

1236-37<sup>(2e)</sup>

# Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N50 Ramspol – Ens



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

P 1236- 37  
(2e ex)

# Richtlijnen voor de Trajectnota/MER N50 Ramspol – Ens

augustus 2002

Vastgesteld door de Minister van Verkeer en Waterstaat overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized initial 'D' followed by a long horizontal line.

Den Haag,

Vastgesteld door de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer overeenkomstig het bepaalde in artikel 7.15 Wet milieubeheer

A handwritten signature in black ink, appearing to be the name 'Kamp' written in a cursive style.

Den Haag,

# Inhoudsopgave

---

<b>INHOUDSOPGAVE</b> .....	<b>3</b>
<b>1 INLEIDING</b> .....	<b>1</b>
<b>2 PROBLEEMSTELLING, DOEL EN BESLUITVORMING</b> .....	<b>2</b>
2.1 PROBLEEMSTELLING .....	2
2.2 DOEL .....	2
2.3 WETTELIJK EN BELEIDSKADER EN BESLUITVORMING .....	3
<b>3 VOORGENOMEN ACTIVITEIT EN ALTERNATIEVEN</b> .....	<b>4</b>
3.1 ALGEMEEN .....	4
3.2 ALTERNATIEVEN .....	4
3.3 MEEST MILIEUVRIENDELIJK ALTERNATIEF .....	5
<b>4 BESTAANDE MILIEUTOESTAND, AUTONOME ONTWIKKELING EN GEVOLGEN VOOR HET MILIEU</b> .....	<b>6</b>
4.1 ALGEMEEN .....	6
4.2 VERKEER .....	7
4.3 WOON-EN LEEFMILIEU .....	7
4.4 NATUUR, LANDSCHAP, BODEM EN WATER .....	8
<b>5 VERGELIJKING VAN DE ALTERNATIEVEN</b> .....	<b>10</b>
<b>6. LEEMTEN IN INFORMATIE</b> .....	<b>11</b>
<b>7. EVALUATIEPROGRAMMA</b> .....	<b>12</b>
<b>8. VORM EN PRESENTATIE</b> .....	<b>13</b>
<b>9. SAMENVATTING VAN HET MER</b> .....	<b>14</b>
<b>BIJLAGEN</b>	
▪ Nota van commentaar inspraak	
▪ Nota van commentaar bestuursorganen	

# 1 Inleiding

---

Op het wegvak N50 Ramspol – Ens is de verkeersveiligheid in vergelijking met andere wegen onvoldoende. Bovendien zal de situatie als gevolg van de ombouw van omliggende wegvakken waarschijnlijk verder verslechteren. Naast veiligheid spelen ook problemen als onvoldoende vrije doorgang voor de scheepvaart (vaarweg klasse Va) en de slechte technische staat van de Ramspolbrug en de verminderde doorstroming van het verkeer. De nu gestarte planstudie zoekt naar oplossingen om de verkeersveiligheid zo snel mogelijk te verbeteren.

Voor deze trajectstudie wordt de procedure conform de tracéwet gevolgd. Ten behoeve van het tracébesluit wordt een milieu-effectrapport opgesteld. Doel van de richtlijnen is om aan te geven welke informatie het MER moet bevatten om het mogelijk te maken het milieubelang volwaardig in de besluitvorming mee te nemen. Het bevoegd gezag is de minister van Verkeer en Waterstaat en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu. De initiatiefnemer is de Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied.

De richtlijnen zijn gebaseerd op de startnotitie alsmede op de adviezen van de wettelijke adviseurs, de Commissie voor de m.e.r. en de commentaren en opmerkingen die naar aanleiding van de startnotitie zijn ingebracht (zie bijlage).

---

## 2 Probleemstelling, doel en besluitvorming

---

*Artikel 7.10, lid 1 onder a van de Wet milieubeheer*

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

*Artikel 7.10, lid 1, onder c van de Wet milieubeheer*

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

### 2.1 Probleemstelling

Uit de startnotitie blijkt dat de verkeersveiligheid tussen Ramspol en Ens het hoofdprobleem is. Daarnaast worden overige problemen en aandachtspunten genoemd: de verkeersafwikkeling, de scheepvaart en de slechte technische staat van de brug. Naast de in de startnotitie gegeven informatie moet in het MER ter onderbouwing van het probleem worden aangegeven:

- de aard en omvang van de verschillende problemen met steeds als tijdshorizon het jaar 2020
- de aard en omvang van het wegverkeer op de N50 en het dwarsverkeer (waarbij onderscheid gemaakt wordt tussen lokaal en doorgaand verkeer en tussen verkeerssoorten);
- de aard en omvang van de scheepvaart (incl. de afmetingen van de te onderscheiden groepen en de verdeling van (mast)hoogten;
- de aard (incl. plaats, tijdstippen), omvang en achterliggende oorzaken van de verkeersonveiligheid;
- de aard en omvang van de vertragingen voor het wegverkeer en de scheepvaart, inclusief de tijdstippen en duur dat de brug open/dicht is en eventuele andere achterliggende oorzaken.

### 2.2 Doel

Uit de probleemstelling moet een concrete en duidelijk omschrijving van het doel (of de doelen) worden afgeleid. Daarbij moet worden aangegeven wat de relatie is met de doelstellingen van het landelijk verkeer- en vervoerbeleid en de criteria voor stroomwegen in het kader van Duurzaam Veilig.

Er dient een duidelijke prioritering aangebracht te worden in de doelen door een hoofddoel (het oplossen van het verkeersveiligheidsprobleem) en subdoelen aan te wijzen.

---

Doelen moeten zodanig worden beschreven dat ze kunnen dienen voor de afbakening van alternatieven en varianten. Ook moeten alternatieven en varianten op basis van de beschrijving van de doelen getoetst kunnen worden op hun doeltreffendheid.

### 2.3 Wettelijk en beleidskader en besluitvorming

Kort moet worden aangegeven welke randvoorwaarden en uitgangspunten (ruimtelijke beperkingen, grenswaarden emissies e.d.) gelden bij dit voor-nemen op basis van het wettelijk en beleidskader. Besteed hierbij ook aandacht aan de Nota Belvédère, het Besluit Luchtkwaliteit (19-7-01) waarin de dochterrichtlijn 1999/30/EG is geïmplementeerd, en aan de wet-ten regelgeving voor soortbescherming (gezien de aanwezige populaties beschermde soorten). Daarnaast moeten de beschermingsformules van de Ecologische Hoofd Structuur (EHS) en de Vogel- en Habitatrichtlijn worden behandeld gezien de ligging van de N50 in en nabij beschermde gebieden. Geef op kaart een duidelijk overzicht van de verschillende gebieden met een beschermde status, waaronder de gebieden van de EHS, de Vogelrichtlijn, de Conventie van Ramsar, stiltegebieden, het staats- en beschermd natuurmonument en Belvédèregebieden.

De consequenties van het wettelijk en beleidskader voor de ontwikkeling van alternatieven moeten worden aangegeven.

Het MER dient aan te geven dat het is opgesteld voor een tracébesluit van de ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM). Beschrijf volgens welke procedure en welk tijdpad dit geschiedt en welke adviesorganen en instanties daarbij formeel en informeel zijn betrokken. Geef ook de reeds genomen besluiten aan die relevant zijn voor het voornemen. Tot slot moeten de besluiten worden aangegeven die in een later stadium nog moeten worden genomen voor realisatie.

---

## 3 Voorgenomen activiteit en alternatieven

---

*Artikel 7.10, lid 1, onder b van de Wet milieubeheer*

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

*Artikel 7.10, lid 3 van de Wet milieubeheer*

*"Tot de ingevolge het eerste lid, onder b, te beschrijven alternatieven behoort in ieder geval het alternatief waarbij de nadelige gevolgen voor het milieu worden voorkomen, dan wel, voor zover dat niet mogelijk is, deze met gebruikmaking van de beste bestaande mogelijkheden ter bescherming van het milieu, zoveel mogelijk worden beperkt."*

### 3.1 Algemeen

De alternatieven en varianten moeten worden beschreven voor zover deze gevolgen hebben voor het milieu. Het verdient aanbeveling om onderscheid te maken tussen activiteiten die plaatsvinden in de aanlegfase en de gebruiksfase.

Daar waar in het MER effecten worden beschreven wordt bedoeld op die effecten die optreden bij realisatie van de voorgenomen activiteiten, waarbij een planhorizon wordt aangehouden van 2020.

Bij elk alternatief moet worden aangegeven welke preventieve en mitigerende maatregelen worden getroffen (analoog aan de te verwachten milieueffecten, waaronder ontsnipperingsmaatregelen, maar ook bijvoorbeeld het aanleggen van beschutte fietspaden op de brug). Ook moet worden aangegeven welke mitigerende maatregelen tijdens de aanleg kunnen worden getroffen om hinder en verkeersonveilige situaties te beperken of te voorkomen. Mitigerende maatregelen zijn niet exclusief voor het meest milieuvriendelijk alternatief, maar moeten bij alle alternatieven worden behandeld. Indien compensatie aan de orde is, dan dienen de compenserende maatregelen te worden uitgewerkt en beschreven volgens de daarvoor geldende regels.

### 3.2 Alternatieven

De keuze van de alternatieven (inclusief flankerende maatregelen) moet in het MER worden gemotiveerd in relatie tot de verdere uitwerking van de problematiek. Dit wil zeggen dat de relatie tussen het probleem en de mogelijke oplossing in de vorm van alternatieven duidelijk moet kunnen worden gelegd.

---

De volgende alternatieven dienen te worden uitgewerkt:

- Nul-alternatief (is de referentiesituatie o.b.v. autonome ontwikkelingen)
- het nulplus-alternatief,
- het basialternatief (met 2 varianten)
- het verleggingsalternatief (met 3 varianten).
- het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (MMA)

Zoals de startnotitie aangeeft, is het mogelijk dat uitwerking van een combinatie van onderdelen van verschillende alternatieven relevant is. Bij de in de startnotitie voorgestelde varianten met ongelijkvloerse kruisingen zullen ook oplossingen met verdiepte ligging, en bij oplossingen met gelijkvloerse kruisingen rotondes moeten worden bezien.

Ten behoeve van de effectbeschrijving moeten de alternatieven en varianten zodanig uitgewerkt worden, dat voldoende inzicht wordt verkregen in:

- de vormgeving van de weg, incl. kruisingen en aansluitingen (globaal);
- de bouwmethode (globaal);
- de afwikkeling van de verschillende soorten verkeer.

### 3.3 Meest milieuvriendelijk alternatief

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) moet uitgaan van de beste bestaande reële mogelijkheden ter bescherming en/of verbetering van het milieu en binnen de competentie van de initiatiefnemer liggen. Voor het MMA moeten de volgende uitgangspunten worden gehanteerd:

- duurzaamheid als leidende ontwerpfilosofie: minimaal gebruik van grondstoffen en ruimte;
- zo veel mogelijk beperken van milieueffecten op het gebied van geluidshinder, lokale luchtverontreiniging, bodem, waterhuishouding en lichtemissie;
- een optimale inpassing in de omgeving door ontsnipperingsmaatregelen en behoud van landschappelijke en cultuurhistorische waarden.

Vooralsnog wordt voor de oplossing van het probleem op het gebied van de verkeersveiligheid een tunnel als erg ingrijpend en kostbaar gezien. Echter, het tunnelalternatief zal (conform het advies van de commissie MER) niet op voorhand worden uitgesloten. Mocht het Bevoegd Gezag bij de uitwerking van de trajectnota MER oordelen dat de nu voorgestelde alternatieven en varianten significant negatieve effecten hebben op natuur en milieu, die mogelijk met een tunnel kunnen worden voorkomen, dan zal het MMA als tunnelalternatief worden uitgewerkt.



---

## 4 Bestaande milieutoestand, autonome ontwikkeling en gevolgen voor het milieu

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

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

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

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

### 4.1 Algemeen

#### **Beschrijving studiegebied**

Het studiegebied moet op kaart worden aangegeven en omvat het tracé en haar omgeving, voor zover daar effecten van de alternatieven kunnen gaan optreden. Per milieuaspect (lucht, bodem, water, enz.) kan de omvang van het studiegebied verschillen. Het onderliggend wegennet (en de effecten daarop) moet worden meegenomen voor zover daar de verkeersintensiteiten t.o.v. de autonome ontwikkeling met 20% af- of 30% toenemen.

#### **Bestaande toestand en autonome ontwikkeling**

Voor de beschrijving van de huidige situatie dient het jaar 2001 of later te worden gebruikt. Voor de autonome ontwikkeling en de effectvergelijking dient uitgegaan te worden van het jaar 2020. Daar waar dit beleidsmatig of wettelijk is vereist worden effecten vergeleken met doelstellingen voor andere jaren. De bestaande toestand van het milieu in het studiegebied en de autonome ontwikkeling hiervan, moet worden beschreven als referentie voor de te verwachten milieueffecten. Daarbij wordt onder de autonome ontwikkeling verstaan: de toekomstige ontwikkeling van het milieu, zonder dat één van de alternatieven wordt gerealiseerd. Bij deze beschrijving moet het MER uitgaan van ontwikkelingen van de huidige activiteiten in het studiegebied, van reeds genomen besluiten over nieuwe activiteiten en van conceptbesluiten die binnen afzienbare tijd worden vastgesteld.

#### **Milieugevolgen**

Bij de beschrijving van de milieugevolgen dienen de volgende algemene richtlijnen in acht te worden genomen:

- naast negatieve effecten moet ook aan positieve effecten aandacht worden besteed;
- expliciet dient te worden ingegaan op cumulatie van effecten, bijvoorbeeld de cumulatie van de versnippering van de EHS als tussen de balgstuw en de oude brug een derde oeververbinding wordt gebouwd;
- bij de beschrijving dienen de gevolgen van de aanlegfase en de gebruiksfase te worden betrokken.

