

# **Trajectnota/ MER N50 Ramspol - Ens en de aanvulling hierop**

**Toetsingsadvies over de trajectnota/ MER**

21 februari 2005 / rapportnummer 1236-97





## commissie voor de milieueffectrapportage

Aan de Minister van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat- Generaal Personenvervoer  
Postbus 20901  
2500 EX DEN HAAG

uw kenmerk  
DGP/WV/U.04.01293 en  
DGP/WV/U.04.03377

uw brief  
1 september 2004 en  
18 november 2004

ons kenmerk  
1236-96/Sn/me

onderwerp  
Toetsingsadvies over de Trajectnota/MER  
N50 Ramspol – Ens en de aanvulling  
hierop

doorkiesnummer  
(030) 234 76 12

Utrecht,  
25 februari 2005

Geachte Minister,

Met bovengenoemde brieven stelde u, als coördinerend bevoegd gezag, de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid een toetsingsadvies uit te brengen over de Trajectnota/MER ten behoeve van de besluitvorming over N50 Ramspol – Ens en de aanvulling hierop. Overeenkomstig artikel 7.26 van de Wet milieubeheer (Wm) bied ik u hierbij het advies van de Commissie aan.

De Commissie hoopt met haar advies een constructieve bijdrage te leveren aan de besluitvorming. Zij zal graag vernemen hoe u gebruik maakt van haar aanbevelingen. Dit houdt in dat de Commissie graag het (ontwerp)besluit en de evaluatiedocumenten krijgt toegestuurd.

Hoogachtend,

drs. J.G.M. van Rhijn  
Voorzitter van de werkgroep  
Trajectnota/ MER N50 Ramspol - Ens

in c.c. Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

Postadres Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT  
Bezoekadres Arthur van Schendelstraat 800  
Utrecht

telefoon (030) 234 76 66  
telefax (030) 233 12 95  
e-mail mer@eia.nl  
website www.commissiemer.nl




Toetsingsadvies over de  
Trajectnota/ MER N50 Ramspol - Ens  
en de aanvulling hierop

Advies op grond van artikel 7.26 van de Wet milieubeheer over het milieueffectrapport over de Trajectnota/ MER N50 Ramspol - Ens en de aanvulling hierop,

uitgebracht aan de Minister van Verkeer en Waterstaat, coördinerend bevoegd gezag door de Commissie voor de milieueffectrapportage; namens deze

de werkgroep  
Trajectnota/ MER N50 Ramspol - Ens

de secretaris



drs. M. de Sain

de voorzitter



drs. J.G.M. van Rhijn

Utrecht, 25 februari 2005



## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>1</b>
<b>2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP .....</b>	<b>2</b>
2.1 Algemeen .....	2
2.2 Toelichting op het oordeel.....	2
2.2.1 Probleemoplossend vermogen m.b.t. verkeersveiligheid.....	2
2.2.2 Verkeersgegevens .....	3
2.2.3 Het meest milieuvriendelijk alternatief.....	4
2.2.4 Overig.....	4

## BIJLAGEN

1. Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 september 2004 en 18 november 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen
- 1A. Brief van het bevoegd gezag d.d. 19 november 2004 waarin de adviester-mijn wordt verlengd
2. Kennisgeving in de staatscourant nr. 166 d.d. 31 augustus 2004
3. Projectgegevens
4. Lijst van inspraakreacties en adviezen

## 1. INLEIDING

De Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat heeft het voornemen het wegvak Ramspol – Ens van de N50 om te bouwen om onder meer de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan wegverbreding en/of wegverlegging en reconstructie van de Ramspolbrug en/of bouw van een nieuwe brug. Het voornemen is m.e.r.-plichtig conform de bijlage bij het gewijzigde Besluit m.e.r. 1994, onderdeel C, categorie 1.4. De ministers van Verkeer en Waterstaat (VenW) en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (VROM) nemen uiteindelijk samen een tracébesluit waarbij het ministerie van VenW het coördinerend bevoegd gezag is.

Bij brief van 1 september 2004<sup>1</sup> heeft het ministerie van Verkeer en Waterstaat de Commissie voor de milieueffectrapportage (m.e.r.) in de gelegenheid gesteld om advies uit te brengen over het opgestelde milieueffectrapport (MER). Het MER is op 1 september 2004 ter inzage gelegd<sup>2</sup>.

