Akkoord	Bespreken	Opmerkingen
Burgemeester		✓	
J.H.G. Walraven	✓		
F.M.J. van Rooijen	✓		
F.H.G.M. Witjes	✓		
R.W. Mooij	✓	✓	
Secretaris KF	✓		
Secretaris WS	✓		
Hoofd afdeling	✓		
Opmerkingen CS			

Besluit b&w

akkoord te gaan met Plan v. Aanpak 11/9

Bijlagen:

Plan van Aanpak vormgeving verbredingsproject A50 Ewijk-Valburg (versie 25 juni 2007)
Ambitienotitie A50 Ewijk-Valburg (versie 07 voorjaar 2007)

Toelichting

1. In-/aanleiding

Voor de verbreding van de A50 tussen Knooppunt Ewijk en Knooppunt Valburg is door Rijkswaterstaat in overleg met de betrokken gemeenten (Beuningen en Overbetuwe) een Plan van Aanpak opgesteld waarin de werkwijze ten aanzien van de vormgeving van de brug over de Waal en de overige aan te passen kunstwerken (viaducten e.d.) is vastgelegd. In een separate ambitienotitie zijn de ontwerpuitsgangspunten en kaders vastgelegd. Deze ambitienotitie wordt eveneens aan uw college voorgelegd om ter vaststelling aan de raad aan te bieden. De gezamenlijke Welstandscommissie van Beuningen en Ewijk heeft op 29 augustus een positief advies afgegeven over zowel het Plan van Aanpak als de ambitienotitie. Eind september wordt het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) Valburg-Ewijk verwacht. Deze zienswijze hierop zal ook aan college en raad worden voorgelegd.

↔ ?

2. Doelstelling en beoogd effect

Doelstelling is om vanaf het begin van het selectietraject als gemeente en welstandscommissie een volwaardige rol te kunnen spelen bij de selectie van de aannemer die de kunstwerken, waaronder de nieuwe Waalbrug gaat realiseren.

3. Argumenten

De combinatie van maatregelen zoals deze zijn opgenomen in het P.v. A zijn;

1. de voorselectie van opdrachtnemers
2. de concurrentiegerichte dialoog,
3. de rol en samenstelling van de beoordelingscommissie,
4. de ontwerpuitsgangspunten en -kaders vastgelegd in de ambitienotitie,
5. borging van de besluitvorming op de belangrijkste momenten door de bestuurlijke begeleidingsgroep,

zorgen ervoor dat de belangen van de gemeente en haar burgers voldoende kunnen worden behartigd en er in de gekozen aanpak voldoende beïnvloeding en bewakingsmogelijkheden voor de gemeenten aanwezig zijn voor de vormgeving van de verbreding van de A50.

4. Advies:

A In de gezamenlijke Welstandscommissie van Beuningen en Overbetuwe op 29 augustus is het P.v.A. en de ambitienotitie uitvoerig behandeld. De Welstandscommissie heeft positief geadviseerd over het nu voorliggende P.v.A. en de Ambitienotitie. Vooruitlopende op de schriftelijke standpuntbepaling van de gezamenlijke Welstandscommissie en na afstemming met de secretaris van de welstandscommissie, Paul v. Os is omwille van een correct tijdsplan voor raadscommissie en raad gekozen voor deze werkwijze. Deze werkwijze is vanzelfsprekend alleen mogelijk nu is gebleken dat de gezamenlijke welstandscommissie unaniem instemt met P.v.A en ambitienotitie.

Afspraken en aandachtspunten vanuit de gezamenlijke welstandscommissie:

Aandachtspunt vormt het exact bepalen en vastleggen van de criteria bij de beoordeling van de architectonische kwaliteit van de nieuwe Waalbrug. Dit onderwerp wordt in het eerste overleg van de beoordelingscommissie op 27 september opgepakt.

Tijdens de concurrentiegerichtte dialoog (bestaande uit 3 dialoogrondes) met de vier kandidaten, kunnen aanvullende/veranderende ambities worden ingebracht door de beoordelingscommissie. In dat geval zal door de ambtelijke vertegenwoordiging in de beoordelingscommissie het college en de raad op de hoogte worden gebracht van deze wijzigingen in de ambitienotitie. Bij wijzigingen van de ambitienotitie dienen de vier kandidaten allemaal te voldoen aan deze gewijzigde ambities. Een wijziging van de ambitienotitie tijdens de concurrentiegerichtte dialoog is, of een aanscherping (verhoging) van de ambitie, of het betreft een aanpassing van de ambitie omdat geen van de vier kandidaten kans heeft gezien de gewenste ambitie te halen.

Tot slot is afgesproken dat na de definitieve selectie van een aannemer uit de vier kandidaten, met het dan voorliggende VO zal worden teruggekoppeld met de gezamenlijke welstandscommissie van Beuningen en Overbetuwe voor een eerste vooroverleg.

Gedurende het proces blijft de regie in handen van de bestuurlijke begeleidingsgroep. Indien nodig kan hier worden bijgestuurd.

B Het collegevoorstel is in samenspraak met de gemeente Beuningen opgesteld. De gemeente Beuningen volgt in hetzelfde tijdspad een vergelijkbare procedure richting College en Gemeenteraad.

C Het college is conform art 40 woningwet, betreffende bouwvergunningen bevoegd een besluit te nemen over de bouwvergunning van de Waalbrug en overige bouwvergunningen van (Kunst)werken bij de verbreding van de A50. Gezien de impact van de werkzaamheden aan de A50 en de bijzondere samenwerking tussen de gemeente Overbetuwe en Beuningen met RWS stellen wij het college voor om de stukken ter kennisgeving door te sturen naar de raad. De ambitienotitie en het P.v. A wordt na behandeling in een gezamenlijke welstandsvergadering op 29 augustus aan college aangeboden en aan de gemeenteraad ter kennisgeving doorgestuurd.

De (O) TB procedure zal naar verwachting begin oktober gepubliceerd worden. De Zienswijze van de gemeente Overbetuwe zal vervolgens aan college en raad worden aangeboden.

5. Aanpak/uitvoering

Vanaf medio 2006 is in samenspraak met Rijkswaterstaat (RWS) en de gemeente Overbetuwe gewerkt aan de totstandkoming van:

- 1) een Plan van Aanpak Vormgeving A50
- 2) een Ambitienotitie voor de ontwerpuitingangspunten en kaders voor de vormgeving.

Daarnaast is RWS bezig met de voorbereiding van het Ontwerp Tracé Besluit.

Dit voorstel betreft het plan van Aanpak voor de realisatie van de (kunst)werken die verband houden met de verbreding van de A50 tussen het knooppunt Ewijk en Knooppunt Valburg. Het meest in het oog springende onderdeel in dit wegvak is ongetwijfeld de tweede brug over de Waal bij Ewijk. De nieuwe brug zal direct ten westen van de bestaande Waalbrug worden gepositioneerd. Rijkswaterstaat zal dit werk in een Design & Construct (D&C) met voorgaande Concurrentiegerichtte Dialoog (CD) aanbesteden. Op deze wijze zal men vier vooraf geselecteerde marktpartijen maximale ruimte geven voor het ontwerpen van de kunstwerken. In de Ambitienotitie zijn de ontwerputgangspunten en kaders geschetst. In het plan van aanpak is de werkwijze die hierbij wordt gehanteerd vastgelegd. Ten behoeve van de realisering van het gehele project wordt gewerkt met een Tracé Besluit (TB). Het Ontwerp Tracé Besluit (OTB) gaat begin Oktober in procedure. Iedereen, ook de gemeenten, heeft de mogelijkheid een zienswijze hierop in te brengen. Hiervoor zal een separaat voorstel worden ingediend.

6. Middelen

Plan van aanpak en ambitienotitie zijn documenten om de samenwerking tussen RWS en gemeenten te regelen. Hierover zal daarom niet extra extern gecommuniceerd worden. Het OTB en TB zijn beide documenten waarop het inbrengen van zienswijze door een ieder mogelijk is. Hiervoor zal RWS de communicatie verzorgen. Wij zullen voor dit traject onze burgers nog extra informeren over de mogelijkheden voor het indienen van een zienswijze. Op het P.v.A en de Ambitienotitie zelf kunnen geen zienswijzen worden ingediend. Op het tracébesluit wel. In eerste instantie is het collegevoorstel niet openbaar omdat we in tijd de externe communicatie willen afstemmen met Beuningen en RWS. De externe communicatie over het ambitieplan wordt afgestemd op de momenten dat de documenten naar de raadscommissie van beide gemeenten gaat.