---

## 4.2 Verkeer

Het MER dient de huidige situatie van het weg- en scheepvaartverkeer en de autonome ontwikkeling hiervan te beschrijven, alsmede het effect van de verschillende alternatieven en varianten op de intensiteiten, doorstroming en verkeersveiligheid. Hiervoor kan de aanzet zoals gegeven in de startnotitie verder worden uitgewerkt, waarbij ook aan bod komen:

- een verkeersprognose voor het jaar 2020 op basis van de actuele situatie en gebaseerd op realistische uitgangspunten van het mobiliteitsbeleid, voor het betreffende wegvak en de aansluitende wegvakken, waarbij het effect van de nieuwe verkeerssituatie bij Kampen wordt meegenomen; ga ook in op de intensiteit/capaciteitverhouding;
- het effect van de verschillende alternatieven en varianten op de genoemde aspecten zoals aard en omvang van wegverkeer en scheepvaart;
- de aansluiting van en doorstroming op het onderliggende wegennet (incl. het effect op de verkeersafwikkeling op de kruispunten bij Ens en Ramspol).

## 4.3 Woon-en leefmilieu

Bij de effectbeschrijving voor het onderdeel woon- en leefmilieu gaat het, zoals de startnotitie ook aangeeft, om de milieuaspecten geluid, lucht, sociale aspecten (zoals barrièrewerking) en externe veiligheid. Daarnaast is ook hinder tijdens de aanlegfase een aspect. De beschrijving in het MER kan worden gebaseerd op hetgeen de startnotitie per aspect voorstelt, met in aanvulling daarop aandacht voor:

### **Geluid**

Voor geluidsgevoelige objecten (woningen) binnen de geluidzone van de weg dient de geluidbelasting ten gevolge van de nieuwe weg te worden bepaald. Hanteer bij de bepaling van het aantal nieuwe "gehinderden" klassen van 5 dB(A), waarbij de geluidscontouren vanaf de voorkeursgrenswaarde 50 dB(A) worden bepaald. In het MER moet staan voor hoeveel woningen er een hogere grenswaarde dient te worden aangevraagd.

Tevens worden de effecten van toepassing van dubbellaags ZOAB op de geluidhinder in beeld gebracht.

### **Externe veiligheid**

Onderbouwd moet worden hoe de intensiteit van het transport van gevaarlijke stoffen na realisatie van de nieuwe N50 zal veranderen. Tevens dient te worden aangegeven om welke stoffen het gaat. Maak (contour)berekeningen voor het individueel risico (IR) en het groepsrisico (GR) voor zowel de huidige als de toekomstige situatie.

### **Hinder tijdens de aanleg**

Aangenomen wordt dat alle in aanmerking komende maatregelen om overlast in de aanlegfase te beperken worden genomen. Deze maatregelen kunnen in het MER vast kort worden aangeduid.

---

#### 4.4 Natuur, landschap, bodem en water

De beschrijving van de effecten op natuur, landschap, bodem en water kan worden gebaseerd op hetgeen de startnotitie per aspect voorstelt, met in aanvulling daarop aandacht voor:

##### **Natuur**

Voor de beschrijving van de bestaande situatie moeten in het MER de soorten in het studiegebied in beschouwing worden genomen die een beschermde status hebben en naar verwachting worden beïnvloed door de alternatieven. Van de geselecteerde soorten moet voor de bestaande situatie worden aangegeven:

- aanwezigheid van de populatie in het studiegebied (voorkomen, verspreiding, grootte en dichtheid);
- kwaliteit van het habitat;
- belang / bijdrage van de populatie voor de nationale populatie.

Voor het bepalen van de milieueffecten moet voor de soorten die worden beschreven in de bestaande situatie worden bepaald hoe de populatie verandert door versnippering, door verstoring door licht en geluid en door directe vernietiging. Dit moet worden beschreven voor de situatie zowel met als zonder mitigatie/natuurcompensatie en/of andere natuurbevorderende maatregelen.

Geef specifiek de geluidsbelasting als gevolg van de toename van verkeer op de natuurgebieden aan (waaronder het stiltegebied Zwarte meer) d.m.v. contouren vanaf 35 dB(A).

Beschrijf het effect (door geluidsbelasting en directe vernietiging) op de zuidelijke moerasoever en de bestaande natuurontwikkelingsprojecten zoals de IJsselmonding, waarbij het moment en de mate van aantasting moeten worden weergegeven.

Ook eventuele effecten op het aquatische milieu moeten worden beschreven.

Vervolgens moet worden aangegeven of er sprake is van aantasting volgens de beschermingsformules van de EHS en de Vogel- en Habitatrichtlijn. Als dit het geval is, zal een passende beoordeling moeten worden gemaakt. Indien de conclusie wordt getrokken dat significante gevolgen *niet* zullen optreden, moet worden onderbouwd op welke gronden die conclusie getrokken is. Hierbij dient te worden beschreven op welke wijze de gebieden door het project worden beïnvloed en waarom dat niet als significant wordt beoordeeld.

##### **Landschap**

Beschrijf in het MER niet alleen de aantasting dan wel inpassing van waardevolle landschappelijke en cultuurhistorische elementen (open polderlandschap, uitzicht op Schokland), maar ook de huidige situatie en autonome ontwikkeling daarvan. Hetzelfde geldt voor de visueel-ruimtelijke structuur. Besteed hierbij aandacht aan het hele tracé, incl. de kruising met het water.

---

**Bodem en water**

Beschrijf in het MER niet alleen de effecten op bodem en water, maar ook de huidige situatie en autonome ontwikkeling ervan. Tevens moet voor de aanlegfase worden aangeduid wat tijdelijke en blijvende effecten kunnen zijn van bouwputten (bemaling) op de (kwaliteit van) oppervlaktewater en grondwater.

**Ruimtegebruik**

Geef behalve het ruimtegebruik van de verschillende alternatieven en varianten ook het ruimtegebruik van de huidige situatie weer.

---

## 5 Vergelijking van de alternatieven

---

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

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

De milieueffecten van de alternatieven moeten onderling én met de referentie(s) worden vergeleken. Doel van de vergelijking is inzicht te geven in de mate waarin, dan wel de essentiële punten waarop, de positieve en negatieve effecten van de alternatieven verschillen. Vergelijking moet bij voorkeur op grond van kwantitatieve informatie plaatsvinden.

Bij de vergelijking moeten de doelstellingen en de grens- en streefwaarden van het milieubeleid worden betrokken.

Hoewel dit geen verplicht deel van het MER uitmaakt zal er een indicatie worden gegeven van de kosten van de verschillende alternatieven.

---

## 6. Leemten in informatie

---

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

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

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

Beschreven moet worden:

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

---

## 7. Evaluatieprogramma

---

Artikel 7.39 van de Wm:

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

Bij het tracébesluit dient aangeven te worden op welke wijze en op welke termijn een evaluatieonderzoek verricht zal worden om de voorspelde effecten met de daadwerkelijk optredende effecten te kunnen vergelijken en zo nodig aanvullende mitigerende maatregelen te treffen.

Het MER dient reeds een aanzet tot zo'n evaluatieprogramma te bevatten, omdat er een sterke koppeling bestaat tussen de gebruikte voorspellingsmethoden, de leemten in kennis en het op te stellen evaluatieprogramma. De evaluatie dient in ieder geval betrekking te hebben op de relatie tussen de verkeersprognose(s) en de daarbij optredende geluidbelastingen.

---

## 8. Vorm en presentatie

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

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

Het MER bestaat uit een samenvatting en een hoofdnota. Daarnaast zijn er onderzoeken waar de informatie uit de hoofdnota op is gebaseerd. Het is niet noodzakelijk deze onderzoeken om te werken in een deelnota alvorens deze wordt opgenomen in de hoofdnota.



---

## 9. Samenvatting van het MER

---

**Artikel 7.10, lid 1, onder h van de Wm:**

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

De samenvatting is het deel van het MER dat vooral dient ter informatie van insprekers en overige geïnteresseerden en verdient daarom bijzondere aandacht. Het moet als zelfstandig document leesbaar zijn en een goede afspiegeling zijn van de inhoud van het MER. Daarbij moeten de belangrijkste zaken zijn weergegeven, zoals:

- de hoofdpunten voor de besluitvorming;
- de alternatieven en varianten;
- de belangrijkste effecten voor het milieu bij het uitvoeren van de alternatieven en varianten (bij voorkeur in tabelvorm);
- de vergelijking van de alternatieven en de argumenten voor de selectie van het mma;
- belangrijke leemten in kennis.

---

## BIJLAGEN

---

## **Bijlage**

**Nota van commentaar n.a.v. de adviezen van de betrokken bestuursorganen  
en Wettelijke Adviseurs rond de Startnotitie N50 Ramspol-Ens**

**Betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs met adviezen naar aanleiding van  
Startnotitie N50 Ramspol-Ens**

- 1 Gemeente Noordoostpolder  
Postbus 155, 8300 AD EMMELOORD
- 2 Provincie Overijssel  
Postbus 10078, 8000 GB ZWOLLE
- 3 Gemeente Kampen  
Postbus 5009, 8260 GA KAMPEN
- 4 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij  
Postbus 603, 1110 AP DIEMEN
- 5 Waterschap Zuiderzeeland  
Postbus 229, 8200 AE Lelystad
- 6 Provincie Flevoland  
Postbus 55, 8200 AB Lelystad

## Inleiding

Gedurende de periode van 25 februari tot en met 24 maart 2002 heeft de Startnotitie N50 Ramspol-Ens ter visie gelegen. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om haar of zijn zienswijze kenbaar te maken op de vraag wat onderzocht dient te worden om zicht te krijgen op de beste oplossing voor de bestaande problemen. Daarnaast hebben de betrokken bestuursorganen (provincies, gemeenten, waterschappen) en de Wettelijke Adviseurs adviezen uitgebracht naar aanleiding van de startnotitie.

De richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn mede gebaseerd op de ontvangen adviezen.

De adviezen zijn gesplitst in deelreacties. Deze deelreacties zijn elk voorzien van een volgnummer.

Deze bijlage bij de Richtlijnen bevat een reactie van het bevoegd gezag (Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) op de naar voren gebrachte adviezen.

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Gemeente Noordoostpolder
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Deelreactienummer: 1</b>  De gemeente Noordoostpolder juicht het toe dat een start is gemaakt met de tracéwetprocedure voor het traject Ramspol-Ens, maar betreurt dat gelet op de overeenkomst uit 1997 niet eerder een start is gemaakt met deze procedure.</p> <p><b>Deelreactienummer: 2</b>  Gelet op de eerder gemaakte afspraken over de Ramspolbrug behoeft het Nulalternatief en het Nulplusalternatief niet nader uitgewerkt te worden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 3</b>  De gemeente Noordoostpolder is van mening dat gelet op de geschepte verwachtingen, het project eerder uitgevoerd zou moeten worden dan 2008.</p> <p><b>Deelreactienummer: 4</b>  Het huidige gereserveerde budget zal ontoereikend zijn voor zowel een nieuwe brug, als reconstructie tot autoweg. Dit mag volgens de gemeente Noordoostpolder geen aanleiding zijn om het meest wenselijke alternatief niet uit te voeren. M.a.w. zal er, indien wenselijk, gezocht moeten worden naar extra middelen om het beste alternatief uit te kunnen voeren.</p> <p><b>Deelreactienummer: 5</b>  Bij de te onderzoeken alternatieven dienen de geformuleerde uitgangspunten op grond van Duurzaam Veilig te worden toegepast.</p> <p><b>Deelreactienummer: 6</b>  In het effectonderzoek zal met het oog op de ontsluiting van het glastuinbouwgebied aandacht moeten worden besteed aan de gevolgen voor de aansluitingen Kamperzandweg en Ramsweg/Zwartemeerweg. Bij afsluiting van deze aansluiting(en) dient een goede alternatieve route te worden geboden die niet ten koste gaat van de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in Ens.</p>	<p>Gelet op diverse ontwikkelingen rondom onder meer het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport is prioriteit gegeven aan de uitvoering van het traject Ens-Emmeloord.</p> <p>Het nulalternatief dient louter als het volgens de Tracéwet-procedure verplichte referentiealternatief. Het biedt geen oplossing voor de verkeerskundige problemen en slechts een tijdelijke oplossing voor de slechte technische staat van de brug.  Het nulplusalternatief is een minimumalternatief. Het is een reële optie waarbij het effect van kleinschalige maatregelen onderzocht wordt.</p> <p>Vooralsnog is in 2007 de start van de uitvoering. Mocht er eerder tot een besluit kunnen worden gekomen, en de financiële middelen zouden beschikbaar zijn, dan behoort eerdere uitvoering tot de mogelijkheden. Dit ligt echter niet in de lijn der verwachting.</p> <p>Het huidige rijksbudget ligt vooralsnog vast. Aanvullende financiering door derden is in principe ook mogelijk.</p> <p>De principes van Duurzaam Veilig worden zoveel mogelijk als uitgangspunt gehanteerd.</p> <p>In de alternatieven die in de Trajectnota/MER worden uitgewerkt zal ook de afwikkeling van het lokale verkeer in en om Ens worden opgenomen. Gelet op de functie van de N50 (stroomweg) en de doelstellingen conform Duurzaam Veilig is het streven erop gericht het aantal aansluitingen op de N50 tot een minimum te beperken. Aansluiting op de N50 van de Kamperzandweg en Zwartemeerweg/Ramsweg lijkt dan ook, gelet op de functie van deze wegen, niet voor de hand te liggen. In de Trajectnota/MER wordt wel de mogelijkheid meegenomen om het verkeer van en naar de Zwartemeerweg/Ramsweg af te wikkelen via een aansluiting op de N50 bij de Frieseweg. Een parallelweg van de Kamperzandweg naar de Schokkerringweg zal ook als mogelijke oplossing worden onderzocht.</p>