Het advies is opgesteld door een werkgroep van de Commissie voor de m.e.r.<sup>3</sup> De werkgroep treedt op namens de Commissie voor de m.e.r. en wordt verder in dit advies 'de Commissie' genoemd.

De Commissie heeft kennis genomen van de inspraakreacties en adviezen<sup>4</sup>, die zij van het bevoegd gezag heeft ontvangen. In dit advies verwijst de Commissie naar een reactie wanneer deze naar haar oordeel:

- informatie bevat over de inhoud van het MER die van belang is voor de besluitvorming en waarover zij een aanbeveling doet in het advies.

Op grond van artikel 7.26, lid 1 van de Wm toetst de Commissie:

- aan de richtlijnen van het MER<sup>5</sup>, zoals vastgesteld in augustus 2002;
- op eventuele onjuistheden<sup>6</sup>;
- aan de wettelijke regels voor de inhoud van een MER<sup>7</sup>.

Tijdens de toetsing inventariseert de Commissie eerst of er tekortkomingen zijn in het voldoen aan de wettelijke vereisten en de richtlijnen en gaat zij na welke onderdelen van het MER in aanmerking komen voor een positieve vermelding. Vervolgens beoordeelt de Commissie de ernst van de tekortkomingen. Daarbij staat de vraag centraal of de benodigde informatie aanwezig is om het milieubelang een volwaardige plaats te geven bij het nemen van een tracébesluit. Is dat naar haar mening niet het geval dan betreft het een *essentiële tekortkoming*. De Commissie zal dan adviseren tot een aanvulling. Overige tekortkomingen worden in het toetsingsadvies opgenomen, voor zover ze kunnen worden verwerkt tot duidelijke aanbevelingen voor het bevoegde gezag. Deze werkwijze impliceert dat de Commissie zich in het advies tot hoofdzaken beperkt en niet ingaat op onjuistheden of onvolkomenheden van ondergeschikt belang.

---

<sup>1</sup> Zie bijlage 1

<sup>2</sup> Zie bijlage 2.

<sup>3</sup> Zie bijlage 3 voor de samenstelling van de werkgroep en andere projectgegevens.

<sup>4</sup> Zie bijlage 4 voor een lijst hiervan.

<sup>5</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>6</sup> Wm, artikel 7.23, lid 2.

<sup>7</sup> Wm, artikel 7.10



Tijdens de toetsing heeft op 21 oktober 2004 een gesprek plaats gevonden tussen de Commissie het bevoegde gezag en de initiatiefnemer. Daar heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen essentiële tekortkomingen bevat. Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten<sup>8</sup> om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken. De Commissie heeft die aanvulling ontvangen op 14 december 2004. De aanvulling heeft niet ter visie gelegen. Daarom is in dit advies inspraak over de aanvulling niet beschouwd. De Commissie adviseert de aanvulling bij het eerstvolgende inspraakmoment bij het ontwerp-tracébesluit ter visie te leggen.

Dit advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

## **2. OORDEEL OVER HET MER EN DE AANVULLING DAAROP**

### 2.1 Algemeen

De Commissie is van oordeel dat in het MER en de aanvulling tezamen de **essentiële informatie aanwezig** is.

Aanvankelijk ontbrak op een aantal punten essentiële informatie. Deze had betrekking op:

- het probleemoplossend vermogen van de alternatieven m.b.t. verkeersveiligheid;
- het ontbreken van verkeersgegevens;
- de inhoud van het meest milieuvriendelijk alternatief.

De aanvulling voorziet in voldoende mate in de benodigde informatie. Paragraaf 2.2 geeft hierop een toelichting, voorzien van enkele kanttekeningen en daaraan gekoppelde aanbevelingen voor de verdere besluitvorming.

### 2.2 Toelichting op het oordeel

#### **2.2.1 Probleemoplossend vermogen m.b.t. verkeersveiligheid**

Het verbeteren van de verkeersveiligheid van de N50 op het weggedeelte Ramspol – Ens is een belangrijke doelstelling in de studie. In tabel 4.1 en 4.7 van de Trajectnota/MER is aangegeven dat alle basisalternatieven, het MMA en de verleggingalternatieven hetzelfde scoren op verkeersveiligheid (++).