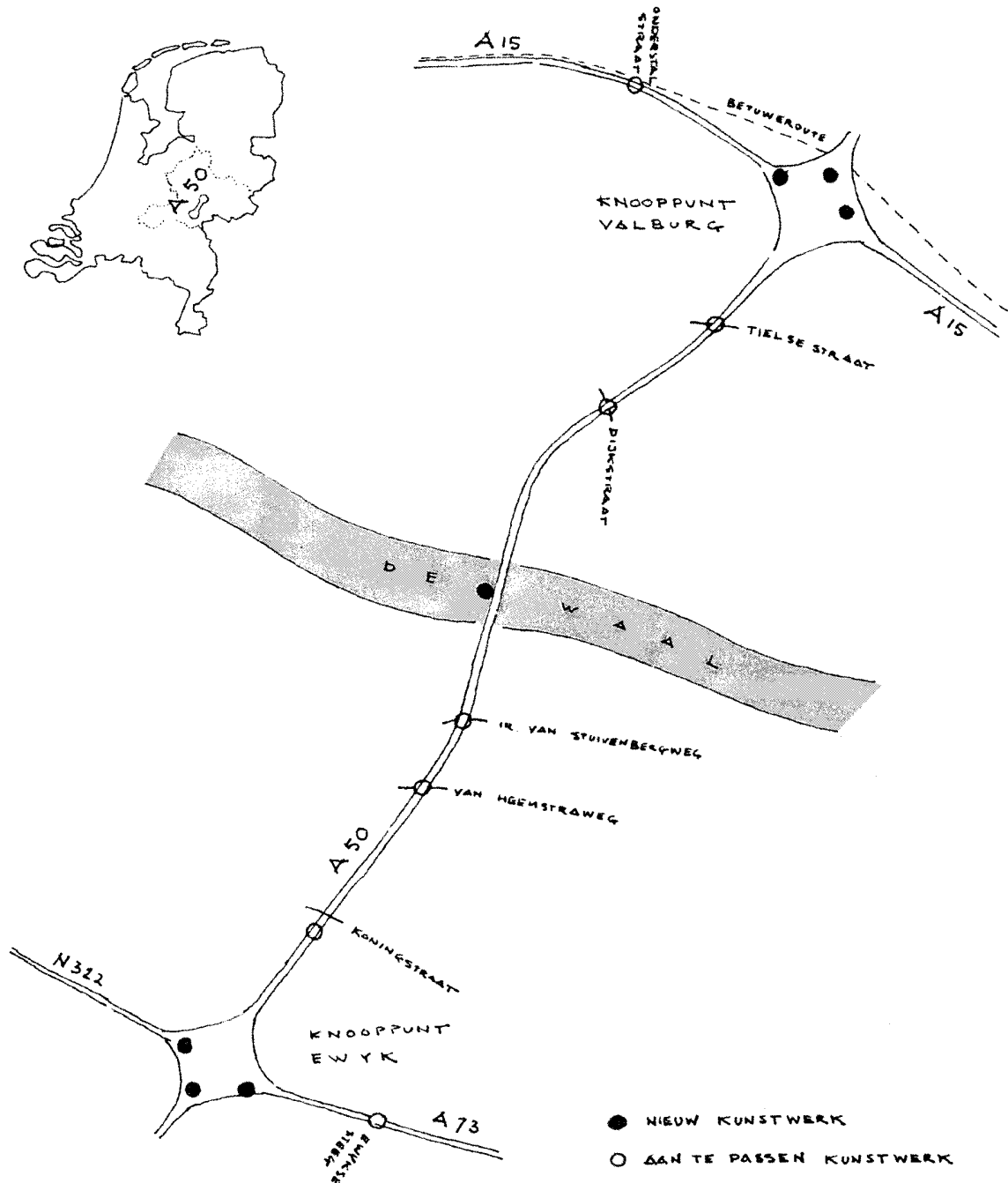
Voor de vergunningverlening van de brug en de kunstwerken zullen overeenkomstig de legesverordening leges in rekening worden gebracht.

7. Te besluiten

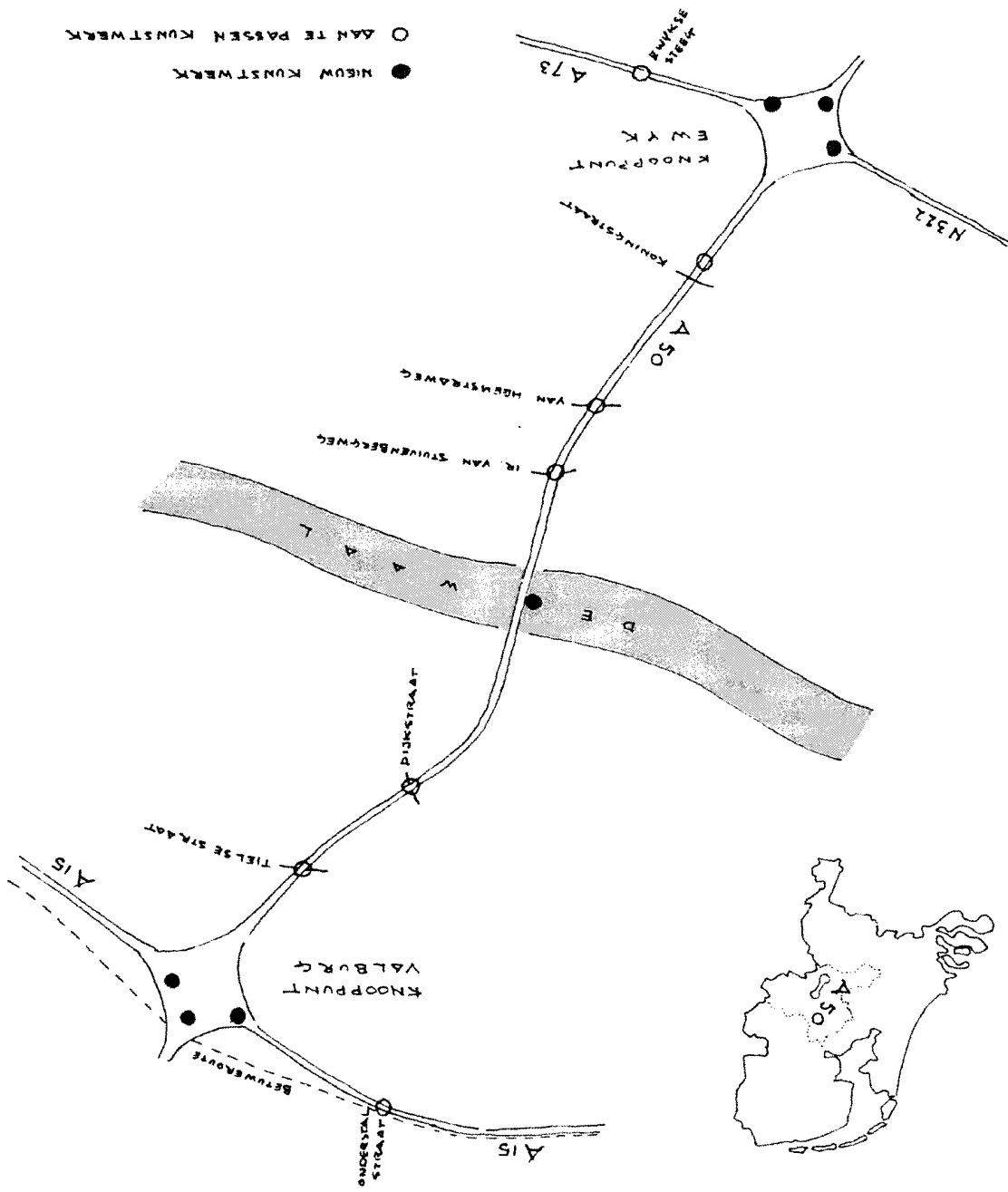
Akkoord te gaan met het Plan van Aanpak A50 Ewijk-Valburg en de ambitienotitie en het voorblad van het P.v.A. voor akkoord te paraferen.

RIJKSWATERSTAAT
Oost - Nederland

AMBITIENOTITIE
A50 Ewijk-Valburg



- 1. Aanleiding**
- 2. Over vormgeving**
- 3. Uitgangspunten**
 - 3.1 Het grote landschap
 - 3.2 Landschapsplan
 - 3.3 Kunstwerken
 - 3.4 Geluidwerende voorzieningen
 - 3.5 Verlichting
 - 3.6 Wegmeubilair
- 4. Veranderingen van de bestaande kunstwerken**
 - 4.1 Algemeen
 - Ruimteprofiel
 - Wanden en vrije steunpunten
 - Verlichting
 - Bestaande elementen en nieuwe toevoegingen
 - 4.2 KW Ewijksesteeg
 - 4.3 KW Koningstraat
 - 4.4 KW Van Heemstraweg
 - 4.5 KW ir. Van Stuivenbergweg
 - 4.6 KW Dijkstraat
 - 4.7 KW Tielsestraat
 - 4.8 KW Onderstalstraat
- 5. Nieuwe kunstwerken**
 - 5.1 Algemeen
 - 5.2 Knooppunt Ewijk
 - 5.3 Knooppunt Valburg
- 6. De nieuwe Waalbrug als de grote uitdaging**
 - 6.1 De nieuwe Waalbrug
 - 6.2 Waaldijk Zuid
 - Waaldijk Noord
- 7. Landschap**
 - 7.1 Het landschapsplan



1. Aanleiding

De aanleiding tot deze notitie is het project A50 Ewijk-Valburg, dat als Design & Construct contract op de markt wordt gebracht.

Het traject tussen de beide aan te passen knooppunten is straks een bundel van 2 x 4 rijstroken.

Deze belangrijke noord-zuidverbinding in de oostelijke helft van het land, hier voerend door het karakteristieke rivierengebied, stelt eisen aan de vormgeving van de diverse kunstwerken – aan de unieke opgave van een extra Waalbrug, aan de geluidwerende elementen en aan de wijze waarop het landschap langs de weg vorm krijgt binnen het gehele rivierenlandschap.

De eisen die aan de vormgeving gesteld worden, zijn als te realiseren ambities van het project in deze notitie omschreven.

De ambitiesnotitie zal voor verschillende betrokkenen bij het project A50 Ewijk-Valburg de ambities van de opdrachtgever moeten verduidelijken.

Deze betrokkenen zijn in globale zin naar de volgorde van verschijnen:

- medewerkers van Rijkswaterstaat die aan het project verbonden zijn
- vertegenwoordigers van de gemeenten Overbetuwe en Beuningen, waarin de A50 ligt
- de bevolking van de omgeving van de A50
- gegadigden voor de verwerving van de Design & Construct opdracht voor het werk.

2. Over vormgeving

Alles wat door mensen wordt bedacht en gemaakt krijgt een vorm, een uiterlijke verschijning.

Het functionele doel van het enkele object, van een reeks van objecten, van een functionele clustering van objecten, levert zodoende altijd een visueel resultaat op, als eindbeeld van de verrichte (deel) inspanningen.

Over zo'n eindbeeld is een oordeel mogelijk, via rationele ("het werkt") en emotionele ("het ziet er goed uit; je voelt je er goed bij") maatstaven gemeten.

Het uiterste oordeel van "het werkt, dus is het goed" is een even eenzijdig oordeel als het andere, "het ziet er goed uit, dus zal het wel werken".

Met andere woorden: het is redelijk om "de vormgeving" als een breed sturend en stimulerend middel bij dit werk te introduceren.

Er zijn schakeringen te onderscheiden:

- het unieke enkelvoudige object, de extra Waalbrug;
- de nieuwe kunstwerken in de beide knooppunten;
- aanpassingen van afzonderlijke bestaande kunstwerken;
- frequent gebruikte standaardelementen, als portalen voor wegsignalering en bewegwijzering;
- continue standaardelementen als geleiderails en bomenrijen;
- functionele toevoegingen als geluidswerende voorzieningen;
- specifieke plaatsgebonden terreinafwerkingen, bijvoorbeeld binnen de knooppunten.