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Gemeente Noordoostpolder
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Deelreactienummer: 7</b></p> <p>In het effectonderzoek zal speciale aandacht uit moeten gaan naar de inpassing in het landschap. Met name de zichtlijnen op en vanuit Ens dienen behouden te blijven.</p> <p>Als onderdeel van het aspect landschap dient tevens het assenkruisstelsel als onderdeel van de landschappelijke hoofdstructuur van de Noordoostpolder te worden betrokken.</p>	<p>Van de wens tot behoud van uitzicht/open karakter van Ens wordt kennis genomen. Vooral nog is over de technische uitwerking van de aansluiting bij Ens op de N50 niets bekend. In de Trajectnota/MER zullen verschillende opties worden uitgewerkt. De eventueel optredende visuele hinder zal dan in de vergelijking van de alternatieven worden betrokken. In de Trajectnota/MER zal het assenkruisstelsel bij de uitwerking van de alternatieven worden meegenomen. In het Ontwerp-Tracébesluit zal dit nader worden uitgewerkt voor het gekozen alternatief (beplanting e.d.).</p> <p>Vooralsnog wordt voor de oplossing van het probleem op het gebied van de verkeersveiligheid een tunnel niet als een wenselijke oplossing gezien. Een eerste beoordeling geeft aan dat de voordelen van een tunnel voor scheepvaart, wegverkeer en milieu beperkt van omvang zijn. Voor het hoofdprobleem verkeersveiligheid, waarvoor de alternatieven met name zijn opgesteld, is een negatief effect te verwachten ten opzichte van de brugvarianten. Bovendien staan de kosten voor een tunnelvariant niet in verhouding tot de kosten voor de andere mogelijke oplossingen en wegen de maatschappelijke voordelen van een tunnel niet op tegen de nadelen. Daarmee is een tunnel vooralsnog geen reëel alternatief. Echter, het tunnelalternatief zal (conform het advies van de commissie MER) niet op voorhand worden uitgesloten. Mocht het Bevoegd Gezag bij de uitwerking van de trajectnota MER oordelen dat de nu voorgestelde alternatieven en varianten significant negatieve effecten hebben op natuur en milieu, die mogelijk met een tunnel kunnen worden voorkomen, dan zal het MMA als tunnelalternatief worden uitgewerkt.</p> <p>Zowel de aansluitingen nabij Ens, als de verkeersafwikkeling op het onderliggend wegennet (inclusief barrièrewerking) maken onderdeel uit van de studie. Bij de nadere uitwerking van de alternatieven wordt hieraan zeker aandacht besteed.</p> <p>Als onderdeel van de Trajectnota/MER wordt een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, waarbij de verwachte verkeersintensiteiten tot 2020 worden bepaald. Op basis van dit onderzoek worden de alternatieven vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat het uiteindelijk ontwerp toekomstvast zal zijn, zodat eventuele toekomstige aanpassingen niet onmogelijk worden gemaakt.</p>
<p><b>Deelreactienummer: 8</b></p> <p>De gemeente Noordoostpolder is van mening dat een tunnelalternatief in de Startnotitie had moeten worden opgenomen.</p>	
<p><b>Deelreactienummer: 9</b></p> <p>In het kader van de doelstelling 'verkeersafwikkeling zoveel mogelijk verbeteren' vraagt de gemeente Noordoostpolder aandacht te besteden aan de knelpunten van de VRI's nabij Ens en het voorkomen van barrièrevorming door de N50 voor oost-west-verkeer.</p>	
<p><b>Deelreactienummer: 10</b></p> <p>Ombouw van het wegvak Ramspol-Emmeloord tot autosnelweg mag niet onmogelijk worden gemaakt.</p>	

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Provincie Overijssel	
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>		<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Deelreactienummer: 1</b> De provincie Overijssel is verheugd dat een begin is gemaakt met het project Ramspol-Ens.</p> <p><b>Deelreactienummer: 2</b> De provincie Overijssel onderschrijft de doelstelling van het project: 'het uitwerken van alternatieven die een duurzame oplossing bieden voor de huidige en toekomstige verkeersproblemen op de N50 tussen Ramspol en Ens'.</p> <p><b>Deelreactienummer: 3</b> De voorgestelde wijze van uitvoering betreft een autoweg (100 km/u) volgens het principe Duurzaam Veilig met 2x1 rijstroken. Hoewel deze uitvoering aansluit op de aanliggende wegvakken die ook als autoweg zijn/worden uitgevoerd, kan de vormgeving aanzienlijk verschillen. Een consistente vormgeving van het gehele wegvak zal daarom in de beoordeling van de alternatieven moeten worden betrokken.</p> <p><b>Deelreactienummer: 4</b> In de Startnotitie worden verkeerscijfers gehanteerd met als prognosejaar 2010. Gelet op de verkeersaantrekkende werking van de werkzaamheden aan de aanliggende wegvakken zal een doorkijk naar 2020 noodzakelijk zijn.</p> <p><b>Deelreactienummer: 5</b> Met het oog op de verkeersveiligheid bepleit de provincie Overijssel in de Trajectnota/MER ook om te zien naar mogelijkheden om (plaatselijk) de capaciteit van de weg te vergroten door het bieden van inhaal mogelijkheden.</p>		<p>Waarvan akte.</p> <p>Waarvan akte.</p> <p>De door de provincie beschreven uitvoering is terug te vinden in enkele alternatieven. Het is echter zeker nog niet de voorgestelde wijze van uitvoering. Meerdere opties voor vormgeving en inrichting zullen worden uitgewerkt in de Trajectnota/MER (2x1, 2x1-plus, 2x2). Een consistente vormgeving zal, ondergebracht bij verkeersveiligheid, in de beoordeling van de alternatieven worden betrokken.</p> <p>In de startnotitie is inderdaad gebruik gemaakt van verkeerscijfers met als richtjaar 2010. In de Trajectnota/MER zullen uiteraard verkeerscijfers tot 2020 worden gehanteerd. Hiervoor zal aanvullend verkeerskundig onderzoek worden verricht.</p> <p>Zoals in de startnotitie aangegeven zal ook de mogelijkheid van een 2x2-variant in de Trajectnota/MER nader worden beschouwd. In de startnotitie is ook aangegeven dat verwacht wordt dat door het bieden van inhaal mogelijkheden op het traject Ramspol-Ens de verkeersveiligheid op het totale traject (Hattermerbroek-Emmeloord) vergroot wordt.</p>



**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Provincie Overijssel	
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p><b>Deelreactienummer: 6</b></p> <p>De provincie Overijssel vraagt om de in de Trajectnota/MER de effecten te onderzoeken van de twee, vlak achter elkaar liggende bedienbare, bruggen op de afwikkeling van het scheepvaartverkeer en de filevorming op de N50. Mocht uit dit onderzoek naar voren komen dat de brugalternatieven grote negatieve gevolgen hebben, dan zou alsnog een tunnelalternatief uitgewerkt moeten worden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 7</b></p> <p>De wijze van aansluiten op het onderliggend wegennet is in de Startnotitie niet vermeld. Hieraan dient, evenals aan de ontsluiting voor het landbouw- en langzaam verkeer, in de studie aandacht besteed te worden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 8</b></p> <p>De provincie Overijssel benadrukt dat de uiteindelijk verkozen oplossing dient te voldoen aan de eisen die worden gesteld voor vaarweg klasse Va. De huidige brug, en dus het nulplusalternatief, voldoet hier niet aan.</p>	<p>In de Trajectnota/MER zal uiteraard verkeerskundig onderzoek plaatsvinden aangaande de afwikkeling van scheepvaart en wegverkeer. Mocht hieruit voortkomen dat ongewenste effecten dreigen op te treden, zullen hiervoor maatregelen worden voorgesteld. Aanpassing van het bedieningsregime van de Ramspolbrug en afstemming op de bediening van de nieuwe IJsselbrug kan hierbij aan de orde komen.</p> <p>Vooralsnog wordt voor de oplossing van het probleem op het gebied van de verkeersveiligheid een tunnel niet als een wenselijke oplossing gezien. Een eerste beoordeling geeft aan dat de voordelen van een tunnel voor scheepvaart, wegverkeer en milieu beperkt van omvang zijn. Voor het hoofdprobleem verkeersveiligheid, waarvoor de alternatieven met name zijn opgesteld, is een negatief effect te verwachten ten opzichte van de brugvarianten. Bovendien staan de kosten voor een tunnelvariant niet in verhouding tot de kosten voor de andere mogelijke oplossingen en wegen de maatschappelijke voordelen van een tunnel niet op tegen de nadelen. Daarmee is een tunnel vooralsnog geen reëel alternatief.</p> <p>Echter, het tunnelalternatief zal (conform het advies van de commissie MER) niet op voorhand worden uitgesloten. Mocht het Bevoegd Gezag bij de uitwerking van de trajectnota MER oordelen dat de nu voorgestelde alternatieven en varianten significant negatieve effecten hebben op natuur en milieu, die mogelijk met een tunnel kunnen worden voorkomen, dan zal het MMA als tunnelalternatief worden uitgewerkt.</p> <p>De alternatieven worden in de Trajectnota/MER nader uitgewerkt. De wijze van aansluiten op het onderliggend wegennet maakt hier onderdeel van uit. Effecten van aanpassing van de N50 op het onderliggend wegennet worden in de Trajectnota/MER betrokken. In de Trajectnota/MER zullen per alternatief de effecten met betrekking tot verkeersveiligheid en –afwikkeling van al het verkeer (inclusief langzaam- en landbouwverkeer) worden bepaald.</p> <p>De huidige doorvaartopening van de Ramspolbrug is behalve te laag ook te smal voor een klasse Va-vaarweg. Dit is reeds in de paragrafen 2.2.3 en 3.3 van de startnotitie aangegeven.</p> <p>Voor klasse Va-vaarwegen geldt (volgens de CVB-Richtlijnen) een minimum doorvaarbreedte van 18 m voor het vaste deel van de brug en 14,5 m voor het beweegbare deel van de brug. Daar waar een nieuwe brug onderdeel uitmaakt van de uit te werken alternatieven, zal deze ontwerptechnisch voldoen aan de eisen m.b.t. klasse Va. Omdat het opwaarderen van de brug tot 'geschikt voor klasse Va' niet de hoofddoelstelling van dit project is, behoort het nulplusalternatief toch tot de reële mogelijkheden.</p>	

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Provincie Overijssel	
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p><b>Deelreactienummer: 9</b>  De Ramspolbrug kruist de ecologische hoofdstructuur en grenst aan Vogel- en Habitatrichtlijngebieden. Het is daarom van groot belang dat de milieugevolgen van de voorgenomen ingreep zorgvuldig in beeld worden gebracht. Hieruit voortvloeiend dienen hoge eisen te worden gesteld aan de inpassing van de verschillende alternatieven/varianten. Daarnaast dient rekening te worden gehouden met compenserende en mitigerende maatregelen.</p> <p><b>Deelreactienummer: 10</b>  De provincie Overijssel bepleit, gelet op het op korte termijn gereed zijn van de aanliggende wegvakken als autowegverbinding tussen Kampen en Emmeloord, en gelet op de slechte technische staat van de brug bij Ramspol, een spoedige afronding van de thans gestarte procedure. Het streven zou erop gericht moeten zijn in 2006 tot uitvoering te kunnen komen. Deze realisatietermijn zou tevens in de Trajectnota/MER voor de verschillende alternatieven moeten worden onderzocht.</p> <p><b>Deelreactienummer: 11</b>  De provincie Overijssel wil graag in de vervolprocedure structureel bij de planvorming worden betrokken.</p>	<p>Bij de alternatieven waarin de bestaande Ramspolbrug is opgenomen worden maatregelen getroffen om de ecologische verbinding te verbeteren. Bij de alternatieven met een nieuwe Ramspolbrug is het opheffen van de doorsnijding van de ecologische verbindingzone (nat en droog) uitgangspunt. Zoals in de Startnotitie is aangegeven zullen de milieugevolgen van de voorgenomen ingreep in de Trajectnota/MER worden beschreven. Speciale aandacht hierbij gaat uit naar de Speciale Beschermingszones in het kader van de Vogel- en Habitatrichtlijnen.</p> <p>Vooralsnog is in 2007 de start van de uitvoering. Mocht er eerder tot een besluit kunnen worden gekomen, en de financiële middelen zouden beschikbaar zijn, dan behoort eerdere uitvoering tot de mogelijkheden. Dit ligt echter niet in de lijn der verwachting.</p> <p>Provincie Overijssel zal, evenals de overige betrokken besturen uit de regio, uiteraard worden betrokken middels het te voeren bestuurlijk overleg.</p>	