Factoren die de verkeersveiligheid mede bepalen zijn de wegkenmerken en het door brugopeningen veroorzaakte aantal vertraagde en stoppende voertuigen. Wegkenmerken: uit tabel 5 van de aanvulling blijkt dat de verleggingalternatieven beter scoren op wegkenmerken m.b.t. verkeersveiligheid dan de basisalternatieven. Dit heeft volgens de tekst geen, maar volgens de Commissie wel degelijk invloed op de verkeersveiligheid.

---

<sup>8</sup> Zie bijlage 1a.

Aantal vertraagde en stoppende voertuigen: het aantal verliesuren neemt toe als er meer auto's gedurende een bepaalde tijd stilstaan, of als er evenveel auto's langer stilstaan. Bij een toenemend aantal brugopeningen loopt het aantal verliesuren (bijlagendocument tabel 6.14) op met het aantal auto's dat achter elkaar moet stoppen en dus met het risico op kop-staartbotsingen. Dit heeft invloed op de verkeersveiligheid, maar heeft niet doorgewerkt in de score voor verkeersveiligheid in de Trajectnota/MER en aanvulling daarop. De Commissie is van mening dat de eindscores van de basialternatieven op verkeersveiligheid naar beneden moeten worden bijgesteld (+ in plaats van ++).

Uit de Trajectnota/MER blijkt niet of het landelijke beleidsdoel 'in 2020 minder slachtoffers dan in 2000' op het betreffende wegdeel wordt gehaald.

- De Commissie adviseert bevoegd gezag bij zijn besluit rekening te houden met de hier genoemde factoren die medebepalend zijn voor de verkeersveiligheid en de mate waarin de alternatieven ook in de toekomst een oplossing zijn voor verbetering van de verkeersveiligheid.<sup>9</sup>

### **Waterveiligheid**

De Commissie constateert dat in de toekomst ter plaatse van de Ramspolbrug het aantal verkeersbewegingen op het water en het aantal wachtende recreatievaartuigen zal toenemen. Dit kan van invloed zijn op de waterverkeersveiligheid.

- De Commissie beveelt aan de waterveiligheid in kaart te brengen en indien noodzakelijk maatregelen te nemen.

## **2.2.2 Verkeersgegevens**

### **Doorstroming**

De doorstroming in alternatief B1x2 met rondweg scoort beter dan alternatief B1x2 zonder rondweg (tabellen 6.8 en 6.9 bijlagendocument). Uit de verkeerscijfers blijkt echter dat het verkeer op de N50 door toevoeging van de rondweg toeneemt en hierdoor zou de score voor de doorstroming (I/C-verhouding) voor alternatief B1x2 met rondweg negatiever zijn.

Hoewel de doorstroming ten opzichte van de referentiesituatie verbetert, is een I/C verhouding van 0,85 in 2020 bij alternatief B1x2 zonder rondweg zeer kritisch en verbetert nauwelijks in absolute zin ten opzichte van de huidige situatie; er blijven problemen bestaan met de doorstroming van het verkeer. Daarnaast neemt het aantal verliesuren door brugopeningen ten opzichte van de huidige situatie in alle alternatieven, behalve alternatief V2x2, sterk toe. Omdat de brugopeningen niet in de capaciteit verwerkt zijn, is een I/C-verhouding van 0,85 extra kritisch.

Het heeft tevens gevolgen voor de geluidsbelasting en luchtkwaliteit. De Commissie gaat ervan uit dat alle alternatieven binnen de normen voor geluid en luchtkwaliteit blijven, maar dit neemt niet weg dat de alternatieven waar de doorstroming kritisch blijft, relatief slecht scoren op lucht en geluid.

---

<sup>9</sup> In inspraakreacties 4, 9 en 10 (bijlage 4) wordt gepleit om een toekomstvaste oplossing te kiezen.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag bij haar besluit rekening te houden met de mate waarin de alternatieven ook in de toekomst een oplossing bieden voor verbetering van de doorstroming.<sup>10</sup>

#### **Onderliggend wegennet**

Uit tabel 7 van de aanvulling blijkt dat de intensiteit ter plekke van de Baan in alle alternatieven, behalve het nulplus-alternatief, sterk toeneemt. Dit heeft zeker gevolgen voor de situatie met betrekking tot verkeersveiligheid, geluid en lucht ter plekke van de Baan.

- De Commissie adviseert het bevoegd gezag om bij het besluit inzicht te geven in de effecten en mogelijke noodzakelijke maatregelen voor de verkeerssituatie in Ens ter plekke van de Baan.