En deze verschillen bieden dus ook schakeringen in de nodige ontwerpaandacht.

Deze verloopt van het unieke ontwerp tot en met zorgvuldig gekozen ordening/rangschikking van standaardobjecten.

Het toevoegen van deze ambitienotitie aan de uitvraag is de erkenning van de culturele component die onmisbaar en dus noodzakelijk is bij de inrichting van de openbare ruimte.

In deze ambitienotitie heeft de opdrachtgever zich gericht op de vormgevingszijde van de diverse componenten binnen één ruimtelijk omgevingsbeeld.

Stimulerend is de notitie om de goed passende oplossingen te laten ontwerpen.

Sturend kan de notitie zijn als het gaat om aanwijzingen die de aandacht richten op het samenhangende beeld op elk schaalniveau.

Ambitieus is de notitie als het gaat om betrokkenen duidelijk te maken dat door het voortdurend aandacht vragen voor en het schenken van aandacht aan vormgeving, een blijvend aantrekkelijke route over de A50, en dito ruimtelijk beeld gezien vanaf de A50 en gezien naar de A50, moet kunnen ontstaan.

3. Uitgangspunten

In de opsomming onder 3.1 t/m 3.6 wordt van groot naar klein een reeks samenstellende elementen van de A50 genoemd.

De opdrachtnemer van het Design & Construct contract heeft de verplichting de beschreven ambities te realiseren.

In de hoofdstukken 4 t/m 6 zijn daartoe de sturende oplossingsrichtingen beschreven, waarbij ruimte wordt gegeven voor de uiteindelijke vormgeving. De verschijningsvorm van de verbrede A50 dient te voldoen aan de in de ambitienotitie beschreven ambities.

3.1 Het grote landschap

In brede visie is de karakteristiek van het landschap rond de A50 tussen de knooppunten Ewijk en Valburg als volgt te omschrijven.

- De grootste rivier van Nederland de Waal, wordt halverwege het traject tussen de knooppunten door de A50 gekruist.
- De Waal, dat is de bevaarbare rivier van vaste breedte tussen kribben, met aan beide oevers ruime uiterwaarden, begrensd door winterdijken.
De uiterwaarden kennen in hoofdzaak een agrarisch gebruik – verwilderend natuurgebied komt echter ook voor.
- Vaarroute, waterafvoer en deel van de Ecologische Hoofd Structuur, zijn bekende functies van de Waal.
- Het landschap van de rivier, water, lage uiterwaarden en hoge luchten erboven, biedt een belangrijke ruimtelijke ervaring – voor de bewoners en ook voor de weggebruiker.
- Het landschap wordt ook getekend door de wegen die de A50 kruisen; wegen die – samen met de natuurlijke elementen – structurend zijn voor de ruimtelijke indeling.
Dit is het landschap dat aan beide zijden van de A50 bewoond wordt. De bewoners ervaren de A50 vanuit dit landschap.

De landschappelijke waarneming van de gebieden tussen Ewijk en de Waal en tussen de Waal en Valburg, leidt de weggebruiker – bewust maar onnadrukkelijk – naar die grote “rivierervaring”.

- De geluidswal aan de oostkant, langs de bebouwing van Ewijk doet dat en de lange doorgaande singelbeplanting langs de westzijde, ten noorden van de rivier, doet dat ook. Tegenover deze beide hogere “visuele geleidingen” van geluidswal en singelbeplanting liggen de meer open zones. Aan de westkant, zuidelijk van de rivier, aan de oostkant ten noorden ervan.
- De bermen naast de rijstroken en de tussenbermen, moeten de – zo groot mogelijke – visuele verbinding vormen tussen het groen van de aarden baan en de binnengebieden van de beide knooppunten – (“het nieuwe landschap”) dat abstract is en dichtbij – en het grootschalige groen dat de aanwezigheid van de Betuwe en de rivier (“het oude landschap”) laat zien – waar onder Hollandse luchten het oppervlak van het water van de rivier altijd anders glanst.
- Op deze manier beschouwd, wordt des te duidelijker dat de extra Waalbrug als element dat de twee-eenheid van de beide bruggen tot stand moet brengen, in zijn vormgeving aan alle geschetste ruimtelijk landschappelijke condities inhoud zal moeten geven.

3.2 Landschapsplan

Het beeld van de huidige A50 in het rivierenland is een sterk en boeiend beeld.

Het ontwerp ervan is afgeleid van de karakteristiek van het onderliggende landschap.

Opvallend is de naar het maaiveld aflopende ligging van de A50 ten zuiden van de Waal en de hogere ligging aan de noordkant van de Waal tot aan Valburg.

Door de hogere ligging voeren de oost-west verbindingen als regel op maaiveld door het grondlichaam van de A50.

De beplantingen langs de A50 zijn van een grote schaal, passend bij het verloop van de weg en op deze wijze een onnadrukkelijke maar sterke visuele onderstreping van de ruimtelijke inpassing van de A50 in het landschap. Met op een aantal plaatsen zeer lange zichtlijnen.

De voorgenomen verbreding van de A50 maakt de kap van grote stukken beplanting onontkoombaar. Deze huidige robuuste beplantingen zullen na de aanleg van het nieuwe wegprofiel opnieuw moeten worden aangeplant, zodat de nieuwe beplantingen op den duur dezelfde verschijningsvorm krijgen als nu langs de weg waarneembaar is.

Voor het wegbeeld in de nieuwe toestand is dus het huidige beeld van weg en omgeving het leidende motief voor de landschappelijke vormgeving – ook al is de schaal ervan straks beduidend groter.

Binnen de twee knooppunten worden de hoofdroutes sterk verbeterd, er komen nieuwe kunstwerken; de contrasten in de niveauverschillen worden groter; en de nieuwe structuur verlangt een nieuw landschapsbeeld binnen de knooppunten.

De ambities voor het bereiken van het gewenste landschapsbeeld na de verbreding, zijn helder omschreven in het landschapsplan “A50 Ewijk –Valburg”, gedateerd oktober 2008, opgesteld in het kader van het ontwerptraject besluit (OTB).

Van dit landschapsplan dat als “de groene onderlegger” in deze ambitienotitie wordt verwerkt, wordt alvast hoofdstuk 6, inpassingvisie, als citaat hier tussengevoegd.

Citaat:

De ingreep van de A50 is groot te noemen. Een nieuwe Waalbrug incl. een nieuwe westbaan, verbreding naar 2x4 rijstroken en forse aanpassingen aan de knooppunten zorgen ervoor dat weinig van de huidige inpassing gespaard kan blijven.

Daarnaast transformeert de omgeving van Ewijk in de nabije toekomst tot woongebied. Vanaf de weg zal een forse, organisch gevormde grondwal aan de oostzijde van de A50, en noordzijde van de A73 het wegbeeld bepalen.

In essentie blijft de inpassingsvisie gelijk aan de oorspronkelijke visie.

In de laaggelegen komgebieden ligt de A50 in principe op maaiveld en is dan onbeplant.

Op de oeverwallen ligt de A50 verhoogd om de rivier middels een brug te kunnen kruisen.

De taluds zijn voorzien van een dichte beplanting als verbeelding van de verdichting op de oeverwallen en om zodoende de negatieve uitstraling van de weg te verzachten.

De rivier worden door een brug gekruist en de uiterwaarden zijn zoveel als mogelijk beleefbaar vanaf de brug.

In de landschapsvisie die opgesteld is voor de Trajectnota/MER A50 Ewijk-Grijsoord worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- *er wordt gestreefd naar een rustig wegbeeld waarbij de A50 als eenheid wordt benadrukt;*
- *de omgevingskenmerken zijn zichtbaar vanaf de weg;*
- *de inpassingmaatregelen zijn een afspiegeling van de omgevingskenmerken;*
- *nieuwe ontwikkelingen worden op een passend manier ingepast;*
- *ecologische waarden en relaties worden ontzien en zo mogelijk versterkt;*
- *bestaande aardkundige, archeologische en cultuurhistorische waarden worden ontzien;*

In het Land van Maas en Waal omvat de visie:

- *het zicht op de open, agrarische komgebieden veilig stellen. Daar waar dit niet mogelijk is (geluidwerende voorzieningen) of wenselijk is (bij bebouwing) bij voorkeur grondwallen of singelbeplanting toepassen;*
- *als de weg in ophoging ligt, de taluds beplanten met een dichte, robuuste singelbeplanting. Ook bij de onderdoorgang bij de ir. Van Stuivenbergweg de taludbeplanting doortrekken;*
- *daar waar geluidwerende voorzieningen noodzakelijk zijn, de uitvoering ervan afhankelijk maken van het landschapstype en van de te claimen ruimte;*
- *het concept voor de inpassing van de uitbreiding van Ewijk met hoge, organisch gevormde grondwallen doorzetten langs de A50. Ook de bermsloot hierin meenemen door aan de wegzijde een strakke oever aan te houden en aan de landzijde (op termijn) een organische oeverlijn.*
- *daar waar A- watergangen van enige lengte deel uitmaken van een watersysteem en waar gestreefd wordt naar natuurvriendelijke oevers aan de landzijde het sloottalud aanpassen.*

In het Betuwedeel van de A50 omvat de visie:

- *tussen de Waalbrug en knooppunt Valburg ligt de A50 in ophoging. Dit is in tegenspraak met de gewenste maaiveldligging in de komgebieden. De taluds grotendeels voorzien van een dichte, robuuste singelbeplanting. Uitzonderingen zijn:*
 - *de oostzijde van de A50 tussen de Waalbrug en de Dijkstraat. Hier is het talud onbeplant waardoor de automobilist een fraai overzicht houdt over het verloop van de A50 en zicht houdt op de Waalbrug (vanuit het noorden komend) en op de kerktoeren van Herveld (vanuit het zuiden komend).*
 - *beide zijden van de A50 tussen de Schebbelaarsestraat en knooppunt Valburg.*

- *het accentueren van de onderdoorgangen met boomgroepen, met name paardenkastanjes, benadrukken.*
- *daar waar A-watergangen van enige lengte deel uitmaken van een watersysteem en waar gestreefd wordt naar natuurvriendelijke oevers aan de landzijde het sloottalud aanpassen.*

Einde citaat.

3.3 Kunstwerken

De extra Waalbrug is het meest in het oog springende, geheel nieuwe kunstwerk.