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Gemeente Kampen
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Deelreactienummer: 1</b> De gemeente Kampen onderschrijft de noodzaak van het project Ramspol-Ens en is derhalve verheugd over de start van de procedure.</p> <p><b>Deelreactienummer: 2</b> In de Startnotitie worden verkeerscijfers gehanteerd met als prognosejaar 2010. Gelet op de verkeersaantrekkende werking van de werkzaamheden aan de aanliggende wegvakken zal een doorkijk naar 2020 noodzakelijk zijn.</p> <p><b>Deelreactienummer: 3</b> Met het oog op de verkeersveiligheid bepleit de gemeente Kampen in de Trajectnota/MER ook om te zien naar mogelijkheden om (plaatselijk) de capaciteit van de weg te vergroten door het bieden van inhaalmogelijkheden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 4</b> Gelet op de grote natuurwaarden in het gebied en de te verwachten toename van pleziervaart als gevolg van de voorgenomen realisatie van een nieuw randmeer bepleit de gemeente Kampen alsnog een tunnelalternatief in het onderzoek te betrekken. Extra reden om een tunnelalternatief in het onderzoek te betrekken kan zijn dat als gevolg van het gegeven dat er twee ophaalbruggen op korte afstand van elkaar komen te liggen de verkeersafwikkeling op de N50 hierdoor ernstig kan worden verstoord.</p> <p><b>Deelreactienummer: 5</b> Tijdens de informatieavond in Ens is de toezegging gedaan dat aansluiting van het onderliggend wegennet op de N50 onderdeel uitmaakt van de studie. De gemeente Kampen rekent hier dan ook op.</p> <p><b>Deelreactienummer: 6</b> De gemeente Kampen bepleit ervoor te zorgen dat de besluitvorming voortvarend gestalte krijgt.</p> <p><b>Deelreactienummer: 7</b> De gemeente Kampen wordt graag bij de verder planvorming betrokken.</p>	<p>Waarvan akte.</p> <p>De periode na 2020 is vooralsnog te onzeker om daarvoor effecten te bepalen en conclusies te trekken. In de startnotitie is inderdaad gebruik gemaakt van verkeerscijfers met als richtjaar 2010, maar in de Trajectnota/MER zullen verkeerscijfers tot 2020 worden gehanteerd. Hiervoor wordt een nieuw verkeerskundig model gebruikt.</p> <p>Zoals in de startnotitie aangegeven zal ook de mogelijkheid van een 2x2-variant in de Trajectnota/MER nader worden beschouwd. In de startnotitie is ook aangegeven dat verwacht wordt dat door het bieden van inhaalmogelijkheden op het traject Ramspol-Ens de verkeersveiligheid op het totale traject (Hattemerbroek-Emmeloord) vergroot wordt.</p> <p>Vooralsnog wordt voor de oplossing van het probleem op het gebied van de verkeersveiligheid een tunnel niet als een wenselijke oplossing gezien. Een eerste beoordeling geeft aan dat de voordelen van een tunnel voor scheepvaart, wegverkeer en milieu beperkt van omvang zijn. Voor het hoofdprobleem verkeersveiligheid, waarvoor de alternatieven met name zijn opgesteld, is een negatief effect te verwachten ten opzichte van de brugvarianten. Bovendien staan de kosten voor een tunnelvariant niet in verhouding tot de kosten voor de andere mogelijke oplossingen en wegen de maatschappelijke voordelen van een tunnel niet op tegen de nadelen. Daarmee is een tunnel vooralsnog geen reëel alternatief. Echter, het tunnelalternatief zal (conform het advies van de commissie MER) niet op voorhand worden uitgesloten. Mocht het Bevoegd Gezag bij de uitwerking van de trajectnota MER oordelen dat de nu voorgestelde alternatieven en varianten significant negatieve effecten hebben op natuur en milieu, die mogelijk met een tunnel kunnen worden voorkomen, dan zal het MMA als tunnelalternatief worden uitgewerkt.</p> <p>De alternatieven worden in de Trajectnota/MER nader uitgewerkt. De wijze van aansluiten op het onderliggend wegennet maakt hier onderdeel van uit. Effecten van aanpassing van de N50 op het onderliggend wegennet worden in de Trajectnota/MER betrokken.</p> <p>Vooralsnog is in 2007 de start van de uitvoering. Mocht er eerder tot een besluit kunnen worden gekomen, en de financiële middelen zouden beschikbaar zijn, dan behoort eerdere uitvoering tot de mogelijkheden. Dit ligt echter niet in de lijn der verwachting.</p> <p>De gemeente Kampen zal uiteraard bij de planvorming worden betrokken middels het te voeren bestuurlijk overleg.</p>

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij	
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p><b>Deelreactienummer: 1</b>          Uitbouw van de N50 naar de A50 (autosnelweg) is aangegeven in het planologisch beleid van de provincie Flevoland.</p> <p><b>Deelreactienummer: 2</b>          Bij de besluitvorming zijn de wettelijke beschermingsformules van de ecologische hoofdstructuur (Planologische kernbeslissing WRO), EU-vogelrichtlijn en EU-habitatrichtlijn aan de orde.</p> <p><b>Deelreactienummer: 3</b>          Bij de Tweede Kamer ligt een voorstel tot wijziging van de Natuurbeschermingswet. Na aanvaarding en afronding bevat deze wet ook het beschermingsregime voor de richtlijngebieden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 4</b>          De Trajectnota/MER dient concreet het wettelijke kader weer te geven van de vigerende Natuurbeschermingswet (1967) inzake gebiedsbescherming, en de Flora en Fauna wet (m.i.v. 1 april 2002) inzake soortbescherming.</p> <p><b>Deelreactienummer: 5</b>          De Trajectnota/MER dient in te gaan op mitigerende en compenserende maatregelen inzake de natuurwaarden en mogelijk aanwezige beschermde soorten. In de nota Natuur voor mensen, mensen voor Natuur (kabinetsstandpunt 2000) zijn de eisen voor compensatie in richtlijngebieden beschreven.</p> <p><b>Deelreactienummer: 6</b>          Het is noodzakelijk dat de Trajectnota/MER actuele informatie geeft over het voorkomen en de verspreiding van beschermde soorten.</p> <p><b>Deelreactienummer: 7</b>          Het studiegebied is wel begrensd op kaart, maar niet in de legenda aangegeven.</p> <p><b>Deelreactienummer: 8</b>          De vaargeul van het Ketelmeer maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur (EHS), het richtlijngebied voor vogels en wetland. De kaart bevat wat dit betreft onjuistheden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 9</b>          De vaargeul in het Zwarte Meer maakt deel uit van de ecologische hoofdstructuur, maar niet van het richtlijngebied voor vogels, wetland en staatsnatuurmonument. De kaart is wat dit betreft juist.</p>	<p>Waarvan akte.</p> <p>Dit wordt beseft, en is aangegeven in de startnotitie. Het zal onderdeel uitmaken van de Trajectnota/MER.</p> <p>Waarvan akte.</p> <p>In de Trajectnota/MER zal het wettelijk kader van bovenstaande wetten worden opgenomen en zal ook de effectbepaling op basis van deze wetten worden uitgevoerd.</p> <p>De nota Natuur voor mensen, mensen voor Natuur is bekend. De eisen hierin sluiten aan bij de bestaande wet- en regelgeving. Deze eisen zullen, zoals aangegeven in de startnotitie, onderdeel uitmaken van de Trajectnota/MER.</p> <p>Dit wordt beseft en zal worden opgenomen in de Trajectnota/MER.</p> <p>De kaarten in de startnotitie zijn opgenomen om het plangebied herkenbaarder te maken en niet om het studiegebied precies weer te geven. Voor de verschillende effectonderzoeken zullen waarschijnlijk verschillende grootten in studiegebied optreden. Dit is afhankelijk van de invloedsgebieden. Geluid heeft bijvoorbeeld een groter studiegebied dan lucht.</p> <p>De vaargeulen van het Ketelmeer vallen inderdaad binnen de speciale beschermingszones (SBZ). Dit is abusievelijk onjuist weergegeven op kaart 4 in de startnotitie. De vaargeulen zullen als onderdeel van de EHS en SBZ worden opgenomen in de Trajectnota/MER.</p> <p>Waarvan akte.</p>	

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Waterschap Zuiderzeeland	
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p><b>Deelreactienummer: 1</b>  De waterhuishouding van de agrarische gronden wordt geregeld met een wateraanvoer- en -afvoersysteem. Het wateraanvoersysteem kruist de N50 van oost naar west ter hoogte van de Zwartemeerweg. Dit waterhuishoudkundige systeem moet als zodanig blijven functioneren.</p> <p><b>Deelreactienummer: 2</b>  Regenwater van intensief bereiden wegen mag niet rechtstreeks worden geloosd op het oppervlaktewater. Een goede en beproefde wijze is afvoer via de berm naar de bermstoot, zodat afvoerwater wordt gefilterd. Een berm met een breedte van 15 meter levert voldoende emissie naar oppervlaktewater op. Aanvullend is het toepassen van ZOAB van belang, daar dit de emissie van verontreinigingen flink reduceert.</p> <p><b>Deelreactienummer: 3</b>  Voor aanpassingen aan het waterhuishoudkundig systeem en werken aan of nabij de waterkering is een vergunning op grond van de keur van het waterschap nodig.</p>	<p>Bij de afweging van de alternatieven in de Trajectnota/MER zullen de gevolgen en eventueel benodigde maatregelen voor het waterhuishoudkundige systeem worden onderzocht. Tevens wordt de Watertoets-procedure gevolgd, en zal een wateradvies worden gevraagd aan de waterbeheerders.</p> <p>Oplossingsrichtingen ter voorkoming van negatieve effecten op het oppervlaktewater worden tevens in de Trajectnota/MER verkend. In het Ontwerp-Tracébesluit zullen deze in het uiteindelijke ontwerp worden verwerkt opdat de kwaliteit van het oppervlaktewater kan worden gewaarborgd.</p> <p>Waarvan akte.</p>	

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Provincie Flevoland	
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>	
<p><b>Deelreactienummer: 1</b>  De doorvaartbreedte en –hoogte van de (bestaande) brug volgens het nulplusalternatief zijn onvoldoende voor scheepvaartklasse Va. Dit houdt in dat het nulplusalternatief alleen een oplossing biedt voor het wegverkeer, maar niet voor het scheepvaartverkeer, en dus niet voldoet aan de in paragraaf 4.2 verwoorde uitgangspunten.</p> <p><b>Deelreactienummer: 2</b>  Bij de beoordeling van de alternatieven moet ook een belang worden toegekend aan eenheid van vormgeving over het gehele weggedeelte (Hattermerbroek-Emmeloord).</p> <p><b>Deelreactienummer: 3</b>  De gevolgen van de verschillende alternatieven voor het onderliggende wegennet, openbaar vervoer en fietsroutes moeten meegenomen en meegewogen worden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 4</b>  Bij het beschrijven van de effecten van de verschillende alternatieven dienen de gevolgen van het opheffen, dan wel handhaven van de bestaande aansluitingen op de N50 worden meegenomen.</p> <p><b>Deelreactienummer: 5</b>  Voor het ombouwen van de kruisingen bij Ens tot een ongelijkvloerse kruising (alternatieven 4B en 4C) zijn verschillende locaties en vormen van uitvoering mogelijk. De effecten van deze verschillende mogelijkheden moeten worden meegenomen in de Trajectnota/MER.</p> <p><b>Deelreactienummer: 6</b>  Het Zwarte Meer is naast Vogelrichtlijngebied ook een Natuurbeschermingswetgebied.</p> <p><b>Deelreactienummer: 7</b>  Het soortenbeschermingsaspect van de richtlijnen is vertaald in bestaande wetgeving, met name in de Jachtwet, Vogelwet en Natuurbeschermingswet. Alleen het aspect van gebiedsbescherming moet nog in de Nederlandse wetgeving worden opgenomen.</p>	<p>De huidige doorvaartopening van de Ramspolbrug is behalve te laag ook te smal voor een klasse Va-vaarweg. Dit is reeds in de paragrafen 2.2.3 en 3.3 van de startnotitie aangegeven.  Voor klasse Va-vaarwegen geldt (volgens de CVB-Richtlijnen) een minimum doorvaartbreedte van 18 m voor het vaste deel van de brug en 14,5 m voor het beweegbare deel van de brug. Daar waar een nieuwe brug onderdeel uitmaakt van de uit te werken alternatieven, zal deze ontwerptechnisch voldoen aan de eisen m.b.t. klasse Va. Omdat het opwaarderen van de brug tot 'geschikt voor klasse Va' niet de hoofddoelstelling van dit project is, behoort het nulplusalternatief toch tot de reële mogelijkheden.</p> <p>Een consistente vormgeving zal, ondergebracht bij verkeersveiligheid, in de beoordeling van de alternatieven worden betrokken.</p> <p>Dit zal worden opgenomen in de Trajectnota/MER.</p> <p>In de Trajectnota/MER worden de effecten van de alternatieven voor de N50 op het onderliggend wegennet onderzocht. Zie hiervoor paragraaf 5.3 van de startnotitie. De gevolgen voor bestaande aansluitingen op de N50 maken hier onderdeel van uit.</p> <p>De alternatieven worden in de Trajectnota/MER nader uitgewerkt. De wijze van aansluiten op het onderliggend wegennet maakt hier onderdeel van uit. In de Trajectnota/MER zullen per alternatief de effecten worden bepaald.</p> <p>Deze opmerking is juist.</p> <p>Waarvan akte.</p>	

**Adviezen betrokken bestuursorganen en Wettelijke Adviseurs**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

<b>Afzender</b>	Provincie Flevoland
<b>Kernpunt(en) van de reactie:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Deelreactienummer: 8</b>  Niet alleen in het Ketelmeer komen een aantal beschermde soorten (aalscholver, kleine zwaan, kuifeend, reuzenster) voor, maar ook in het Zwarte Meer (kolgans, grauwe gans, tafeleend, zwarte stern).</p> <p><b>Deelreactienummer: 9</b>  De Trajectnota/MER moet duidelijk maken of er sprake zal zijn van significante effecten op de in het gebied aanwezige natuurwaarden en welke compenserende en/of mitigerende maatregelen moeten worden genomen. Bij de effectbeschrijving moet rekening worden gehouden met de waarden van het gebied als geheel, en niet alleen met beschermde soorten.</p> <p><b>Deelreactienummer: 10</b>  De N50 maakt deel uit van de landschappelijke hoofdstructuur van de Noordoostpolder (het zogenaamde assenkruis). Dit betreft een stevige opgaande beplanting, waarmee bij de uitwerking van de alternatieven rekening moet worden gehouden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 11</b>  Bij de beschrijving van de effecten moet ook de beleving van de brugtoegang tot de provincie worden meegenomen.</p> <p><b>Deelreactienummer: 12</b>  Voor de bescherming van het stiltegebied Zwarte Meer geldt volgens de Provinciale milieuvordering een richtwaarde van 35 dB(A) als uurgemiddelde geluidsbelasting.</p> <p><b>Deelreactienummer: 13</b>  In de Trajectnota/MER zal precies moeten worden bepaald bij welke bestaande bebouwing, op een afstand van maximaal 250 meter vanuit de zijkant van de weg, de geluidsbelasting voor de eerste maal meer gaat bedragen dan 50 dB(A), en bij welke woningen binnen dezelfde afstand de geluidsbelasting binnen een periode van 10 jaar na de reconstructie met 2 dB(A) zal toenemen.</p> <p><b>Deelreactienummer: 14</b>  Verzocht wordt om in de Trajectnota/MER nader in te gaan op duurzaam bouwen.</p> <p><b>Deelreactienummer: 15</b>  Provincie Flevoland zal het zeer op prijs stellen om in het vervolg van de procedure bij de verdere planuitwerking structureel bij de planvorming betrokken te worden.</p>	<p>Hiermee wordt rekening gehouden bij het opstellen van de Trajectnota/MER.</p> <p>Dit wordt beseft. Als verstoring in de SBZ lijkt op te gaan treden zullen, als onderdeel van de Trajectnota/MER, zowel de gevolgen per soort als per gebied onderzocht worden.</p> <p>In de Trajectnota/MER zal het assenkruisstelsel bij de uitwerking van de alternatieven worden meegenomen. In het Ontwerp-Tracébesluit zal dit nader worden uitgewerkt voor het verkozen alternatief (beplanting e.d.).</p> <p>In de Trajectnota/MER worden onder andere de effecten bepaald voor het thema Natuur en Landschap. Bij dit thema zal de beleving van het landschap in de effectenanalyse worden betrokken.</p> <p>In startnotitie is abusievelijk een grens van 40 dB(A) vermeld. Bij het bepalen van de effecten volgende de Trajectnota/MER zal rekening worden gehouden met een richtwaarde van 35dB(A) en wordt de provinciale milieuvordering gevolgd.</p> <p>Uiteraard zal conform de Wet geluidhinder worden bepaald wat de geluidsbelasting zal zijn. De in de wet genoemde grenswaarden zijn hierbij leidend voor de eventueel op te nemen maatregelen/aanvragen vergunningen hogere waarden. De toekomstige geluidbelasting wordt bepaald voor zowel de huidige situatie/autonome ontwikkeling als voor de alternatieven, berekend voor het richtjaar 2020 (of 10 jaar na openstelling).</p> <p>Duurzaam bouwen zal als gedachtegoed onderdeel uitmaken van de uitwerking van de alternatieven. Dit aspect wordt met name in het Ontwerp-Tracébesluit relevant.</p> <p>Provincie Flevoland zal, evenals de overige betrokken besturen uit de regio, uiteraard worden betrokken middels het te voeren bestuurlijk overleg.</p>