### **2.2.3 Het meest milieuvriendelijk alternatief**

Het verschil tussen alternatief B1x2 en de andere alternatieven is minimaal voor aspecten die bij het MMA een rol spelen. In de effectentabel 4.3 in de Trajectnota/MER scoren de basisalternatieven qua natuurlijk milieu en woon- en leefomgeving voor de mens licht beter dan de verleggingsalternatieven (0 en 0/- t.o.v. 0/- en -). Hierbij is echter geen rekening gehouden met de afgeleide effecten van verkeer en vervoer, met name de hogere emissies (geluid en lucht) door een groter aantal brugopeningen en files bij alternatieven met 1x2 rijstroken en alternatieven met een lagere brug.

Bovendien scoort het MMA ten opzichte van de andere alternatieven heel positief door toepassing van aanvullende maatregelen (ecologische verbinding, ZOAB etc.), terwijl deze op alle alternatieven toegepast kunnen worden. Op grond van het criterium verkeer en vervoer verschillen de alternatieven echter wel in de zin dat de alternatieven B2x2, V2x1 en V2x2 hoger scoren bij een aangepaste score conform paragraaf '2.2.1 verkeersveiligheid' en paragraaf '2.2.2 verkeersgegevens' van dit advies.

- De Commissie concludeert dat alle alternatieven uitgangspunt kunnen zijn voor het MMA omdat zij op de meeste aspecten onderling weinig verschillen. De grootste verschillen treden op bij het criterium verkeer en vervoer. Zij adviseert om dit bij de besluitvorming mee te nemen.

### **2.2.4 Overig**

#### **Gebiedsbescherming**

Het Ketelmeer en Zwarte Meer zijn Vogelrichtlijngebied. De Trajectnota/MER maakt aannemelijk dat de verstoring door geluid iets zal toenemen bij alle alternatieven met een nieuwe brug, maar er geen significante gevolgen op de natuurwaarden van de gebieden zal zijn (zie Trajectnota pagina 28 en bijlage-document, pagina 24-30).

De provincie Flevoland vraagt aandacht voor positieve effecten die een alternatief met een brug op pijlers zou bieden.<sup>11</sup> Die aandacht is er in de Trajectnota/MER want bij alle alternatieven met een nieuwe brug zullen de oevers onder de brug doorlopen en de huidige barrières in de ecologische verbinding worden opgeheven.

<sup>10</sup> Zie noot 9.

<sup>11</sup> Zie inspraakreactie 10.

- De Commissie adviseert om bij het besluit expliciet aandacht te geven aan de conclusie uit het MER dat er sprake is van een dusdanig geringe invloed, dat er geen significante gevolgen zijn.

### **Fietsverbindingen**

In de Trajectnota/MER wordt alleen aandacht besteed aan het fietsverkeer op de Ramspolbrug en niet aan het fietsverkeer op het onderliggende wegennet

- De Commissie beveelt aan om in de OTB-fase met name het fietsverkeer dat de N50 kruist bijzondere aandacht te geven.

BIJLAGEN 1 t/m 4

bij het Toetsingsadvies over de Trajectnota/  
MER N50 Ramspol - Ens en de aanvulling hierop



## BIJLAGE 1

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 1 september 2004 waarin de Commissie in de gelegenheid wordt gesteld om advies uit te brengen



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Personenvervoer

De voorzitter van de Commissie MER,  
Ir. N.G. Ketting  
Postbus 2345  
3500 GH UTRECHT

	Commissie voor de milieu-effectrapportage
ingekomen :	30 AUG 2004
nummer	
dossier	1236-39 + 40/10K
kopie naar :	Sn / BA / me

Contactpersoon  
Henny Croqué  
Datum  
1 september 2004  
Oms kenmerk  
DGP/WV/U.04.01293  
Onderwerp  
Aanbieding Trajectnota N50 Ens-Ramspol

Doorkiesnummer  
070 - 351 6116  
Bijlage(n)  
10  
Uw kenmerk

Geacht heer Ketting,

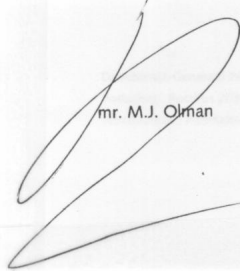
Overeenkomstig de Wet Milieubeheer en de Tracéwet stel ik u hierbij in de gelegenheid advies uit te brengen over de trajectnota/N50 Ens-Ramspol.