Nieuwe kunstwerken komen ook voor in de beide knooppunten.

Bestaande verbindingen onder en over de A50 zijn onderdoorgangen en viaducten van uiteenlopende typen en afmeting.

De verbreding van de A50 verandert in principe niets aan het aantal onderdoorgangen en viaducten, noch aan de plaats ervan.

De aard en het gebruik van de onderdoorgangen maakt dat er in de nieuwe toestand specifieke verbeteringen in ruimtelijkheid, afwerking en verlichting ten opzichte van de huidige toestand nodig zijn.

Zie voor de aanpassingen van de bestaande kunstwerken hoofdstuk 4.

3.4 Geluidwerende voorzieningen

Plaatselijk zijn er in de nieuwe toestand geluidwerende voorzieningen van uiteenlopende lengte en hoogte nodig, gebaseerd op de resultaten van het akoestisch onderzoek.

Een relatief lange en strakke wal van enkele meters hoog zal de oostkant van de A50 begeleiden, vanaf de Koningstraat tot en met de van Heemstraweg.

Het dorp Ewijk verdwijnt op termijn achter de hoge, organische wal bij de noordoosthoek van het knooppunt Ewijk en de voortzetting ervan in de lagere geluidswal langs de oostkant van de A50.

Van de bestaande lange zichtlijnen zal ten zuiden van de rivier, aan de oostkant, niet veel overblijven.

3.5 Verlichting

Voor de verlichting van de A50 is in het landschapsplan bij het OTB reeds een waardevol concept bedacht. De ecologische component speelt hierbij een vanzelfsprekende rol.

Citaat:

In de open komgebieden en de hooggelegen delen van de A50 zijn de aanwezigheid van weidevogels en de uitstraling naar de al of niet bewoonde omgeving reden om eisen te stellen aan de plaatsing van de lichtmasten en het gebruik ervan.

Omwille van de continuïteit is het gewenst om dezelfde uitgangspunten te hanteren bij de plaatsing en het gebruik van de lichtmasten als op het traject Valburg-Grijsoord, dus:

- *verlichting niet in de buitenberm toepassen maar in de middenberm. Hierdoor blijft de beleving van het Land van Maas en Waal en de Betuwe als open weidegebied het meest gewaarborgd. Hierbij wordt verwezen naar het weggedeelte Valburg-Grijsoord en de A50 tussen Waterberg en Beekbergen waar de lichtmasten ook in de middenberm geplaatst zijn of worden.*
- *Het aantal lichtmasten en de hoogte van de lichtmasten beperkt houden. Er dient gezocht te worden naar een optimum tussen het aantal lichtmasten en de hoogte ervan.*
- *Het type lantaarnpaal en het armatuur moet op elkaar afgestemd zijn.*
- *In verband met de mogelijke gevolgen voor de fauna en de uitstraling naar de omgeving (Ewijk, Herveld) het gebruik van de verlichting tot een minimum beperken. Indien de verlichting aan moet deze zoveel mogelijk dimmen of zo compartimenteren dat alleen de noodzakelijke verlichting aangaat.*

Einde citaat.

3.6 Wegmeubilair

Het nieuwe wegprofiel vraagt om bij de nieuwe breedte en rijbaanindeling om passende portalen. De combinatie van de functies wegsignalering en bewegwijzeringsborden moet het aantal portalen beperken. Waar mogelijk dienen de portalen over de volle breedte van zijberm naar zijberm te worden geplaatst.

Zorgvuldig moet worden omgegaan met de locatiekeuze van zowel deze grote elementen (wegsignalering en bewegwijzeringsborden en licht- en cameramasten en ook GSM-masten) als de kleine (bijv. alle soorten kasten) – zo mogelijk geldt hierbij: uit het zicht.

Het aantal van deze elementen dient tot een minimum te worden beperkt; tijdige combinatie van kasten, groepering en ordening ervan, zal noodzakelijk zijn.

Portaalpoten en geleiderail afstemmen: dus geen krappe “slinger” in de geleiderail maken om de poot te ontwijken.

Voor de verlichting van de A50 geldt hetzelfde als hierboven is gezegd: grote zorgvuldigheid bij het bepalen van de plaatsen, mede in relatie tot zowel de hardware van de portalen als de software van de beplantingen.

Vermijdt lichtvlekken op elementen (b.v. pylonen) door de lichtmasten er niet te dichtbij te plaatsen.

Aansluitend is de keus van de masten, de armaturen en het type lichtbron van belang.

Ook het plaatsen van geleiderails, barriers en schakelkasten raakt het aspect van de vormgeving. Zeker waar het combinaties met zichtlijnen, brugleuningen, hekwerken e.d. betreft, is ook hier aandacht vereist.

De kleur van de wegmeubilering blijft altijd neutraal zoals b.v. de portalen en masten in hun lichte kleur.

4. Veranderingen van de bestaande kunstwerken

4.1 Algemeen

Het bestaande onderliggende wegennet kruist de A50 – als onderdoorgang of als viaduct. Door de verbreding van de A50 verandert er niets aan het aantal en de plaats van deze onderdoorgangen en viaducten.

Zoals onder 3.3 is opgemerkt, zal de verbreding van de A50 soms tot dusdanige aanpassingen aan de kunstwerken leiden, dat er in de nieuwe toestand specifieke verbeteringen in ruimtelijkheid, afwerking en verlichting nodig zijn.

Het betreft lokale verbindingen – voor voetgangers, fietsers, autoverkeer en landbouwverkeer – kortom bestemmingsverkeer in de ruimste zin tussen de gebieden aan weerszijden van de A50.

Dit bestemmingsverkeer verlangt dat de dwarsverbindingen

- functioneel zijn
- gebruiksvriendelijk en gebruikersvriendelijk zijn

Dit laatste vertaalt zich in

- overzichtelijkheid, zowel bij daglicht als bij duisternis
- veiligheid, als aspect van welbevinden
- afwerkingsniveau

Deze maatstaven zijn gedeeltelijk rationeel en hebben daarnaast ook een emotionele component. Denk maar aan “geen enge plek” zijn.

Omdat de omwonenden vertrouwd zijn met de aanwezigheid van de A50 en de huidige dwarsverbindingen, is het zaak om op het niveau van het “langzame bestemmingsverkeer” de variërende en de variabele componenten van de kunstwerken zoals hierboven omschreven, te betrekken bij de vormgeving.

Zodat zij doelgericht ingezet kunnen worden bij de aanpassingen van de kunstwerken.

Ruimteprofiel

Het is nodig de resultante van lengte/breedte/hoogte zoals bestaand, te vergelijken met de resultante van lengte/breedte/hoogte in de nieuwe toestand.

Wanden en vrije steunpunten

Dit zijn de verticale constructieve elementen van de viaducten en onderdoorgangen.

Bij de kunstwerken die beperkt verlengd worden, dienen wanden en dek hetzelfde uiterlijk te krijgen als het bestaande werk. Dat wil zeggen dat de structuur en de kleur van het nieuwe beton afgestemd zal moeten worden op het bestaande werk, in schoongemaakte conditie.

Voor de vrijstaande kolommen en/of schijven geldt dat de nieuwe steunpunten zelfstandig zijn.

De relatie van bestaande en nieuwe steunpunten past in het ritme van de aanwezige steunpunten.

Een eigen vorm kan – door de maatvoering – nodig zijn.

Deze vorm dient te passen in de lijn van het bestaande werk.

Onder het type onderdoorgang met taluds (Van Heemstraweg, Dijkstraat en Tielsestraat) dienen de taludafwerkingen één vernieuwd aanzicht te bieden.

Er mag geen sprake zijn van ‘lapwerk’.

In verband met het verhogen van de sociale veiligheid, dient de hoogwaardige afwerking van de wanden licht van kleur te zijn.

Verlichting

Alle onderdoorgangen dienen – zeker met het oog op fietsers en voetgangers - van een verblindingsvrije verlichting te worden voorzien. Zodanig dat de onderdoorgang een aanmerkelijk hoger verlichtingsniveau heeft dan de doorgaande route.

De zo compleet mogelijke spectrale kleurweergave dient bij de keuze van de lichtbron te worden gehanteerd.

De armaturen onder de kunstwerken in lijn, boven de langzaam verkeer baan steeds op overeenkomstige, onopvallende wijze te plaatsen. De bekabeling voor de verlichting is boven de armaturen onzichtbaar weggewerkt.

Voor de verlichting van de A50 – zie ook punt 3.5 – staan de masten vrij opgesteld in de middenberm. Denkbaar is toepassing van paaltoparmaturen die rechtstreeks op de mast geplaatst worden, of van masten met uithouders.

De uiteindelijke keuze voor de verlichting dient conform te zijn aan de verlichting die op de A50 tussen Grijsoord en Valburg wordt toegepast.

Kasten ten behoeve van wegsignalering en overige technische installaties mogen niet in de middenberm staan.

Bestaande elementen en nieuwe toevoegingen

Hierbij gaat het in hoofdzaak om afdekranden, leuningen/hekken, geluidwerende voorzieningen, keerwanden, geleiderails en barriers.

Toepassing van kleur blijft steeds ondergeschikt – het is een middel om harmonie te bereiken.

Per element is het volgende op te merken.

- **afdekranden**

Bij de KW's Van Heemstraweg, Dijkstraat en Tielsestraat is sprake van verbreding van het kunstwerk. Dit zal een 'vernieuwd' aanzicht van de kunstwerken moeten opleveren.

Hiertoe worden overal nieuwe afdekranden van gelijk profiel aangebracht. Dit profiel moet door de schaduwafwerking het dek slanker doen ogen dan de huidige dikke betonplaat.

De afdekranden dienen ook de bekabeling in de langsrichting van de A50 aan het zicht te onttrekken.

Gladde lichtgrijze beton, in lengten van plm. 3,00 m is hiervoor denkbaar, alternatief is uitvoering in RVS.

- **leuningen**

De te verlengen onderdoorgangen (Van Heemstraweg, Tielsestraat, Dijkstraat) worden aan weerszijden van nieuwe afdekranden voorzien, bedoeld om het aanzicht slanker te doen lijken.

Op deze afdekranden worden daar waar geen geluidsschermen staan, nieuwe thermisch verzinkt stalen leuningen op balusters geplaatst.