## **Bijlage**

**Nota van commentaar n.a.v. de inspraakreacties rond de  
Startnotitie N50 Ramspol-Ens**



## **Inspreekers op Startnotitie N50 Ramspol-Ens**

- 1 Vogelbescherming Nederland, Drs. J.B.M. Thissen  
Postbus 925, 3700 AX ZEIST
- 2 Vereniging Natuurmonumenten, drs. B.L.J. van Leeuwen  
Postbus 9955, 1243 ZS S GRAVELAND
- 3 Eetcafé Roger's place, J.W. van Dijk  
Baan 34, 8307 AV ENS
- 4 Buurtbewoners Kamperzandweg, M. Zuidberg-Neefjes  
Kamperzandweg 1 -II, 8307 RG ENS
- 5 Slagerij H. Nota, H. Nota  
Baan 32, 8307 AV ENS
- 6 Commerciële Vereniging Ens, H. Nota  
Baan 32, 8307 AV ENS
- 7 J.C.M. Goos  
Bunschotenlaan 8, 8304 EK EMMELOORD
- 8 Bloemenkwekerij mts Koomen, C.A. Koomen  
Kamperzandweg 11, 8307 RG ENS
- 9 Kamer van Koophandel Regio Zwolle, J.J.Th. Suurmeijer  
Govert Flinkstraat 1, 8021 ET ZWOLLE
- 10 Drogisterij Kadoschop Sylvia BV, S.T.M. Keppel-Heddes  
Baan 19 -21, 8307 AS ENS
- 11 Dorpsbelang Ens, C.J.M. van Koulik  
De Singel 8, 8307 BR ENS
- 12 Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, I. Silva  
Postbus 506, 6700 AM WAGENINGEN
- 13 J.J. Kroes  
Kamperzandweg 18, 8307 RJ ENS
- 14 Café-restaurant Het Wapen van Ens VOF, A.J. Nijkamp  
Baan 1 a, 8307 AS ENS
- 15 Transport en Logistiek Nederland, Ing. L.M.M. van Moorsel  
Postbus 655, 7300 AR APELDOORN
- 16 C.D.A. Noordoostpolder, J. van Wondergem  
Schokkerhaven 25, 8308 PX NAGELE
- 17 J. Ruyter  
Ramsweg 1 -2, 8307 RK ENS
- 18 drs. ing. L. Schreuder  
De Wingerd 3, 8307 BS ENS
- 19 Tennet BV, Ing. W.J.B. Delnoije  
Postbus 718, 6800 AS ARNHEM

## Inleiding

Gedurende de periode van 25 februari tot en met 24 maart 2002 heeft de Startnotitie N50 Ramspol-Ens ter visie gelegen. In deze periode is een ieder in de gelegenheid gesteld om in te spreken op de startnotitie, door haar of zijn zienswijze kenbaar te maken op de vraag wat onderzocht dient te worden om zicht te krijgen op de beste oplossing voor de bestaande problemen.

De richtlijnen voor de Trajectnota/MER zijn mede gebaseerd op de ontvangen inspraakreacties.

De inspraakreacties zijn eerst gesplitst in deelreacties. Deze deelreacties zijn elk voorzien van een code, waarbij het eerste cijfer verwijst naar de lijst met inspreker op de vorige pagina, en wordt gevolgd door een D (deelreactie) en een volgnummer.

Vervolgens zijn de deelreacties gesorteerd op thema omdat vele insprekers dezelfde reacties hebben gegeven en op deze wijze de reacties zoveel mogelijk overzichtelijk kunnen worden gebundeld. Per deelreactie is aangegeven wie de afzender van de inspraakreactie is.

Deze bijlage bij de Richtlijnen bevat een reactie van het bevoegd gezag (Minister van Verkeer en Waterstaat en Minister van Volkshuisvesting Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer) op de door de insprekers naar voren gebrachte meningen, vragen, aanbevelingen, aandachtspunten en bedenkingen.

**Inspiraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Alternatieven
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzenders:</b>            Buurtbewoners Kamperzandweg, ENS            J.J. Kroes, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 4D3, 13D3</b>            Gepleit wordt voor een parallelweg van de Kamperzandweg naar de Schokkerringweg, waarbij door 'Buurtbewoners Kamperzandweg' gepleit wordt deze af te sluiten voor vrachtverkeer.</p> <p><b>Afzender:</b>            J.C.M. Goos, EMMELOORD</p> <p><b>Deelreactienummer: 7D2</b>            Wat zijn de argumenten om voor het tracé van 3a, 3b en 4a met een doorvaarthoogte van de brug van 7 of 10 meter een ander tracé te kiezen dan voor 4b en 4c met een doorvaarthoogte van 13 meter?</p> <p><b>Deelreactienummer: 7D3</b>            In de Startnotitie wordt de suggestie gewekt dat, omwille van de verhoging van de brug van 7 naar 10 meter, het niet mogelijk is om tracé 4a aan te leggen met als variant 2x2 autoweg. Deze variant is echter wel mogelijk.</p> <p><b>Deelreactienummer: 7D5</b>            Een brug met een doorvaarthoogte van 13 meter is de meest verkeersveilige en toekomstgerichte oplossing.</p>	<p>In de alternatieven die in de Trajectnota/MER worden uitgewerkt zal ook de afwikkeling van het lokale verkeer in en om Ens worden opgenomen. Een parallelweg van de Kamperzandweg naar de Schokkerringweg zal als mogelijke oplossing worden onderzocht.</p> <p>De alternatieven in de startnotitie zijn op dit moment nog globale oplossingsrichtingen. De oplossingsrichtingen zijn zo opgesteld dat in de Trajectnota/MER de effecten bepaald kunnen worden. Voor deze opzet is gekozen om het aantal alternatieven niet onnodig groot te laten worden. Aan de hand van die effecten worden de oplossingen beoordeeld en de keuze voorbereid.</p> <p>De grotere brughoogtes (10 en 13 m) zijn gecombineerd met het verleggingsalternatief (alternatief 4) omdat dit alternatief meer mogelijkheden biedt om de hogere brug met de aansluiting daarop in te passen in de omgeving.</p> <p>Het is heel goed mogelijk dat onderdelen van de alternatieven gecombineerd gaan worden (zie bladzijde 23 en 24 van de startnotitie) tot een nog niet benoemd alternatief. Of en hoe dat gedaan zal worden hangt af van de uitkomsten van de studie (Trajectnota/MER).</p> <p>Verwezen wordt naar deelreactie 7D2.</p> <p>De 2x2 varianten zijn gecombineerd met de verlegging van het tracé omdat dit het meest voor de hand lijkt te liggen.</p> <p>In de Trajectnota/MER zullen de effecten van de verschillende alternatieven worden bepaald. Met behulp van deze effectanalyse kan worden bepaald welke doorvaarthoogte de meest verkeersveilige en toekomstgerichte oplossing biedt.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Alternatieven
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p> <p><b>Deelreactienummer: 7D6</b>  Het is wenselijk dat de volgende wijzigingen en aanvullingen in de verdere uitwerking van het tracé worden meegenomen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realisatie van een afrit en eventueel ook een oprit ter hoogte van Zwartemeerweg/Ramsweg;</li>   <li>• Realisatie van een parallelweg tussen de Schokkerring en de Kamperzandweg. Hierdoor kan de gelijkvloerse kruising vervallen;</li> <li>• Realisatie van een tunnel in plaats van een viaduct, richting De Baan, die vervolgens aansluit op de parallelweg. Het voorgestelde viaduct zal leiden tot aantasting van het dorpsgezicht van Ens.</li> </ul> <p><b>Afzenders:</b>  J.C.M. Goos, EMMELOORD  Dorpsbelang Ens, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 7D7, 11D11</b>  Insprekers vinden nul- en het nulplusalternatief geen (reële) optie. In verband met de verkeersveiligheid zal hoe dan ook het huidige traject Ramspol-Ens aangepast moeten worden.</p> <p><b>Afzender:</b>  Kamer van Koophandel Regio Zwolle, ZWOLLE</p> <p><b>Deelreactienummer: 9D3</b>  Tal van ontwikkelingen duiden erop dat het gekozen wegprofiel van de N50 spoedig te krap zal blijken. Er dient daarom te worden nagegaan of er op strategische punten - met name bij bruggen - nu al direct voorzien kan worden in een profiel, waarop in de toekomst een autosnelweg kan worden aangelegd.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gelet op de functie van de N50 (stroomweg) en de doelstellingen conform Duurzaam Veilig is het streven erop gericht het aantal aansluitingen op de N50 tot een minimum te beperken. Een aansluiting op de N50 van de Zwartemeerweg/Ramsweg lijkt dan ook, gelet op de functie van deze wegen, niet voor de hand te liggen. In de Trajectnota /MER wordt wel de mogelijkheid meegenomen om het verkeer van en naar de Zwartemeerweg/Ramsweg af te wikkelen via een aansluiting op de N50 bij de Frieseweg.</li> <li>• Verwezen wordt naar deelreactie 4D3.</li>   <li>• In de Trajectnota/MER zal ook aandacht worden geschonken aan het mogelijk (deels) verdiept aanleggen van de N50, waarbij de kruisende wegen op maaiveldhoogte blijven. De exacte vormgeving en locatie(s) van de aansluiting(en) bij Ens worden nader uitgewerkt in de Trajectnota/MER.  In de Trajectnota/MER worden onder andere de effecten bepaald voor het thema Natuur en Landschap. Bij dit thema zal de landschapsbeleving (het zicht op Schokland) in de effectanalyse worden betrokken.</li> </ul> <p>Het nulalternatief dient louter als het volgens de Tracé/m.e.r.-procedure verplichte referentiealternatief. Het biedt geen oplossing voor de verkeerskundige problemen en slechts een tijdelijke oplossing voor de slechte technische staat van de brug.  Het nulplusalternatief is een minimumalternatief. Het is een reële optie waarbij het effect van kleinschalige maatregelen onderzocht wordt.</p> <p>Als onderdeel van de Trajectnota/MER wordt een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd, waarbij de verwachte verkeersintensiteiten tot 2020 worden bepaald. Op basis van dit onderzoek worden de alternatieven vastgesteld. Uitgangspunt hierbij is dat het uiteindelijk ontwerp toekomstvast zal zijn, zodat eventuele toekomstige aanpassingen niet onmogelijk worden gemaakt.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Alternatieven
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p> <p><b>Deelreactienummer: 9D6</b>            Voor het traject Ramspol-Ens dient een variant (4D) uitgewerkt te worden die voldoet aan de eisen van een autosnelweg. De gronden die nodig zijn voor een uitbreiding van de N50-wegvakken Ens-Emmeloord en Ramspol-Hattermerbroek zijn immers voor een belangrijk deel reeds (fysiek) gereserveerd.</p> <p><b>Deelreactienummer: 9D7</b>            Mocht het totale maatschappelijk rendement van een tunnel toch groter blijken dan dat van een brug, dan behoort alsnog de aanleg van een tunnel met verschillende inrichtingsvarianten bekeken te worden. In dat geval verzoekt inspreker nadrukkelijk de aandacht voor een variant 2x2 autosnelweg.</p> <p><b>Afzender:</b>            Dorpsbelang Ens, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D12</b>            Inspreker heeft enkele oplossingsgerichte ontwerpen gemaakt, die hij graag zal toelichten.</p> <p><b>Afzenders:</b>            J.C.M. Goos, EMMELOORD            Kamer van Koophandel Regio Zwolle, ZWOLLE            Transport en Logistiek Nederland, APELDOORN</p> <p><b>Deelreactienummer: 7D4, 9D4, 15D4</b>            Indien het traject Ens-Ramspol als een 2x1 weg met middengeleider wordt aangelegd zal, als gevolg van het niet kunnen inhalen op een lang traject (Kampen-Emmeloord) en het steeds wisselende wegbeeld, de verkeersonveiligheid toenemen. In de tracéstudie dient daarom tenminste één 2x2 autowegvariant te worden meegenomen.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>Naar de huidige inzichten is er uit oogpunt van verkeersintensiteiten binnen afzienbare tijd geen noodzaak voor een 2x2 autosnelweg. In de trajectstudie zal op basis van nieuw verkeerskundig onderzoek bezien worden of de huidige inzichten over te verwachten intensiteiten gehandhaafd kunnen worden.</p> <p>Vooralsnog wordt voor de oplossing van het probleem op het gebied van de verkeersveiligheid een tunnel niet als een wenselijke oplossing gezien. Een eerste beoordeling geeft aan dat de voordelen van een tunnel voor scheepvaart, wegverkeer en milieu beperkt van omvang zijn. Voor het hoofdprobleem verkeersveiligheid, waarvoor de alternatieven met name zijn opgesteld, is een negatief effect te verwachten ten opzichte van de brugvarianten. Bovendien staan de kosten voor een tunnelvariant niet in verhouding tot de kosten voor de andere mogelijke oplossingen en wegen de maatschappelijke voordelen van een tunnel niet op tegen de nadelen. Daarmee is een tunnel vooralsnog geen reëel alternatief. Echter, het tunnelalternatief zal (conform het advies van de commissie MER) niet op voorhand worden uitgesloten. Mocht het Bevoegd Gezag bij de uitwerking van de trajectnota MER oordelen dat de nu voorgestelde alternatieven en varianten significant negatieve effecten hebben op natuur en milieu, die mogelijk met een tunnel kunnen worden voorkomen, dan zal het MMA als tunnelalternatief worden uitgewerkt.</p> <p>Rijkswaterstaat, directie IJsselmeergebied neemt graag kennis van de door Dorpsbelang Ens gemaakte oplossingsgerichte ontwerpen.</p> <p>In de startnotitie is aangegeven dat zowel in het basis als in het verleggingsalternatief een variant wordt opgenomen met een 2x2 dwarsprofiel. De alternatieven met een 2x2 dwarsprofiel worden verder uitgewerkt in de Trajectnota/MER. In de Trajectnota/MER zullen de effecten van de verschillende alternatieven op de verkeersveiligheid worden bepaald.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Alternatieven
<b>Kempunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzender:</b> drs. ing. L. Schreuder, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 18D1</b> Een verdiept aangelegde N50 met eroverheen een weg ten behoeve van plaatselijk verkeer, zou een goed alternatief zijn voor de verkeersafwikkeling bij Ens (naar voorbeeld van Zuidbroek). Dit zou gesitueerd kunnen worden ter hoogte van de Kamperzandweg. De bestaande N50 kan hierbij fungeren als provinciale weg (richting Overijssel) voor langzaam (agrarisch) verkeer en vrachtverkeer met bestemming Enser-, Drietorens-, Zwartemeer- en Kamperzandweg. De Baan in Ens blijft op die manier vrij van verkeersonveilig vrachtverkeer.</p> <p><b>Deelreactienummer: 18D3</b> De voorkeur gaat uit naar een verdiepte ligging van de N50 bij Ens. Het hierbij vrijkomende zand kan gebruikt worden voor de oprit naar een nieuwe Ramspolbrug. Bovendien ontstaat bij een verdiepte ligging een natuurlijke geluidswal bij Ens.</p>	<p>In de Trajectnota/MER zal ook aandacht worden geschonken aan het mogelijk (deels) verdiept aanleggen van de N50, waarbij de kruisende wegen op maaiveldhoogte blijven. Het al dan niet gebruiken van de bestaande N50 als weg voor lokaal (vracht)verkeer zal ook onderdeel uitmaken van de Trajectnota/MER.</p> <p>De eventuele kostenvoordelen door het hergebruik van zand dat vrijkomt bij de aanleg van een verdiepte N50 zullen worden meegenomen bij het bepalen van de effecten in de Trajectnota/MER.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Alternatieven/uitgangspunten en randvoorwaarden
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzender:</b> Vogelbescherming Nederland, ZEIST</p> <p><b>Deelreactienummer: 1D3</b> In paragraaf 4.2 wordt natuurgebied 'het Zwarte Water' genoemd. Hiermee wordt vermoedelijk het Zwarte Meer bedoeld. Het Zwarte Water ligt ruim 12 km. oostelijk.</p> <p><b>Deelreactienummer: 1D4</b> Aan de uitgangspunten en randvoorwaarden van de alternatieven met betrekking tot het natuurbeleid dient het volgende punt toegevoegd te worden:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• het vermijden van significante gevolgen voor de aan de Ramspolbrug grenzende speciale beschermingszones dan wel aantasting van het natuurmonument Zwarte Meer.</li> </ul> <p><b>Afzender:</b> Vereniging Natuurmonumenten, 'S-GRAVELAND</p> <p><b>Deelreactienummer: 2D2</b> Natuurmonumenten benadrukt het belang van het uitgangspunt/de randvoorwaarde dat de doorsnijding van de ecologische verbindingzone onder de Ramspolbrug dient te worden opgeheven en pleit voor een aanpak waarbij al in de fase van de ontwikkeling van de verschillende alternatieven wordt ingespeeld op de gewenste ontsnippering. Door deze aanpak zal meer bereikt kunnen worden dan door de alternatieven alleen achteraf op het versnipperende effect te toetsen.</p> <p><b>Afzender:</b> Kamer van Koophandel Regio Zwolle, ZWOLLE</p> <p><b>Deelreactienummer: 9D1</b> In de Startnotitie wordt de keuze voor een brug als oeververbinding te gemakkelijk gemaakt. Het maatschappelijk rendement van investeringen wordt op voorhand al eenzijdig beïnvloed en er wordt geen recht gedaan aan de brede maatschappelijke wens (ook uit een oogpunt van natuur en landschap) om meer tunnels in plaats van bruggen in ons wegennet te bouwen. Alle gegevens die nodig zijn voor een integrale afweging tussen een brug en een tunnel hadden in de Startnotitie als input opgenomen dienen te worden.</p>	<p>Deze opmerking is volkomen juist.</p> <p>Uiteraard is het voldoen aan de Vogel- en Habitatrichtlijnen, en daarmee het vermijden van significante gevolgen voor de Speciale Beschermingszones (SBZ's), uitgangspunt voor de studie (elke wet en regelgeving is immers uitgangspunt voor de studie). Het is op dit moment echter nog niet volkomen duidelijk of dit uitgangspunt ook daadwerkelijk kan worden gerealiseerd. Mocht dit onverhoopt niet het geval zijn, dan zal bij significante gevolgen voor de Speciale Beschermingszones conform de richtlijnen compensatie vooraf dienen plaats te vinden.</p> <p>Ontwerpogave voor de oeververbinding is het wegnemen van de huidige doorsnijding. Ongeacht het te verkiezen alternatief/variant zal dan ook bij het ontwerp van een nieuwe brug een ecologische verbindingzone (nat en droog) worden gerealiseerd. In geval van handhaving van de huidige brug zullen maatregelen worden getroffen om de ecologische verbinding te verbeteren.</p> <p>In verband met de leesbaarheid en het detailniveau van de startnotitie is er voor gekozen niet de gehele afweging tussen een brug en een tunnel in de startnotitie op te nemen. Voor de afweging tussen brug en tunnel wordt verwezen naar deelreactie 9D7 (thema alternatieven).</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Effecten
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzender:</b> Vereniging Natuurmonumenten, 'S-GRAVELAND</p> <p><b>Deelreactienummer: 2D1</b> In de Startnotitie ontbreekt het aspect duisternis. De effecten op duisternis dienen te worden opgenomen in de Trajectnota/MER, met name op en rond de brug, waar de ecologische hoofdstructuur (EHS) gekruist wordt.</p>	<p>Verstoring is een van de aspecten die wordt meegenomen in de Trajectnota/MER. Gelet op de status van de aanliggende gebieden bij de Ramspolbrug (speciale beschermingszones, SBZ) zal hieraan speciale aandacht worden geschonken. Daar waar verstoring door verlichting aan de orde lijkt, zal dit zeker worden betrokken in de Trajectnota/MER.</p>