De trajectnota zal vanaf 1 september 2004 gedurende 8 weken voor een ieder ter inzage worden gelegd. Ik verzoek u om uw advies binnen 5 weken na afloop van de ter inzage legging uit te brengen.

Ik verzoek u om uw advies toe te zenden aan:

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Directoraat-Generaal Personenvervoer  
T.a.v. drs. R.C.J. Smit  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Hoogachtend,  
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,

  
mr. M.J. Olman

## BIJLAGE 1A

### Brief van het bevoegd gezag d.d. 18 november 2004 waarin de adviestermijn wordt verlengd

	
<b>Ministerie van Verkeer en Waterstaat</b>	
Personenvervoer	
De voorzitter van de Commissie m.e.r. Ir N.G. Ketting Postbus 2345 3500 GH Utrecht	
Contactpersoon R. Smit Datum 18 november 2004 Ons kenmerk DGP/WV/u.04.03377 Onderwerp Uitstel advisering Trajectnota/MER N50 Ens-Ramspol	Doorkiesnummer 070.351.7091 Bijlage(n) - Uw kenmerk 1236-71/Sn-me
Geachte heer Ketting,	
In mijn brief van 1 september 2004, kenmerk DGP/WV/U.04.01293, heb ik u verzocht advies uit te brengen over de Trajectnota/MER N50 Ramspol – Ens. Om tot dit advies te komen heeft u op 21 oktober een deskundigenoverleg georganiseerd tussen vertegenwoordigers van uw Commissie, het bevoegd gezag en de initiatiefnemer. Naar aanleiding van dit overleg heeft u schriftelijk per mail van 28 oktober 2004, kenmerk 1236-71/Sn-me een aantal vragen geformuleerd waarop u aanvullende informatie wenst. Ik ga er van uit dat ik deze informatie in de week van 13 december kan aandragen. Ik besef dat daarmee uw adviestermijn wordt overschreden. Na contact hierover met de werkgroepsecretaris verleen ik u verlenging van deze termijn tot 1 maart 2005.	
Met vriendelijke groet,	
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT, namens deze, DE DIRECTEUR WEGEN EN VERKEERSVEILIGHEID,	
 Mr M.J. Olman	
Directoraat-Generaal Personenvervoer Wegen en Verkeersveiligheid Postbus 20901, 2500 EX Den Haag Bezoekadres : Plesmanweg 1-6	Telefoon : 070 - 351 6554 Fax : 070 - 351 6007 Internet : www.minvenw.nl
Bereikbaar met tramlijn 9 of bus 22 vanaf station CS of met tramlijn 9 vanaf station HS	



## BIJLAGE 2

### Kennisgeving van de Trajectnota/ MER in Staatscourant nr. 166 d.d. 31 augustus 2004

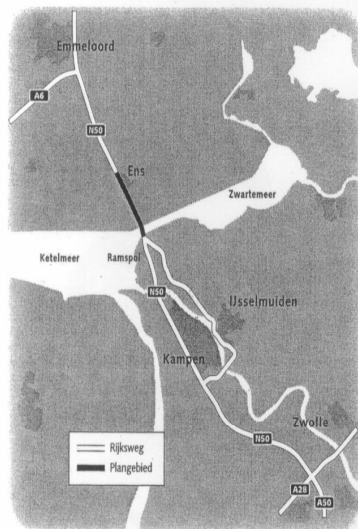
STAATSCOURANT NR. 166

MINISTERIES

31 AUGUSTUS 2004

VW

# Inspraak Trajectnota/MER N50 Ramspol - Ens



Van 1 september tot en met 26 oktober 2004 ligt de Trajectnota ter inzage. Een Milieueffectrapport (MER) maakt deel uit van de nota. De Trajectnota/MER doorloopt een inspraakprocedure overeenkomstig de Wet milieubeheer en de Tracéwet. Op grond daarvan kunt u tijdens deze periode uw mening over de inhoud van de Trajectnota/MER kenbaar maken.