De vormen van en de maatvoering van deze verticale en horizontale componenten, dient logisch en onnadrukkelijk aan te sluiten op de afdekrand.

- **geluidwerende voorzieningen**

Er zijn twee typen, geluidswallen en schermen.

Plaats, lengte en hoogte zijn gespecificeerd, op basis van het akoestisch onderzoek.

Voor de schermen geldt dat zij – waar dit speelt – altijd tot een geïntegreerd geheel worden samengevoegd, met de afdekranden, leuningen en beplanting.

De schermen zijn aan de bewonerszijde veelal opgenomen in de beplanting langs de weg – dat kan tot de keus voor een neutrale kleur leiden, voor beide zijden van de schermen.

De opdrachtgever is voornemens om, voorafgaande aan de definitieve keuze van de geluidsscherm, overleg te voeren met de omwonenden.

- **grondkeringen**

Waar te weinig plaats is voor de volle breedte van de aarden baan onder normaal talud, komen plaatselijk grondkeringen in de taluds voor.

Deze zorgen voor “een rimpel” in het grondlichaam, dat deels door lager en hoger opgaande beplanting wordt bedekt. Het voor de grondkering toe te passen materiaal dient geschikt te zijn voor deze begroeiing.

- **geleiderails**

Bij uitstek functionele elementen waar weinig over te zeggen valt – zo lijkt het.

Het zijn hier de uitzonderingen die de aandacht vragen:

- ° als er obstakels in de berm voorkomen, dan altijd een “lange lijn” aanhouden voor de plaatsing van de geleiderails.

Dus geen korte knikken en/of afwijkende richtingen.

- ° kasten en portaalpoten e.d. aan de buitenzijde van de geleiderails plaatsen, zo ver mogelijk in de zijberm.

- ° aansluiting van geleiderail op barriers is altijd in de continuïteit van de doorgaande lijn.

- **barriers**

Ook bij deze evenzeer functionele elementen valt een enkele opmerking te maken.

- ° toepassing van de geleiderail heeft altijd de voorkeur – zodat het gebruik van barriers beperkt blijft tot de plaatsen waar geen geleiderail kan worden toegepast.

- ° de barrier vervult in het algemeen een met de geleiderail te vergelijken rol.

De bovengenoemde “lange lijn” geldt dus op overeenkomende wijze voor de plaatsing van barriers en ook voor de combinatie van barrier en geleiderail.

- HWA's

Hemelwaterafvoeren zullen steeds vanaf de rand van de weg door het grondlichaam naar de afvoer op resp. onder het maaiveld worden gevoerd.

Het leidingwerk van bestaande HWA's wordt daar waar dat mogelijk is bij alle kunstwerken uit het zicht gebracht. Het leidingwerk van nieuwe HWA's wordt overal uit het zicht gemonteerd.

4.2 KW Ewijksesteeg

Bij de wegverbreding blijft het kunstwerk intact.

Aan beide zijden dient de voet van het talud onder het landhoofd te worden "ingekort" door het talud steiler op te zetten.

Over een ruime lengte wordt aan het koptalud, dat als één vlak wordt afgewerkt, een barriër toegepast. Deze barriër onttrekt de grondkerende constructie aan het zicht. Een strakke, eenduidige vorm is het resultaat. Aan weerszijden sluit de geleiderail aan op de barriër. En dit aan weerszijden van de weg.

4.3 KW Koningstraat

Een lokale fiets/landbouwverbinding die de A50 hooggelegen haaks kruist.

De wegverbreding maakt slechts een herziening van de koptaluds bij de beide landhoofden nodig – zoals onder 4.2 omschreven.

Ten noorden van de Koningstraat komt aan de westkant een plm. 150m lange geluidafscherming.

Aan de oostkant begint een geluidafscherming die door loopt tot aan de Waalbrug.

Deze geluidafschermingen komen "uit het talud omhoog" en worden opgenomen in de taludbeplanting.

4.4 KW Van Heemstraweg

De A50 is vanaf het vorige KW merkbaar op een hogere ligging gekomen.

De Van Heemstraweg is een onderdoorgang op het niveau van het aangrenzende maaiveld.

Het is de belangrijkste verbindingsweg tussen de bebouwing westelijk van de A50 en het dorp Ewijk. Het is een redelijk ruim viaduct, in schuine lijn gelegen ten opzichte van het grondlichaam. Forse driehoekige, schijfvormige steunpunten scheiden rijweg en fietspaden; een bestraat talud is aan beide kanten onder het landhoofd aangebracht.

Het kunstwerk wordt naar beide zijden verbreed, geheel aansluitend bij de huidige opbouw van twee landhoofden, twee tussensteunpunten, een onderslagbalk en een dek met een vlakke onderkant.

Het profiel van de onderslagbalken wordt verlengd. De nieuwe, zelfstandige ondersteuning passen in het ritme van de bestaande steunpunten en staan daarmee in lijn.

De onderzijde blijft een vlakke plaat, die hooguit een knik vertoont – dus geen sprong – om het minimale profiel van vrije ruimte mogelijk te maken.

De nieuwe randen van het viaduct worden afgewerkt met randafdekkers, met een zodanige doorsnede, zodat de visuele dikte van de rand slanker zal ogen.

Onder het viaduct komt nieuwe verlichting – vier lijnen, aangebracht in de hoek tussen dek en onderslagbalk. De lichtkleur is wit, de verlichtingssterkte is merkbaar hoger die op de aangrenzende verlichte weg.

Bestaande en nieuwe kabels en leidingen worden uit het zicht gebracht en gebundeld:

- tegen de onderkant van het viaduct boven de leidinggoten waarop de verlichtingsarmaturen zijn bevestigd.
- achter de nieuwe randafdekkers als het gaat om kabels langs de A50.

Bestaande en nieuwe HWA's uit het zicht aanbrengen.

Op het viaduct komt aan de westkant een geluidscherm.

De bij 4.3 beschreven geluidafschermingen aan de oostkant loopt door over het viaduct

De doorsnede van de viaductrand en het scherm loopt aan weerszijden van de

Van Heemstraweg door in de nieuwe taludbeplanting. Het oostelijke scherm zal op den duur nauwelijks zichtbaar zijn, als voor een echt groen scherm gekozen wordt.

4.5 KW ir. Van Stuivenbergweg

De huidige smalle onderdoorgang van deze landweg met twee smalle trottoirs heeft een rechthoekige doorsnede met afgeschuinde hoeken. Aan weerszijden van het grondlichaam staat een verticaal front in (verweerde) beton. De kruising met de A50 is schuin, onder plm. 65°.

De beplanting langs de A50 hangt aan de oost- en westzijde laag over het front en verzacht op die manier het beeld van de harde wand met de hoekige opening.

Nieuw op deze plaats is de geluidwerende voorziening van beperkte hoogte aan beide kanten.

De doorgaande beplanting tussen de langzaam verkeersvoorziening en de grens van de rijksgrond blijft gehandhaafd.

De onderdoorgang is nu uiterst somber.

Het groen draagt sterk bij aan de aanvaardbaarheid van het tunnelfront. Zodra de lengte

– bij gelijkblijvend profiel – zal worden vergroot tot plm. 85 m, wordt de “verlengde soberheid” echter onaanvaardbaar.

Het is een enge plek – hoe beperkt het gebruik ook mag zijn.

Dit feit vraagt om een ingreep in de vorm, zowel in plattegrond, als in doorsnede.

Het is de bedoeling om het nieuwe westelijk “tunneldeel” aansluitend op bestaande tunnelprofiel, een ruimere uitmonding te geven.

De zuidelijke wand wordt naar het westen doorgetrokken. De noordelijke wand krijgt een knik, zodat de monding aan de westkant in breedte verdubbelt.

Het dek van de onderdoorgang loopt onder plm. 15° over de nieuwe lengte plm. 2,5 m omhoog naar de nieuwe rechthoekige opening in de nieuwe westelijke betonwand.

Dit verruimt de onderdoorgang op een natuurlijke wijze en verkort de tunnellengete.

Over de onderdoorgang dient de beplanting door te lopen.

De langswanden van de tunnel dienen over 2,50 m hoogte, over de volle lengte van een hoogwaardige, onderhoudsarme afwerking te worden voorzien, licht van kleur.

Te denken is aan keramische tegels.

De wandvlakken boven de armaturen, alsmede het plafond wordt donkergrijs geschilderd.

Deze ingreep is als vleermuizenenvliegroute bedoeld.

Op plm. 2,50 m hoogte worden uitsluitend naar beneden schijnende - dus strijklicht op de wanden gevende - witte LED - armaturen aangebracht, over de volle lengte.

De bekabeling voor de verlichting is boven de armaturen onzichtbaar weggewerkt.

De lichtbron is wit – het licht brandt (vrijwel) altijd.

Aan de westkant komt over plm. 200m een geluidscherm, langs de weg. De langzaam verkeersroute loopt achter dit scherm langs. Het talud wordt beplant. Aan de oostkant staat langs de weg eerder (onder 4.2 en 4.4) genoemde scherm. Tussen de langzaam verkeersroute en de grens van het Rijkseigendom blijft de forse beplanting gehandhaafd.

4.6 KW Dijkstraat

Het kunstwerk is een haakse onderdoorgang, bestaande uit prefab beton liggers met vlakke onderzijde, die op de landhoofden zijn opgelegd.

De landhoofden lopen als geknikte betonwanden door tot op het niveau van de Dijkstraat.

De Dijkstraat heeft een belangrijke plaats in het lokale langzame verkeer. Dit komt omdat ter plaatse van de onderdoorgang op het maaiveld de twee (oost- en westzijde) langzaam verkeersroutes over de Waalbrug hier op het maaiveld eindigen.

Opmerkelijk is de robuust beplante westkant van de A50 in tegenstelling tot de open bocht aan de oostkant.

De onderdoorgang zelf is zowel aan oost- als westkant in boombeplanting opgenomen.

De onderdoorgang is donker en heeft een beperkte verlichting.

De wegverbreding van de A50 heeft hier een grote invloed – de beperkte ruimte maakt aan weerszijden van de onderdoorgang Dijkstraat een verticale grondkering noodzakelijk.

Aan de westkant is naar het noorden een lang geluidscherm vereist.

Aan de oostkant is dat slechts over een beperkte lengte het geval.