**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Kosten
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Afzender:</b> Kamer van Koophandel Regio Zwolle, ZWOLLE</p> <p><b>Deelreactienummer: 9D5</b> Bij het vergelijken van de alternatieven 2x1-plus en 2x2 kunnen de kosten van vertragingen voor het wegverkeer als gevolg van te verwachten ongevallen, niet buiten de beoordeling blijven. Deze kosten dienen ten laste van het 2x1-plus alternatief toegerekend te worden.</p>	<p>In de Trajectnota/MER zal hieraan aandacht worden besteed in het kader van ruimtelijke ordening en economie. Hierbij zullen de voertuigverliesuren worden bepaald voor elk alternatief. Indien ongevallen een significante effect hebben op deze voertuigverliesuren zal dit worden meegenomen.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Natuur en landschap
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzender:</b> Vogelbescherming Nederland, ZEIST</p> <p><b>Deelreactienummer: 1D1</b> De toelichting in paragraaf 2.4 onder 'Vogel- en Habitatrichtlijnen' is niet helemaal volledig en enigszins onzorgvuldig geformuleerd. Deze zou vervangen kunnen worden door een tekst waaraan o.a. de volgende punten zijn toegevoegd (voor de volledige aangepaste tekst zie inspraakreactie 1):</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Het zoekgebied van de alternatieven voor de nieuwe brug, zoals weergegeven op kaart 5, overlapt de speciale beschermingszones van het Zwarte Meer en het Ketelmeer;</li>   <li>• De vaargeulen van het Ketelmeer en Zwarte Meer, op kaart 4 alleen aangeduid als '(overige) EHS gebieden', maken ook deel uit van de speciale beschermingszones;</li>   <li>• Behalve dat het Ketelmeer is aangewezen als speciale beschermingszone voor de vier genoemde vogelsoorten (aanwijzingsbesluit van 24/03/00), is het gebied ook van belang voor 15 andere relevante soorten. De instandhoudingdoelstelling en daarmee het door de Vogelrichtlijn beoogde beschermingsregime strekt zich ook tot deze soorten uit.</li> </ul> <p><b>Deelreactienummer: 1D2</b> De startnotitie maakt geen melding van het feit dat het Zwarte Meer (tot de Ramspolbrug) is aangewezen als staatsnatuurmonument (water) en als beschermd natuurmonument (oeverzone), terwijl het zoekgebied van de nieuwe brug het staatsnatuurmonument overlapt.</p>	<p>Met het gegeven tekstvoorstel "Om de leefgebieden ..... Grote Karekiet" wordt inhoudelijk ingestemd. Gelet op detailniveau van Startnotitie, en met het oog op 'begrijpelijk taalgebruik' is gekozen voor een eenvoudiger formulering.</p> <p>Wat betreft de aandachtspunten:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De speciale beschermingszones (SBZ's) worden inderdaad begrensd door de Kamperweg, oftewel de Ramspolbrug. Het zoekgebied voor 'de nieuwe brug' ligt aan de westzijde, daar vindt overlapping plaats. Het schaalniveau van het kaartmateriaal is dusdanig globaal dat overlapping aan de oostzijde lijkt op te treden. Hier is echter geen sprake van. Er is juist bewust gekozen het zoekgebied buiten het Staatsnatuurmonument te houden (zie het tweede uitgangspunt in paragraaf 4.2 van de startnotitie).</li> <li>• Op basis van informatiemateriaal van het ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij is de begrenzing van de SBZ's overgenomen. Bij de aanwijzing van de SBZ's is onder meer gebruik gemaakt van de begrenzing van het Staatsnatuurmonument Zwarte Meer. Hiervan maken de vaargeulen geen onderdeel uit. De vaargeulen op het Ketelmeer vallen inderdaad binnen de SBZ. Dit is abusievelijk onjuist weergegeven op kaart 4 in de startnotitie.</li> <li>• Dit is bekend. In de Trajectnota/MER zal hieraan dan ook expliciete aandacht worden besteed. De Trajectnota/MER zal inzicht bieden in de relevante effecten op de natuur (flora, fauna en ecologie). Voor de Startnotitie is volstaan met het benoemen van de SBZ's. De basis voor deze SBZ's (de soorten die bepalend zijn geweest voor de aanwijzing van de SBZ) zal in de Trajectnota/MER verder worden onderzocht. Gelet op de status van het Zwarte Meer (Staatsnatuurmonument) zullen eventuele effecten op bijzondere soorten worden onderzocht.</li> </ul> <p>Het ruimtebeslag van het Staatsnatuurmonument komt overeen met het ruimtebeslag van de SBZ. Gegeven de status van de SBZ is de voorkeur gegeven aan het 'slechts' benoemen van de SBZ. Het was voor de volledigheid duidelijker geweest als ook het Staatsnatuurmonument was benoemd. Van overlap van het zoekgebied met het natuurgebied is overigens geen sprake (verwezen wordt naar deelreactie 1D1)</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Natuur en landschap
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Deelreactienummer: 1D5</b>  In de Trajectnota/MER dient mogelijke verstoring en aantasting van flora, fauna en ecologie niet alleen globaal kwantitatief te worden beoordeeld, maar voor elke soort afzonderlijk. Dit betekent ook dat negatieve en positieve gevolgen van het project niet tegen elkaar kunnen worden weggestreept en dat rekening gehouden dient te worden met cumulatieve effecten ontstaan door de combinatie met andere projecten uit het verleden, heden of nabije toekomst (Habitatrichtlijn art. 6, 3e lid).</p> <p><b>Deelreactienummer: 1D6</b>  Indien significante gevolgen voor het gebied niet kunnen worden uitgesloten dan moet een passende beoordeling worden gemaakt, rekening houdend met de instandhoudingdoelstellingen. Ook indien geen passende beoordeling noodzakelijk is, is het raadzaam vast te leggen op welke gronden deze conclusie is getrokken (d.m.v. het 'Finding of No Significant Effects report').</p> <p><b>Afzender:</b>  Vereniging Onderzoek Flora en Fauna, WAGENINGEN</p> <p><b>Deelreactienummer: 12D1</b>  Het verdient aanbeveling om het gehele (plan)gebied, waar vaatplanten zijn waargenomen die beschermd zijn volgens de Natuurbeschermingswet, opnieuw te inventariseren, omdat over de verspreiding van vaatplanten langs wegbermen niets bekend is.</p> <p><b>Deelreactienummer: 12D2</b>  Uit het plangebied zijn ruim 5000 vogelwaarnemingen bekend, waaronder rode lijst- en vogelrichtlijnsoorten. De voorgenomen ingrepen kunnen nadelige effecten hebben op het leefgebied van deze soorten. Wellicht is een hogere geluidsbelasting te ondervangen door hiermee bij de herinrichting van het gebied rekening te houden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 12D3</b>  Nader onderzoek is gewenst naar de verspreiding van reptielen, amfibieën - waarvan alle soorten beschermd zijn volgens de Natuurbeschermingswet - en vissen in het gebied. In het plangebied is namelijk slechts één waarneming bekend, terwijl verwacht mag worden dat enkele amfibiesoorten, die wel in de omgeving gevonden zijn, ook in het plangebied voorkomen.</p>	<p>De vermelde redenering wordt herkend. Als verstoring in de SBZ lijkt op te gaan treden zullen in de Trajectnota/MER per soort de gevolgen onderzocht gaan worden conform de richtlijn.</p> <p>Dit wordt beseft en zal onderdeel uitmaken van de Trajectnota/MER.</p> <p>In de Trajectnota/MER zal hieraan aandacht worden besteed in het kader van vernietiging/versnippering/verstoring. Voor zover noodzakelijk zal een aanvullende inventarisatie plaatsvinden.</p> <p>Gelet op de speciale status van de aanliggende gebieden (SBZ, Vogelrichtlijn) zal hieraan uiteraard speciale aandacht worden geschonken. Verslechtering van de leefomstandigheden mag immers niet plaatsvinden.</p> <p>In de Trajectnota/MER zal hieraan aandacht worden besteed in het kader van vernietiging/versnippering/verstoring. Voor zover noodzakelijk zal een aanvullende inventarisatie plaatsvinden.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	
Natuur en landschap	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Deelreactienummer: 12D4</b>  Aanvullende inventarisaties van de aanwezigheid van zoogdieren zijn gewenst. Na 1990 zijn 4 waarnemingen gedaan van deze groep, terwijl uit de periode daarvoor veel meer waarnemingen bekend zijn. Dit heeft vermoedelijk te maken met een te beperkte inventarisatie in de periode na 1990.</p> <p><b>Deelreactienummer: 12D5</b>  Vereniging Onderzoek Flora en Fauna dringt erop aan om, binnen de milieueffectrapportage, de gegevens over de aanwezige soorten serieus mee te laten wegen. Voor een aantal soorten kunnen mogelijk mitigerende en compenserende maatregelen genomen worden.  Diverse basisgegevens zijn via de Vereniging Onderzoek Flora en Fauna te verkrijgen.</p>	<p>In de Trajectnota/MER zal hieraan aandacht worden besteed in het kader van vernietiging/versnippering/verstoring. Voor zover noodzakelijk zal een aanvullende inventarisatie plaatsvinden.</p> <p>Voor bijzondere soorten geldt dat deze uiteraard een volwaardige plaats krijgen in de beoordeling van effecten van de alternatieven.  Van het aanbod tot toegang tot basisgegevens zal graag gebruik worden gemaakt.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Overig
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzender:</b> Tennet BV, ARNHEM</p> <p><b>Deelreactienummer: 19D1</b> De werkzaamheden in het kader van de voorliggende startnotitie zijn geprojecteerd binnen een strook grond die, ten behoeve van de 380 kV-hoogspanningslijn Ens-Zwolle en de 220 kV-hoogspanningslijn Ens-Hessenweg, is belast met een zakelijk recht. Deze 'belaste strook' betreft 35 meter, respectievelijk 27 meter aan weerszijden van de hartlijn van de hoogspanningslijn. Tennet heeft geen bezwaar tegen de reconstructie van de N50 Ramspol-Ens in de belaste strook mits voor de genoemde kV-lijnen aan een aantal specifieke voorwaarden wordt voldaan (voor de volledige voorwaarden zie inspraakreactie 19).</p> <p><b>Deelreactienummer: 19D2</b> Indien de reconstructie van de N50 doorgang zal vinden en/of indien binnen de belaste strook lichtmasten geplaatst zullen worden, dan dient dit schriftelijk met toevoeging van relevante gegevens, en tekeningen aangevraagd te worden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 19D3</b> Bij de uitvoering van de werkzaamheden dienen de veiligheidsvoorschriften in acht worden genomen (voor deze veiligheidsvoorschriften, zie bijlage bij inspraakreactie 19).</p>	<p>Er is kennisgenomen van de aangeleverde informatie. In de Trajectstudie zal hieraan aandacht besteed worden. Het is op voorhand niet te garanderen dat aan alle voorwaarden kan worden voldaan. Er kan dus een conflict ontstaan met de genoemde hoogspanningslijnen. In dat geval zal tijdig met de beheerder Tennet overlegd worden om tot een oplossing te komen.</p> <p>Uiteraard zal in geval van werkzaamheden binnen de belaste strook de daartoe gebruikelijke procedure worden gevolgd.</p> <p>Er is kennisgenomen van de aangeleverde informatie.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Procedure en planning
<b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b>	<b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b>
<p><b>Afzenders:</b>  Eetcafé Roger's place, ENS  Buurtbewoners Kamperzandweg, ENS  Slagerij H. Nota, ENS  Commerciële Vereniging Ens, ENS  Bloemenkwekerij mts Koomen, ENS  Dorpsbelang Ens, ENS  Transport en Logistiek Nederland, APELDOORN  C.D.A. Noordoostpolder, NAGELE</p> <p><b>Deelreactie nummers: 3D2, 4D4, 5D2, 6D5, 8D2, 11D5, 15D6, 16D5</b></p> <p>Insprekers wensen op de hoogte gehouden te worden van de verdere voortgang van het project. Zij vragen inzicht in het tijdstip en de wijze waarop betrokkenen zullen worden ingelicht. C.A. Koomen wenst met name op de hoogte gehouden te worden van plannen welke van invloed zijn op de bedrijfsvoering van zijn onderneming</p> <p><b>Afzender:</b>  Commerciële Vereniging Ens, ENS</p> <p><b>Deelreactie nummer: 6D4</b></p> <p>In tegenstelling tot hetgeen op de informatieavond 5 maart 2002 door vertegenwoordigers van Rijkswaterstaat is gezegd, blijkt een aantal belanghebbende ondernemers niet op de hoogte te zijn gesteld van de plannen met de N50.</p>	<p>Door publicatie en tervisielegging van de richtlijnen en deze nota van commentaar worden insprekers geïnformeerd over wat er met de inspraakreacties wordt gedaan.</p> <p>Gedurende de studie zullen tussenresultaten kortgesloten worden met bewoners, belanghebbenden en andere overheden. In ieder geval zal men op de hoogte gehouden worden via nieuwsbrieven en de lokale media. Bovendien hebben belanghebbenden opnieuw de mogelijkheid in te spreken naar aanleiding van de tervisielegging van de Trajectnota/MER. Dit zal volgens de huidige planning medio 2004 zijn.</p> <p>Met het publiceren en ter visie leggen van de Startnotitie N50 Ramspol-Ens zijn alle belanghebbenden in het algemeen op de hoogte gesteld van de plannen met de N50. De informatieavond op 5 maart 2002 had ook dit doel.</p> <p>Het is juist dat niet alle belanghebbende ondernemers voor de publicatie van de startnotitie geïnformeerd zijn. Voorafgaand aan de publicatie van de startnotitie hebben enkele belanghebbende ondernemers persoonlijk (telefonisch) geïnformeerd. Naar aanleiding van hun vraag zijn bij deze ondernemers de plannen vooraf toegelicht.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Procedure en planning
<p><b>Kernpunt(en) van de inspraak:</b></p> <p><b>Afzender:</b> J.C.M. Goos, EMMELOORD</p> <p><b>Deelreactienummer: 7D1</b> Dat een avond als op 5 maart 2002 niet benut is om interactief te communiceren met de bevolking, is een gemiste kans. De opmerkingen hadden meegenomen kunnen worden in de Startnotitie, hetgeen zowel het ministerie van Verkeer en Waterstaat als de burger tijd had bespaard.</p> <p><b>Afzender:</b> J.J. Kroes, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 13D5</b> J.J. Kroes wenst inzage te krijgen in alle lopende en nog op te starten procedures zodat hij hierop adequaat kan inspelen.</p> <p><b>Afzender:</b> Transport en Logistiek Nederland, APELDOORN</p> <p><b>Deelreactienummer: 15D5</b> Een snelle besluitvormingsprocedure is nodig om de in het MIT gestelde termijnen te halen. Gezien de beperkte omvang van het project en studiegebied is het mogelijk al te starten met de studies ten behoeve van de MER, alvorens de richtlijnen voor de MER zijn vastgesteld.</p> <p><b>Afzender:</b> Tennet BV, ARNHEM</p> <p><b>Deelreactienummer: 19D4</b> Indien tijdens de studie blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden aan de N50 de huidige infrastructuur van zowel de 220 kV, als de 380 kV-hoogspanningslijn niet ongemoeid zullen laten, verzoekt Tennet voortijdig overleg te plegen.</p>	<p><b>Reactie van Bevoegd Gezag:</b></p> <p>De startnotitie die is gepresenteerd tijdens de informatieavond van 5 maart 2002 is het startpunt van de Trajectstudie en van de communicatie over de plannen met de N50. De startnotitie laat zien hoe Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied (als initiatiefnemer) het probleem ziet en in welke richting naar oplossingen wordt gezocht.</p> <p>De startnotitie dient er voor dat iedereen zijn reactie kan geven en dat deze reacties meegenomen kunnen worden in de verdere studie. De ministers van Verkeer en Waterstaat en VROM (samen het 'Bevoegd Gezag') stellen mede op basis van de inspraakreacties de richtlijnen voor de Trajectnota/MER op. Deze richtlijnen geven aan hoe de studie verder moet verlopen.</p> <p>Gedurende de studie zullen tussenresultaten kortgesloten worden met bewoners, belanghebbenden en andere overheden. Het is het voornemen om dit in een vroeg stadium te doen, bij de uitwerking van de alternatieven.</p> <p>Op dit moment is de Tracé/m.e.r.-procedure de enige lopende procedure. In hoofdstuk 6 van de startnotitie staat nader toegelicht hoe deze procedure verloopt en op welke wijze er kan worden ingesproken. Nadere informatie hierover kan via het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat en Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied opgevraagd worden</p> <p>Met de publicatie van de Richtlijnen en deze Nota van Commentaar is begonnen met de Trajectstudie. Conform de huidige planning worden de in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT) gestelde termijnen gehaald.</p> <p>Het belang van vroegtijdig overleg met de beheerder van de hoogspanningsleidingen (Tennet) wordt erkend. Van de uitnodiging tot overleg zal graag gebruik worden gemaakt.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Ruimtelijke ordening en economie
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Afzenders:</b>  Eetcafé Roger's place, ENS  Slagenij H. Nota, ENS  Commerciële Vereniging Ens, ENS  Bloemenkwekerij mts Koomen, ENS  Drogisterij Kadoschop Sylvia BV, ENS  Café-Restaurant Het Wapen van Ens VOF, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 3D1, 5D1, 6D1, 8D1, 10D1, 14D1</b>  Een goede bereikbaarheid van Ens is van groot belang voor de middenstand van Ens en landbouwbedrijven rond Ens. Mochten de insprekers, als gevolg van een slechtere bereikbaarheid van Ens door de voorliggende plannen, nadelige economische of financiële gevolgen ondervinden, dan zal Rijkswaterstaat hiervoor aansprakelijk gesteld worden.</p>	<p>In de Trajectnota/MER zal aandacht besteed worden aan het vestigingsklimaat voor bedrijven. Tevens zal onderzocht worden of de oplossingen leiden tot ongewenste neveneffecten op het onderliggende wegennet. Zie hiervoor paragraaf 5.4 "Te beschrijven effecten" van de startnotitie (aspecten ruimtelijke ordening en economie respectievelijk verkeer en vervoer).</p> <p>Mocht er uit de hiervoor vermelde onderzoeken blijken dat er schade ontstaat voor ondernemers, die niet tot het normale bedrijfsrisico van deze ondernemers gerekend kan worden, dan bestaat er een aantal mogelijkheden om schadevergoeding te ontvangen. Overigens staan deze mogelijkheden vanzelfsprekend ook voor anderen dan ondernemers open.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Indien gebruik zal moeten worden gemaakt van gronden die nog niet in eigendom zijn van de Staat, dan kent de Onteigeningswet met rechtswaarborgen omklede procedure en berekeningswijze van de schade die daardoor geleden wordt;</li> <li>• Zodra de plannen een wijziging van het bestemmingsplan tot gevolg hebben, dan bestaat de mogelijkheid om op grond van artikel 49 van de Wet op de ruimtelijke ordening schadevergoeding te verzoeken. Planschade is schade die ontstaat omdat gebieden of gebouwen een andere bestemming krijgen. Het is bijvoorbeeld mogelijk dat een terrein dat nu voor landbouw is bestemd door de verbetering van de N50 de bestemming verkeersdoeleinden krijgt. In dergelijke gevallen kan een verzoek om vergoeding van deze planschade worden ingediend bij de gemeenteraad van de betrokken gemeente. Dit kan in principe pas als de plannen zijn vastgelegd in een onherroepelijk bestemmingsplan.</li> <li>• Indien geen aanspraak kan worden gemaakt op schadevergoeding op grond van de Onteigeningswet of de Wet ruimtelijke ordening en schadevergoeding ook niet op een andere wijze kan worden verkregen, kunnen verzoeken om schadevergoeding worden behandeld conform de procedure die is vastgelegd in de Regeling Nadeelcompensatie Rijkswaterstaat (1999). In deze regeling is de bestaande rechtspraak met betrekking tot schadevergoeding door de overheid vastgelegd.</li> </ul>