#### Achtergrond

De N50 vormt de verbindingssweg tussen enerzijds de A28 en de A50 bij Hattum en anderzijds de A6 bij Emmeloord. De reconstructie van het wegvak N50 tussen Ens en Emmeloord is in juli 2001 voltooid. De aanleg van het traject Kampen - Ramspol is in 2002 gereedgekomen. Deze wegvakken, die aan het traject Ramspol - Ens grenzen, vormen een hoogwaardige autoweg die geschikt is voor 100 km/uur. De verkeersveiligheid van het tusseliggende, 3,5 kilometer lange, traject Ramspol - Ens is in vergelijking tot de andere twee wegvakken onvoldoende. Bij een ongewijzigde situatie zal dit waarschijnlijk vinder verslechteren. Naast veiligheid spelen problemen als een verminderde doorstroming van het verkeer, de slechte technische staat van de huidige Ramspolbrug en de onvoldoende vrije doorgang voor de scheepvaart een rol. In 2002 is als eerste stap in deze procedure de Startnotitie verschenen, nu is inmiddels de Trajectnota/MER opgesteld.

#### De Trajectnota

In de Trajectnota/MER worden verschillende alternatieven beschreven. De voor- en nadelen van de onderzochte alternatieven komen uitgebreid aan bod. Er wordt geen voorkeur uitgesproken voor een bepaald alternatief. U leest uitsluitend welke positieve en negatieve effecten de alternatieven hebben op het verkeer, het milieu, het geluid, de economie en de ruimtelijke ordening. Ook worden de kosten van de alternatieven aangegeven.

#### Waar kunt u de Trajectnota inzien?

De Trajectnota/MER kunt u van 1 september tot en met 26 oktober 2004 gedurende de reguliere openingstijden inzien op de volgende locaties:

- de gemeentehuizen van Noordoostpolder (Emmeloord) en Kampen;
- de (hoofd)vestigingen van de openbare bibliotheken in bovengenoemde gemeenten;

- het dorpshuis Ens;
- de bibliotheek van het provinciehuis van Flevoland in Lelystad;
- de bibliotheek van Rijkswaterstaat Directie IJsselmeergebied in Lelystad;
- de bibliotheken van de Ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, beide in Den Haag.

#### Hoe kunt u inspreken?

U kunt schriftelijk op de Trajectnota/MER N50 Ramspol - Ens reageren. Hierbij heeft u de mogelijkheid uw oordeel te geven over de resultaten en de kwaliteit van het uitgevoerde onderzoek. U kunt ook aangeven welk alternatief uw voorkeur heeft. Uw reactie kan aanleiding zijn aanvullend onderzoek te verrichten of een alternatief aan te passen. Uw reactie kunt u tot uiterlijk 26 oktober 2004 met vermelding van uw naam en adres sturen naar:

Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat  
Trajectnota/MER N50 Ramspol - Ens  
Postbus 30316  
2500 GH Den Haag

Behalve per post kunt u ook reageren via internet: [www.inspraakvenw.nl](http://www.inspraakvenw.nl).

Indien u dat wenst, kunt u verzoeken om vertrouwelijke behandeling van uw persoonlijke gegevens.

#### Hoorzitting/informatiebijeenkomst

U kunt ook mondeling inspreken tijdens een openbare hoorzitting. Indien u van deze mogelijkheid gebruik wilt maken, kunt u zich van tevoren aanmelden bij het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00. Om u zo goed mogelijk te informeren over de inhoud van de Trajectnota/MER wordt voorafgaand aan de hoorzitting een informatiebijeenkomst georganiseerd. Tijdens deze bijeenkomst kunt u vragen stellen. Ook bent u in de gelegenheid uw mondelinge inspraakreactie naar voren te brengen. De hoorzitting en informatiebijeenkomst vinden plaats op:

dinsdag 21 september 2004 Het Wapen van Ens  
aanvang: 18.30 uur Baan 1A  
Ens

De informatiebijeenkomst wordt gehouden van 18.30 uur tot 19.45 uur.  
De hoorzitting start om 20.00 uur.

#### Wat gebeurt er met uw reactie?

Na afloop van de inspraakperiode bundelt het Inspraakpunt alle reacties en stuurt deze onder andere aan de betrokken ministers. Mede op basis van de inspraakreactie bepaalt de Minister van Verkeer en Waterstaat samen met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer haar standpunt over de vraag welke van de in de Trajectnota/MER beschreven alternatieven haar voorkeur heeft.

Zo spoedig mogelijk na afloop van de inspraaktermijn kunt u de reacties die het Inspraakpunt heeft ontvangen en het verslag van de mondelinge reacties inzien op de locaties waar momenteel de Trajectnota/MER ter inzage ligt.