Deze omstandigheden – grondkering, geluidscherm en beplanting – vereisen samen met de nieuwe randen van het viaduct een geïntegreerde aanpak, zodat een bevredigend beeld ontstaat. Een met de randen van het KW Van Heemstraweg overeenkomende vormgeving ligt voor de hand. Omdat bij beide sprake is van verlenging van de vlakke plaat, begrensd door een nieuwe afdekrand van het viaduct.

Het geluidscherm sluit in vorm aan bij deze afdekrand, terwijl het links en rechts van de onderdoorgang in de beplanting verdwijnt.

Ook de grondkerende wanden worden opgenomen in de opgaande en overhangende beplanting: het te kiezen materiaal voegt zich daarin vanzelfsprekend.

Op deze manier wordt het KW Dijkstraat opnieuw onderdeel van de verschillende aspecten van het A50-grondlichaam – terwijl de robuuste beplanting langs de westkant van de A50 in de grote schaal blijft domineren.

Nieuw is de verlichting tegen de onderkant van het dek.

Twee banen witte verlichting over de volle lengte aangebracht boven de rand (van de asfaltbreedte) van de Dijkstraat, moeten ervoor zorgen dat er overdag en bij duisternis een veilige en overzichtelijke passage voor het langzame verkeer is. De bekabeling moet boven de armaturenreeks (uit het zicht) aangebracht worden.

Nieuw is ook de kwalitatief hoogwaardige en onderhoudsarme lichte afwerking van de beide wanden; over de volle lengte van de onderdoorgang, op het vlak tussen onderkant dek en de knik in de talusbekleding, op plm. 1,30 m. boven het niveau van de Dijkstraat.

Te denken is hierbij aan keramische tegels.

4.7 KW Tielsestraat

Het KW Tielsestraat is een schuin door het grondlichaam van de A50 verlopende onderdoorgang, met twee rijen driehoekige ondersteuningen en twee landhoofden.

Over de tussensteunpunten liggen forse prefab beton onderslagbalken.

Daarop liggen prefab beton voorgespannen liggers, met een vlakke onderzijde.

De Tielsestraat loopt tussen de tussensteunpunten door. Aan beide zijden is er een fietspad dat wordt begrensd door het talud onder het landhoofd en de tussensteunpunten.

De onderdoorgang Tielsestraat wordt naar de oostkant aanmerkelijk verlengd.

De aannemelijke oplossing is het doortrekken van de aanwezige constructie.

De landhoofden worden conform het bestaande verbreed. In de lijn van de tussensteunpunten komt één nieuw gelijkvormig steunpunt, waarop de verlengde onderslagbalk rust.

De verbreding heeft dezelfde hoogte en breedte als het bestaande kunstwerk, zodat het beeld van een vlakke onderkant dek gehandhaafd blijft.

Teneinde de rand van het viaduct slanker te doen ogen dan nu het geval is, wordt er aan beide zijden hetzelfde afdekrandelement toegepast dat ook bij de KW's Van Heemstraweg en Dijkstraat wordt toegepast.

De afsnuiting van de onderslagbalken volgt de lijn van dit randelement.

Witte verlichting die rijweg en fietspad verlicht, wordt in twee banen lijnvormig aangebracht langs de (fietspad)zijden van de tussensteunpunten, ter hoogte van de onderkant balk.

Het verlichtingsniveau is vergelijkbaar met de situatie bij de Van Heemstraweg. De bekabeling wordt boven de verlichting weggewerkt.

De bestaande taludbekledingen worden verwijderd, er komt een nieuwe bekleding aan weerszijden over de volle lengte.

Het materiaal moet licht van kleur zijn in verband met de reflectie. Te denken is aan witte betonkeien in gestraalde uitvoering, met wit opaalglas als toeslag.

Aan de westkant staat vanaf de Dijkstraat een geluidscherm dat doorloopt voorbij de Schebbelaarsdwarstraat. Aan de oostkant staat een scherm van ruime lengte dat ook over het kunstwerk doorloopt. Beide schermen staan langs de weg en bieden ruimte voor beplanting aan de bewonerskant.

4.8 KW Onderstalstraat

Ten westen van het knooppunt Valburg ligt de onderdoorgang voor fietsers en voetgangers, die niet alleen onder de A15 doorgaat, maar verder noordelijk ook de Betuweroute kruist. Dat is KW Onderstalstraat – tevens de zuidelijke calamiteitenontsluiting voor de Betuweroute.

De beperkte verlenging naar het noorden van deze onderdoorgang is het gevolg van de reconstructie van het knooppunt Valburg en van de nieuwe, verder naar het westen doorlopende invoegstroken.

De verticale betonwanden en het dek van de onderdoorgang kunnen – overeenkomstig het bestaande werk – worden doorgetrokken.

5. Nieuwe kunstwerken

5.1 Algemeen

Er zijn twee typen geheel nieuwe kunstwerken:

- de extra Waalbrug – zie hoofdstuk 6
- de drie nieuwe kunstwerken in elk der knooppunten Ewijk en Valburg, zullen in dit hoofdstuk worden behandeld onder 5.2 en 5.3

5.2 Knooppunt Ewijk

Het bestaande knooppunt Ewijk is aangelegd als een klassiek klaverblad.

Noord-zuid is de A50 de doorgaande route, die naar het westen op de N322 is aangesloten en naar het oosten op de A73.

Binnen het klaverblad verdwijnt het symmetrische patroon – om plaats te maken voor een zeer ruime route die de afslag van de A50 (noord) eerst onder de doorgaande oost-west route en vervolgens over de A50 voert, om dan weer onder de nieuwe afgebogen A73 door te gaan: dit is de verbindingsboog.

Verder naar het oosten voegen de rijbanen uit de drie richtingen, N322, A50 (noord) en A50 (zuid) samen tot de A73 (oost).

De nieuwe vormgeving van het knooppunt richt zich – in het verlengde van de functionele eisen – op de soepele aansluiting van de wegen, de grondlichamen, de onderdoorgangen en de viaducten in nauwe relatie met het kunstmatig gevormde groene landschap binnen het knooppunt.

Constructieve elementen die deze relatie verstoren zoals bijv. keerwanden en schijven, moeten worden vermeden.

De onderdoorgangen kenmerken zich primair door groene taluds met hooggelegen landhoofden.

De bestrating op de schuine vlakken onder de landhoofden past daarin op onopvallende wijze.

De overspanning is een plaat met een vlakke onderzijde.

De lijn van zowel de binnen- als de buitenrand van de plaat van het viaduct volgt als gebogen lijn de richting van de as van de weg. Dit geldt zowel voor de zichtbare plaatrand in beton als voor de geleiderail die daarop staat.

Langs de nieuwe verbindingsboog zal een doorgaande bomenrij de grote bocht aan de buitenzijde begeleiden.

In het zuidoost kwadrant verspringt deze bomenrij bij de verandering van richting van de weg naar de overzijde (noord).

De kern van de bestaande wilgenbeplanting in de drie kwadranten blijft, als eilanden in nieuw aangelegde waterpartijen. De taluds naar dit water zijn – in contrast met de steile taluds van de grondlichamen – zeer flauw aflopend.

Het zuidwest kwadrant blijft afgezien van de bomenrij onbegroeid – met een strak vormgegeven waterbekken en een stevig schiereiland dat oploopt naar de binnenkant van de zuidwestelijke buitenring.

Alle wegmeubilair begeleidt de doorgaande route zo neutraal mogelijk.

Samengevat is te stellen dat het compacte klaverblad onderlegger wordt voor een wijde verbindingsboog van noord naar oost, binnen de grenzen van het knooppunt.

Het landschap binnen het knooppunt bevestigt in de aanleg van het ('geaccidenteerde') maaiveld en van de bomenrijen die de verbindingsboog begeleiden, het dynamische beeld tot een rustig geheel. Daarin is voor de kunstwerken plaats als plaatvormige viaducten, met ondersteuning ter plaatse van de hoog gelegen landhoofden.

Als er meer ondersteuning nodig zijn dan alleen de landhoofden, dienen dit slanke ronde kolommen te zijn, omdat deze het beeld van de "openheid" zullen bevestigen.

5.3 Knooppunt Valburg

Het knooppunt Valburg is in aanleg een klassiek klaverblad.

Noord-zuid is de A50 de doorgaande (verhoogd liggende) route en oost-west is dat de op het maaiveld gelegen A15.

Het verbreden van de A50 en de autonome verkeersgroei maken dat verschillen in belangrijkheid van doorgaande trajecten en verbindingen tot herstructurering van het knooppunt leiden.

Op te merken is dat het knooppunt zijn aanvankelijke geometrische vorm in een vrije landschappelijke ligging enkele jaren geleden kwijtraakte door de aanleg van de Betuweroute. Deze goederenspoorlijn is aan de noordkant, vrijwel evenwijdig aan de A15, dichtbij het knooppunt prominent aanwezig als lijnstructuur met geluidsschermen, bovenbouw en eigen kunstwerken.

De A50 loopt (verhoogd liggend) over de op maaiveld gelegen spoorlijn heen. Vanuit het noorden over de A50 rijdend, wordt het overzicht over het knooppunt Valburg door de Betuweroute gedomineerd.

Met het bestaande klaverblad als onderlegger, worden binnen deze contour twee verbindingbogen aangelegd. De ene vormt de verbinding A50 (zuid) – A15 (west), de andere vormt de verbinding A15 (oost) – A50 (zuid).

Deze ingreep maakt drie nieuwe kunstwerken nodig:

- een hooggelegen viaduct over de A15 (west) voor de verbindingsoog naar de A50 (zuid).
- een redelijk lange onderdoorgang om de beide verbindingbogen onder de A50 (noord) evenwijdig aan de Betuweroute, te voeren.
- een redelijk lang hooggelegen viaduct over de A15 (oost) , voor de verbindingsoog van de A50 (zuid) naar de A15 (west). De lengte van dit kunstwerk wordt mede bepaald door de splitsing van de A15 (oost) naar de A50 (zuid).

De nieuwe vormgeving van het knooppunt richt zich – in het verlengde van de functionele eisen – op de soepele aansluiting van wegen, grondlichamen en kunstwerken. Dit gebeurt in nauwe relatie met het “kunstmatige” groene landschap binnen het knooppunt.

Constructieve elementen die deze relatie verstoren (bijv. keerwanden en schijven) moeten worden vermeden.