**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Ruimtelijke ordening en economie	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p><b>Afzenders:</b> Bloemenkwekerij mts Koomen, ENS J. Ruyter, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 8D3, 17D1</b> Afhankelijk van de keuze van het alternatief, zal in meer of mindere mate landbouwgrond nodig zijn de landbouwbedrijven aan de Ramsweg 1-2 en de Kamperzandweg 11. Dit zal, mede als gevolg van de mestwetgeving, negatieve consequenties hebben voor de bedrijfsvoering. Insprekers verzoeken het economisch belang van hun bedrijfsvoering mee te nemen in de studie en bij de afweging tussen de alternatieven.</p> <p><b>Afzender:</b> J.J. Kroes, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 13D4</b> Alle voorliggende alternatieven maken het onmogelijk het landbouwbedrijf van inspreker in de huidige setting voort te zetten, de gronden liggen voor de volle lengte langs het N50 traject. De langdurige onzekerheid heeft grote nadelige gevolgen voor de bedrijfsstructuur en de gezinssituatie. Inspreker verzoekt zo spoedig mogelijk duidelijkheid te verschaffen in het te voeren beleid en de stappen die ondernomen moeten worden om in de toekomst succesvol te kunnen ondernemen in Flevoland.</p> <p><b>Afzender:</b> Transport en Logistiek Nederland, APELDOORN</p> <p><b>Deelreactienummer: 15D3</b> De onmogelijkheid voor exceptioneel verkeer om van de brug bij Ramspol en andere oeververbindingen (tussen Flevoland en het oude land) gebruik te maken, leidt tot veel onnodige wegkilometers en een ongunstig vestigingsklimaat in Flevoland. Dit aspect dient in de verdere besluitvorming meegenomen te worden.</p>	<p>Het belang van de bedrijfsvoering wordt herkend. In de Trajectnota/MER zal hieraan aandacht besteed worden in het kader van ruimtebeslag en regionale economische effecten. Zie hiervoor paragraaf 5.4 "Te beschrijven effecten" van de startnotitie (aspecten ruimtelijke ordening en economie).</p> <p>De problematiek van inspreker wordt herkend. Welk alternatief de voorkeur zal krijgen is echter op dit moment niet bekend en ook niet aan de orde. Het Standpunt van de ministers van Verkeer en waterstaat en VROM zal hier meer duidelijkheid over verschaffen. Volgens de huidige planning zal dat medio 2004 bekend worden, na het publiceren van de Trajectnota/MER. Voor de procedure wordt verwezen naar hoofdstuk 6 van de startnotitie.</p> <p>De in de startnotitie opgenomen alternatieven hebben allen een dwarsprofiel op de brug dat breder is dan in de huidige situatie. De mogelijkheden voor exceptioneel verkeer verbeteren dan ook in elk geval. Bij de meeste alternatieven zal het in aanleg zijnde wegvak Kampen-Ens maatgevend worden voor de (on)mogelijkheden voor exceptioneel verkeer om gebruik te maken van de N50.</p>	