#### Nadere informatie

Een exemplaar van de Trajectnota/MER is (tegen een kleine vergoeding) op te vragen bij de bibliotheek van Rijkswaterstaat directie IJsselmeergebied, telefoon 0320 29 88 33. Voor het verkrijgen van nadere informatie over de inhoud ervan kunt u contact opnemen met de projectorganisatie N50 Ramspol - Ens, telefoon 0320 29 70 03.

Voor meer informatie en voor het downloaden van de Trajectnota/MER kunt u de internet-site raadplegen: [www.waterland.net/rdj/n50](http://www.waterland.net/rdj/n50).

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u zich wenden tot het Inspraakpunt Verkeer en Waterstaat, telefoon 070 351 96 00.

 **Inspraakpunt**  
Verkeer en Waterstaat

## BIJLAGE 3

### Projectgegevens

**Initiatiefnemer:** Rijkswaterstaat directie Oost – Nederland

**Bevoegd gezag:** De minister van Verkeer en Waterstaat (coördinerend) en de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer

**Categorie Gewijzigd Besluit m.e.r. 1994:** C 1.4

**Activiteit:** De Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat is voornemens het wegvak Ramspol- Ens van de N50 om te bouwen om onder meer de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan wegverbreding en/of wegverlegging en reconstructie van de Ramspolbrug en/of bouw van een nieuwe brug.

#### **Procedurele gegevens:**

Kennisgeving startnotitie: 25 februari 2002  
Richtlijnenadvies uitgebracht: 24 april 2002  
Richtlijnen vastgesteld: 1 augustus 2002  
Kennisgeving Trajectnota/MER: 31 augustus 2004  
Toetsingsadvies uitgebracht: 25 februari 2005

#### **Bijzonderheden:**

Tijdens de toetsing heeft de Commissie kenbaar gemaakt dat het MER naar haar oordeel op een aantal onderdelen essentiële tekortkomingen bevat. Dit betrof:

- het probleemoplossend vermogen van de alternatieven m.b.t. verkeersveiligheid;
- het ontbreken van verkeersgegevens;
- de inhoud van het meest milieuvriendelijk alternatief.

Naar aanleiding daarvan heeft het bevoegde gezag de Commissie verzocht de advisering op te schorten om de initiatiefnemer in de gelegenheid te stellen om een aanvulling op het MER te maken. Het advies van de Commissie bevat het oordeel over het MER inclusief de aanvulling.

#### **Samenstelling van de werkgroep:**

ir. G. Arends  
ir. M.J. Fabery de Jonge  
drs. M.W. van Rhijn (voorzitter)  
drs. J.A.A.M. Leemans

**Secretaris van de werkgroep:** drs. M. de Sain

## BIJLAGE 4

### Lijst van inspraakreacties en adviezen

nr.	datum	persoon of instantie	plaats	datum van ontvangst Cie. m.e.r.
1.	.....	H.A.J. Schuttrups	Emmeloord	20041027
2.	20041013	T.A.R. Eringa - Jordens	Ens	20041027
3.	20041013	M.W. Dingemans namens de Fietzersbond	Emmeloord	20041027
4.	20041022	N.M.M. van Steveren namens Federatie Bedrijfsleven Noordoostpolder + 3 mede-insprekers	Emmeloord	20041027
5.	20041020	DAS rechtsbijstand namens G.A.M. Ruyter	Ens	20041027
6.	20041012	Tennet bv namens Saranne B.V.	Arnhem	20041027
7.	20041016	J.J. Kroes	Ens	20041027
8.	20041025	J.C.M. van Strien	Ens	20041027
9.	20041026	Transport en Logistiek Nederland	Apeldoorn	20041028
10. <sup>12</sup>	20041026	Provincie Flevoland	Lelystad	20041101
	20040921	Verslag inspraak avond	Ens	20041027

---

<sup>12</sup> De Commissie heeft dit advies als inspraakreactie ontvangen.

**Toetsingsadvies over de Trajectnota/ MER N50 Ramspol - Ens en de aanvulling hierop**

De Directie IJsselmeergebied van Rijkswaterstaat is voornemens het wegvak Ramspol- Ens van de N50 om te bouwen om onder meer de verkeersveiligheid te verbeteren. Hierbij wordt gedacht aan wegverbreding en/of wegverlegging en reconstructie van de Ramspolbrug en/of bouw van een nieuwe brug.

ISBN 90-421-1483-5