De nieuwe viaducten kenmerken zich daarom primair door de groene grondlichamen waarin de hooggelegen landhoofden als ondersteuning van vlakke plaatvormige viaducten zijn opgenomen. De bestrating op de schuine vlakken onder de landhoofden past daarin op onopvallende wijze. Als er bij het oostelijke viaduct en het westelijke meer ondersteuningen nodig zijn dan alleen de landhoofden, kunnen in de scheg tussen de twee rijbanen slanke, ronde kolommen te worden toegepast. Daarmee blijft het beeld van de verlangde “openheid” intact.

De vormgeving van het kunstwerk evenwijdig aan de Betuweroute is van een andere aard.

Door het vervallen van de twee noordelijke binnenbogen van het klaverblad komt er ruimte om de twee nieuwe verbindingbogen onder de A50 (noord) door te voeren. Er moet een onderdoorgang worden gegraven door de aanwezige aarden baan.

Het ligt voor de hand deze onderdoorgang zo breed te maken dat er steeds van een onbelemmerde, ruime blik over de gebogen wegen sprake is.

Twee dragende wanden, een gekromde wand aan de zuidkant en een rechte wand aan de noordkant, zijn voldoende om de prefab-liggers (met een vlakke onderkant) van de onderdoorgang te dragen. Er zijn dus geen tussensteunpunten.

De randen van de drie genoemde kunstwerken moeten op overeenkomende wijze gedetailleerd worden.

De bovengenoemde situatie en de herstructurering van het knooppunt vergen een zo rustig mogelijke landschappelijke inrichting van het knooppunt.

Het wegmeubilair begeleidt de doorgaande route zo neutraal mogelijk.

Samengevat is te stellen dat het knooppunt van het compacte klaverblad met zijn symmetrische beplanting radicaal verandert.

In de randzones van het knooppunt wordt de schaal groter en de aanleg wat losser.

Binnen het knooppunt is het kunstmatige (wegen)landschap gevarieerd en compact als de knoop zelf en robuust vormgegeven.

Het nieuwe patroon van bomenrijen en sloten strekt zich uit tot de ruimste buitenmaat van het knooppunt.

Het resultaat is een verantwoord terrein dat de automobilist visueel plezier kan bieden.

6. De extra Waalbrug als de grote uitdaging

6.1 De extra Waalbrug

De nieuw te maken brug zal samen met de bestaande brug het verkeer afwikkelen:

- het noord-zuid verkeer gebruikt de vier rijstroken van de nieuwe brug.
- het zuid-noord verkeer gebruikt de vier rijstroken van de bestaande brug.
- op beide bruggen is aan de buitenzijde een rijbaan voor langzaam verkeer beschikbaar.
- er blijft enige afstand tussen de beide bruggen.
- de bestaande brug ligt onder afschot naar twee kanten.
- de nieuwe brug ligt onder afschot naar één kant.

Op basis van deze functionaliteit is er alle aanleiding om te pleiten voor een vorm van “twee-eenheid” van de bestaande en de nieuwe brug.

De twee-eenheid gedachte leidt tot een aantal te beschouwen aspecten:

- het verticale alignement van de nieuwe brug ten opzichte van de bestaande brug.
- de constructiehoogte van het nieuwe brugdek in relatie tot het alignement.
- de hellingshoek van het nieuwe brugdek in relatie tot de constructiehoogte en de zichtlijnen vanaf beide bruggen naar het westen en het oosten.
- de (horizontale) vrije ruimte tussen de bruggen in relatie tot de hoogteligging van de brugdekken.
- de plaats en de vorm van de steunpunten, zowel van de hoofdoverspanning als van de aanbruggen.
- de constructiewijze en het materiaal van de hoofdoverspanning en van de aanbruggen.
- en als belangrijkste: de wijze van overspannen van en de materiaalkeuze voor de rivierbreedte van 270 m., in nauwe relatie tot ieder van de bovengenoemde aspecten.
- de plaatsen voor wegmeubilair en verlichting moeten zorgvuldig gekozen worden in verband met het ruimtelijke beeld.

Als bij de huidige Waalbrug de twee tuinen aan weerszijden van de in hoogte beperkte pylonen (plm. 50 m.), het resultaat zijn van rekenen zonder computer, dan heeft deze beperking in elk geval geleid tot een prachtige oplossing voor de rivieroverspanning.

De sterke punten van de huidige tuibrug zijn:

- de rivier met zijn uiterwaarden en oeverwallen komt in een vrij blikveld volop tot zijn recht – gezien vanaf de brug en gezien vanuit de omgeving.
- de twee pylonen in het midden van het brugdek benadrukken, samen met het doorgaande profiel van de kokerligger met de slanke randen, de enorme maat van oever tot oever.
- vanaf de uiterwaarden van grotere afstand waargenomen, geeft dit een sterk beeld van het brugdek, de grote lengte van de aanbruggen en de efficiënte hoofdoverspanning.
- eenvoudig, helder, eenduidig, rank – en structureel state of the art in de eerste helft van de zeventiger jaren.

Met als resultaat:

- “dit is de brug Ewijk” – niet te missen!

De nieuwe en de bestaande brug samen moet een twee-eenheid worden.

Een twee-eenheid is niet hetzelfde als een eenige tweeling, het is wel een afgewogen relatie die twee solitairen maakt tot twee-eenheid - door overeenkomst of evenwicht, door contrast of onmisbaarheid.

Voorbeeld: man en vrouw; landschap en luchten; dag en nacht; eb en vloed.

Om deze ambitie scherp te benadrukken en van een inspirerende start van het ontwerpen te voorzien, gaat het erom

- een door zijn heldere constructieve concept en
- door een werkelijk hedendaagse state of the art constructiewijze
- gerelateerd aan het silhouet van de pijlers van de aanbruggen en aan de hoogten van hoofdoverspanning en aanbruggen
- waarbij het silhouet van de bestaande pylonen en tuien mede zal leiden tot een krachtig nieuw silhouet van beide bruggen in één oogopslag – en dat gezien vanuit een groot aantal realistische gezichtspunten
- waarbij het vrije zicht zo min mogelijk door constructieve elementen (zoals bijv. “waaiers van tuikabels” of door (plaatvormige) ondersteuning) wordt gefrustreerd en waarbij het doorzicht van de onderbouw evenmin wordt gefrustreerd. Het betekent dat het ritme van de nieuwe ondersteuning in harmonie moet zijn met de bestaande ondersteuning.

Het betekent voor de onderbouw dat het visueel/ruimtelijke effect van de nieuwe en de bestaande steunpunten samen maximaal “openheid” en “doorzicht” moet bieden, gezien vanuit de verschillende, voorkomende kijkrichtingen.

Plaats, vorm en dimensies van de nieuwe ondersteuning zijn hierbij dus in relatie tot de bestaande ondersteuning van de grote aanbruglengten, aan de orde.

De nieuwe harmonie mag geen vertroebeling ten opzichte van het huidige ruimtebeeld geven.

- dat is de kwestie voor de hier verlangde intelligente constructiewijze

Op een afgeleid niveau spelen vanzelfsprekend ook aspecten als detaillering, materiaal, structuur en kleur. Dit geldt voor de nieuwe brug en voor aanpassingen aan de bestaande brug. Deze aspecten zullen vooreerst ondergeschikt zijn aan het idee van de twee-eenheid. Natuurlijk spelen zij een niet te verwaarlozen ondersteunende rol in de expressie van het ontwerp.

6.2 Waaldijk Zuid

Waaldijk Noord

De ruimtelijke context is bepaald, zowel door het landschap, de dijkweg langs de uiterwaard als door de bestaande landhoofden en tussensteunpunten van de brug.

Zoals in de voorwaarden voor de nieuwe brug het beeld van de twee-eenheid van bestaand en nieuw wordt benadrukt, zo geldt dat ook voor de verschijning van de landhoofden, bestaand en nieuw, naast elkaar – en dat op beide oevers.

Het nieuwe landhoofd kan, louter functioneel gezien, een kopie van het bestaande landhoofd zijn. Het zal daarmee in elk geval in harmonie moeten zijn.

Een groene aanaarding met graskeien afgedekt, tegen het bestaande en nieuwe landhoofd, zal de gepaste zachte landschappelijke inpassing van de beide landhoofden kunnen realiseren.

Ook hier geldt dat hemelwaterafvoeren vanaf de rand van de weg in het grondlichaam opgenomen moeten worden, om aldus onzichtbaar naar het niveau van het maaiveld uit te lopen.