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Verkeer en vervoer
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Afzenders:</b>            Buurtbewoners Kamperzandweg, ENS            Dorpsbelang Ens, ENS            J.J. Kroes, ENS            C.D.A. Noordoostpolder, NAGELE</p> <p><b>Deelreactienummer: 4D1, 11D1, 13D1, 16D4</b>            Wanneer het N50 traject Kampen - Ramspol gereed is, zal de verkeersintensiteit tussen Ramspol en Ens toenemen. Dit zal leiden tot een nog grotere verkeersonveiligheid, met name ter hoogte van de huidige twee ongeregelde gelijkvloerse kruisingen. Zo wordt verwacht dat het oversteken van de N50 ter hoogte van de Kamperzandweg hierdoor nog gevaarlijker zal worden, met name voor schoolgaande kinderen. Insprekers pleiten voor een tussentijdse oplossing om zodoende de veiligheid en doorstroming op het traject Ramspol-Ens te garanderen. De buurtbewoners Kamperzandweg doen de volgende suggesties:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- (handbediende) verkeerslichten op de kruising Kamperzandweg - N50;</li> <li>- een parallelweg naar de verkeerslichten aan de Schokkerringweg;</li> <li>- een wachtstrook midden op de Kamperweg;</li> <li>- een loopbrug.</li> </ul> <p><b>Afzender:</b>            Commerciële Vereniging Ens, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 6D2</b>            Speciale aandacht dient besteed te worden aan de verkeersveiligheid in de dorpskern van Ens.</p> <p><b>Deelreactienummer: 6D3</b>            In het kader van de voorliggende plannen zou ook de mogelijkheid tot aanpassing van buitenwegen bekeken kunnen worden.</p>	<p>Om de effecten van de reconstructie van de N50 (Ens-Emmeloord en Kampen-Ramspol) te bepalen wordt in opdracht van Rijkswaterstaat onderzoek uitgevoerd op het traject N50 Ramspol-Emmeloord. Hierbij wordt met name gekeken naar het rijgedrag van de verkeersdeelnemers. De resultaten van het nog lopende onderzoek naar de effecten van de reconstructie van de N50 kunnen aanleiding geven om tussentijdse maatregelen te treffen ter verbetering van de veiligheid.</p> <p>Nota bene: tussentijdse maatregelen maken geen onderdeel uit van deze Tracé/m.e.r.-procedure.</p> <p>Bij de bepaling van de locatie(s) van de aansluiting(en) op de toekomstige N50 zal rekening worden gehouden met de gevolgen voor het omliggende wegennet. De verkeersveiligheid in de dorpskern Ens blijft echter primair de verantwoordelijkheid van gemeente Noordoostpolder en provincie Flevoland.</p> <p>Aanpassing van buitenwegen maakt geen onderdeel uit van deze studie. In de Trajectnota/MER zullen wel de gevolgen voor de verkeersintensiteiten op de buitenwegen worden bepaald.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema  
Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Verkeer en vervoer
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Afzender:</b> Kamer van Koophandel Regio Zwolle, ZWOLLE</p> <p><b>Deelreactienummer: 9D2</b> Toekomstige ontwikkelingen in de scheepvaart zijn niet alleen van invloed op de doorvaarthoogte van de nieuwe brug, maar ook op de doorvaartbreedte. Er zou rekening gehouden moeten worden met een mogelijke doorvaartbreedte van 18 meter in de toekomst. De bereikbaarheid van de containerhaven in Meppel is hiermee op termijn gegarandeerd.</p> <p><b>Afzenders:</b> Dorpsbelang Ens, ENS C.D.A. Noordoostpolder, NAGELE</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D2, 16D2</b> Aandacht zal besteed moeten worden aan het belang van een goede ontsluiting via Ramspol vanwege de uitbreiding van de glastuinbouw rond Ens en de bereikbaarheid van de aanliggende B-wegen. Als de afslag Zwartemeerweg vervalt, zal het steeds toenemende vrachtverkeer (weer) via het centrum van Ens moeten rijden. Dit zal leiden tot zeer verkeersonveilige situaties. Inspreker Koullil pleit daarom expliciet voor het handhaven van de afslagen bij de Zwartemeerweg en de Kamperzandweg.</p> <p><b>Afzender:</b> Dorpsbelang Ens, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D6</b> Hoe zal worden omgegaan met het langzaam- en landbouwverkeer? Moet dit verkeer in de nieuwe situatie door Ens?</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D7</b> Wordt bij de ontsluiting van Ens rekening gehouden met de mogelijkheid van een ringweg om Ens?</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D8</b> Voldoen de voorliggende alternatieven aan de wens tot behoud van de huidige openbaarvervoer voorziening in de dorpskern van Ens en de bushalte bij Ramspol?</p>	<p>De huidige doorvaartopening van de Ramspolbrug is behalve te laag ook te smal voor een klasse Va-vaarweg. Dit is reeds in de paragrafen 2.2.3 en 3.3 van de startnotitie aangegeven. Voor klasse Va-vaarwegen geldt (volgens de CVB-Richtlijnen) een minimum doorvaartbreedte van 18 m voor het vaste deel van de brug en 14,5 m voor het beweegbare deel van de brug. Dit is uitgangspunt bij het ontwerp van een nieuwe brug.</p> <p>De problematiek rond de kruisingen met de Kamperzandweg en de Zwartemeerweg wordt herkend. Dit betreft zowel de verkeersveiligheid bij de kruisingen zelf als de ontsluiting van het gebied eromheen (o.a. het glastuinbouwgebied). Deze problematiek zal onderdeel zijn van de trajectstudie (Trajectnota/MER). De mogelijke oplossingen zullen in deze studie uitgewerkt worden.</p> <p>In de Trajectnota/MER zullen per variant de effecten met betrekking tot verkeersveiligheid en -afwikkeling van al het verkeer worden bepaald, dus inclusief het langzaam- en landbouwverkeer.</p> <p>De beslissing over het al dan niet aanleggen van een ringweg valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie Flevoland en de gemeente Noordoostpolder. Zowel de provincie als de gemeente zijn in het kader van bestuurlijk overleg betrokken bij de studie en de procedure rond het project N50 Ramspol-Ens.</p> <p>De huidige alternatieven maken behoud van de openbaar vervoer voorziening in het dorp Ens en bij Ramspol niet onmogelijk. Dit aspect zal meegenomen worden in ontwerp van de alternatieven en vervolgens bij de effectbepaling in de Trajectnota/MER.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Verkeer en vervoer
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:
<p><b>Deelreactienummer: 11D9</b> De ontsluiting van de Zwartemeerweg, Kamperzandweg en Schokkerringweg dient kindvriendelijk en veilig te zijn. De bestaande verkeerslichten bij de Schokkerringweg worden niet als zodanig ervaren.</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D10</b> De toename van de verkeersintensiteit op het weggedeelte Ens-Ramspol zal tevens leiden tot files bij de brug en bij de verkeerslichten aan de zuidkant van de brug in Ramspol. Is hiervoor een tussentijdse oplossing mogelijk?</p>	<p>Als uitgangspunt voor de ontwerpen worden de duurzaam veilig richtlijnen gehanteerd.</p> <p>De afstemming tussen de brugbediening en de toekomstige verkeerslichten op de kruising van de Frieseweg met het nieuwe tracé N50 Kampen-Ramspol heeft de aandacht van Rijkswaterstaat. Indien er files ontstaan zal alsnog worden onderzocht of tussentijdse maatregelen noodzakelijk zijn.</p> <p>Nota bene: tussentijdse maatregelen maken geen onderdeel uit van deze Tracé/m.e.r.-procedure.</p>
<p><b>Afzender:</b> Transport en Logistiek Nederland, APELDOORN</p> <p><b>Deelreactienummer: 15D1</b> In de verkeerskundige berekeningen wordt uitgegaan van het verwachte verkeersaanbod in 2010. Het is echter van belang het wegontwerp te richten op het gebruik in tenminste 2030, waarbij tevens rekening gehouden wordt met een verdere verbreding in de komende decennia.</p> <p><b>Deelreactienummer: 15D2</b> De Startnotitie gaat uit van het openen van de brug voor alle staandemastverkeer. Gelet op de belangen van het goederenvervoer over de weg zou echter overwogen moeten worden het openen van de brug in de spitsperiodes, met name voor recreatief vaarverkeer, sterk te beperken.</p>	<p>De periode na 2020 is vooralsnog te onzeker om daarvoor effecten te bepalen en conclusies te trekken. In de startnotitie is inderdaad gebruik gemaakt van verkeerscijfers met als richtjaar 2010, maar in de Trajectnota/MER zullen verkeerscijfers tot 2020 worden gehanteerd. Hiervoor wordt een nieuw verkeerskundig model gebruikt.</p> <p>In de Trajectnota/MER worden de effecten voor scheepvaart en wegverkeer bepaald (zowel recreatief verkeer als beroepsverkeer). Hierbij zal ook het toekomstige bedieningsregime voor de Ramspolbrug worden beoordeeld.</p>
<p><b>Afzender:</b> drs. ing. L. Schreuder, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 18D2</b> Indien de aansluiting bij Ens richting Kamperzandweg wordt gerealiseerd zal de nodige aandacht besteed moeten worden aan de bewegwijzering, met name ten behoeve van het verkeer komend uit de richting Lemmer met bestemming 'Het Wapen van Ens' en Schokland.</p>	<p>In een latere fase van de studie (na de Trajectnota/MER), zal de bewegwijzering worden uitgewerkt. Daarbij zal ook aandacht worden besteed aan het verkeer met bestemming 'Het Wapen van Ens' en Schokland.</p>

**Inspraakreacties: per deelreactie gesorteerd op thema**  
**Project: N50 Ramspol - Ens**

Thema	Woon- en leefmilieu	
Kernpunt(en) van de inspraak:	Reactie van Bevoegd Gezag:	
<p><b>Afzenders:</b>            Buurtbewoners Kamperzandweg, ENS            J.J. Kroes, ENS</p> <p><b>Deelreactienummer: 4D2, 13D2</b>            De (sociale) aansluiting met de dorpsgemeenschap Ens dient behouden te blijven. Met name de ontsluiting van de Kamperzandweg dient gewaarborgd te blijven. Indien deze weg wordt afgesloten zal de afstand Kamperzandweg - Ens 9 km. bedragen.</p> <p><b>Afzenders:</b>            Dorpsbelang Ens, ENS            C.D.A. Noordoostpolder, NAGELE</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D3, 16D3</b>            Gepleit wordt voor behoud van het open karakter van het dorp, waarbij het uitzicht op Schokland vanuit Ens behouden blijft. Voor de kruising bij Ens dient een alternatieve verkeersveilige oplossing bedacht te worden.</p> <p><b>Deelreactienummer: 11D4</b>            Welke maatregelen zullen worden getroffen voor de geluidstoename bij Ens?</p>	<p>In de aangegeven alternatieven in de startnotitie behoort het opnemen van een ontsluitingsweg (parallelweg aan N50) van de Kamperzandweg naar de Schokkerringweg tot de mogelijkheden.            In de Trajectnota/MER zullen verschillende alternatieven worden uitgewerkt. De ontsluiting van het onderliggend wegennet, en daarmee het streven tot behoud van 'sociale structuren', maakt daarvan onderdeel uit.</p> <p>Van de wens tot behoud van uitzicht/open karakter van Ens wordt kennis genomen. Vooralsnog is over de technische uitwerking van de aansluiting bij Ens op de N50 niets bekend. In de Trajectnota/MER zullen verschillende opties worden uitgewerkt. De eventueel optredende visuele hinder zal dan in de vergelijking van de alternatieven worden betrokken. Hierbij wordt verwezen naar de antwoorden bij deelreacties 7D6 en 18D1(thema Alternatieven).</p> <p>Voor de Trajectnota/MER zal uitgebreid akoestisch onderzoek plaatsvinden. Op basis van de uitkomsten daarvan zal worden bepaald of en zo ja, welke geluidwerende maatregelen nodig zijn.</p>	