7. Landschap

7.1 Het landschapsplan

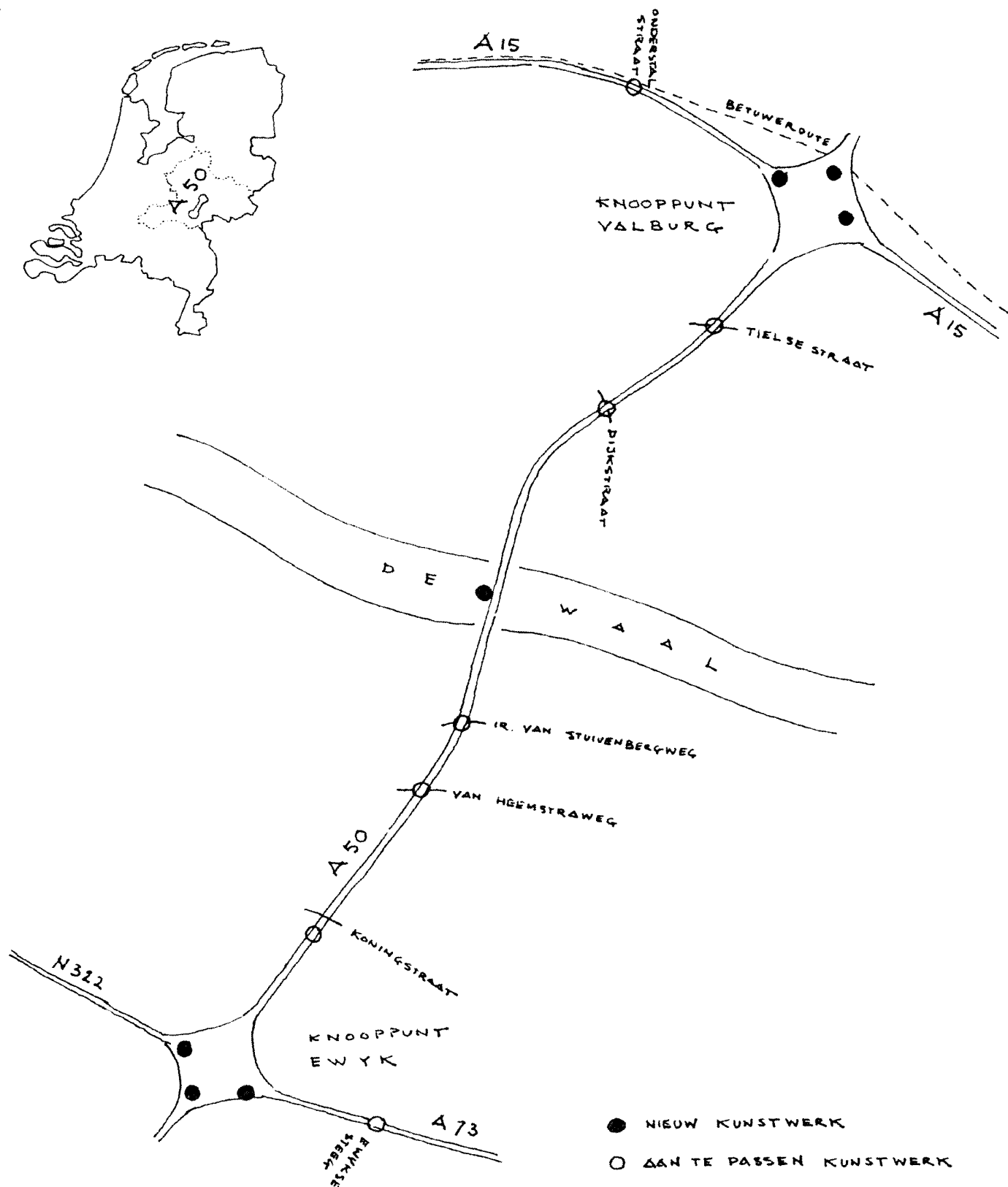
In hoofdstuk 3.1 is geschetst hoe de invloed van het rivierenlandschap de inspirerende achtergrond vormt voor de nieuwe Waalbrug en de nieuwe twee-eenheid van beide bruggen. In hoofdstuk 3.2 en 3.5 is middels enkele citaten het “Landschapsplan A50, Ewijk -Valburg” als onderdeel van het OTB aan de orde geweest.

De analyse van de huidige toestand in de hoofdstukken 2 en 3 van het Landschapsplan A50, de ruimtelijke ontwikkeling in de omgeving van de A50 in hoofdstuk 4 en de inpassingsvisie in hoofdstuk 6 geven de ambities voor het ontwerp voor het landschap als complementaire factor van de A50 als “bouwlichaam” goed aan.

De in het landschapsplan omschreven ambities voor de herstructurering van het landschap vormen daarom onvervreemdbaar deel van deze Ambitienotitie.

Arnhem/Leeuwarden,
december 2008

**architektenburo
irs. V E G T E R b.i.**



architektenburo
irs. VEGTER b.i.

Harlingerstraatweg 26 8916 BC Leeuwarden
t. 058-2150975 f. 058-2125126 e. vegter@planet.nl
www.architektenburovegter.nl

**Bijlage 4 bij adviesnota nr 09bw000357**

Inspiraakpunt
Postbus 30316
2500 GH DEN HAAG

Uw brief van	Uw kenmerk	Ons kenmerk 09uit08756	Datum 20 mei 2009	Verzonden d.d. 26 mei 2009
Onderwerp: zienswijze Ontwerp-Tracébesluit A50 (Ewijk - Valburg)		Behandeld door D. Ploum	Telefoonnummer (0481) 362127	Bijlage(n) geen

Geachte heer, mevrouw,

Met deze brief maakt de gemeente Overbetuwe haar zienswijze over het Ontwerp-Tracébesluit A50 Ewijk-Valburg (hierna: het Ontwerp-Tracébesluit) aan u kenbaar.

1) Voor het Ontwerp-Tracébesluit is onderzoek gedaan naar de effecten van de wegverbreding op de luchtkwaliteit. Op basis hiervan wordt in het Ontwerp-Tracébesluit gesteld, dat wordt voldaan aan de wettelijke normen en dat na verbreding de luchtkwaliteit voor het hoofdwegennet zelfs verbetert ten opzichte van de autonome situatie (zonder wegverbreding). Ook de grenswaarden voor het onderliggend wegennet worden niet overschreden. In het Ontwerp-Tracébesluit (paragraaf 4.2.2. en 4.2.3) wordt dan ook tot de conclusie gekomen dat er geen snelheidsverlaging of andere maatregelen nodig zijn voor de verbetering van de luchtkwaliteit.

Dit staat, naar onze opvatting, haaks op eerdere (eveneens recente) onderzoeken van Rijkswaterstaat naar de luchtkwaliteit langs de A50. Hierin werden op diverse punten overschrijdingen gerapporteerd. Om de overschrijdingssituaties op te lossen werd het toepassen van luchtschermen en Dynamische Verkeers Maatregelen voorgesteld. In het verlengde hiervan heeft Rijkswaterstaat in eerdere overleggen aangegeven dat geluidsschermen die door het plaatsen van luchtschermen zouden komen te vervallen ingezet zouden kunnen worden op andere plaatsen langs het tracé. Wij verzoeken u ons daarover opheldering te geven, met name waar het gaat om de relatie tussen de uitkomsten van eerdere onderzoeken (waar overschrijdingen werden geconstateerd) en de situering van nieuwe lucht- en geluidsschermen. Wij kunnen één en ander niet rijmen. Daarbij is het onze ambitie dat extra schermen worden ingezet ten behoeve van extra geluidsreductie en afvang van fijnstof nabij Herveld Zuid. Overigens vraagt ook de fasering bij de aanleg van geluidsschermen uitdrukkelijk aandacht. Zo zijn er met name afspraken gemaakt tussen gemeente Overbetuwe, Rijkswaterstaat en provincie met betrekking tot situering en tijdstip van realisatie/groeninvulling van geluidsschermen bij het perceel van Van Manen (Schebbelaarsedwardsstraat 3, 6674 Herveld). Deze afspraken zijn vastgelegd in een brief van de gemeente Overbetuwe (zie onze referentie 08uit09081 d.d. 17 juni 2008). Wij vragen u hiermee bij de uitvoering van werkzaamheden rekening te houden.



2) Het adviesbureau ES Consulting (Emmerichseweg 3, 6909 DE Babberich) heeft in opdracht van ons onderzoek gedaan naar de effecten van de bestaande groenstructuren langs de A50 in relatie tot de nieuw aan te leggen groenstroken op de lokale luchtkwaliteit en de geluidbelasting. Uit dit onderzoek is naar voren gekomen dat er door het verwijderen van een bestaande groenstructuur en het aanbrengen van een nieuwe groenstructuur, een significant effect optreedt ten aanzien van de concentraties NOx en PM10. De concentratie NOx en het aantal overschrijdingsdagen van het 24 uur gemiddelde van PM10 nemen in de nieuwe situatie toe. Ook heeft de nieuwe situatie een negatief effect op de geluidbelasting. In de rekenmodellen voor het berekenen van de geluidbelasting wordt hier echter geen rekening mee gehouden. Wij vragen u daarom aan te geven wat het effect is op de lokale luchtkwaliteit en geluidbelasting als de oude groenstructuren worden verwijderd en er in beperktere mate (gezien leeftijd en oppervlakte) herplant plaatsvindt. De volgende vraag hangt daarmee samen: bent u bereid om bij het nader vormgeven van de geplande geluidsscherminformatie, de positieve effecten die groenstructuren kunnen hebben op de luchtkwaliteit en geluidbelasting, hierbij te integreren? Dit kan bijvoorbeeld door de geluidsschermen ook aan de wegzijde te voorzien van beplanting.

3) De verwijdering van de bestaande beplanting (conform paragraaf 5.2.3.) als gevolg van de verbreding van de A50 heeft een behoorlijke impact op het landschap en op de woonbeleving (ervaren geluidbelasting en luchtkwaliteit) in de kern Herveld Zuid. Bij Herveld Zuid komt een smallere beplantingsstrook terug, waardoor vooral in de eerste jaren na herplant een direct zicht ontstaat op de snelweg en ook een verslechtering optreedt ten aanzien van luchtkwaliteit. Het zal minimaal 30 jaar duren voordat de nieuwe beplanting eenzelfde grootte heeft bereikt. In het landschapsplan staat dat er een boommaat 12-14 wordt teruggeplant. Dit is een kleine boommaat die er voor zorgt dat het nog jaren duurt voordat er bomen van enig formaat staan. Gelet hierop, dringen wij er bij u op aan om op dit onderdeel (compensatie Boswet) een extra toeslag te hanteren en in ieder geval de terugplant met een zwaardere boommaat (maat 16-18) te doen. In ieder geval vraagt daarbij de leefbaarheid in de kern Herveld Zuid extra aandacht; dat kan ook door aanleg van extra geluidsschermen.

4) Wat betreft de externe veiligheid: bij de voorbereiding van het Ontwerp-Tracébesluit heeft geen afstemming plaats gevonden met de Regionale Brandweer ten aanzien van de verplichte toets op externe veiligheidsaspecten voor bedrijven / woningen die nabij de (verbrede) snelweg gesitueerd zijn. Wij verzoeken u om alsnog dit te doen en de resultaten van dit onderzoek af te stemmen met de Regionale Brandweer.

Wij gaan ervan uit dat u deze zienswijzen bij uw besluitvorming betreft. Uw besluit zien wij te zijner tijd tegemoet.

Hoogachtend,

Burgemeester en wethouders,
de gemeentesecretaris, de loco-burgemeester,

Th.M.M. Hoex

J.H.G. Walraven

Afschriften:

- Stichting Behoud Betuws Landschap
t.a.v. de heer F. Hollinger
Lechstraat 2
6674 AV Herveld
- Stadsregio Arnhem Nijmegen
Postbus 6578
6503 GB Nijmegen

Bijlage 5: persbericht bij adviesnota nr *exlw 000357* (OTB A50 Ewijk – Valburg)

Persbericht wordt nog toegevoegd door Wijnand Alink