

Vergaderjaar 2004–2005

29 800 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2005

Nr. 49

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juni 2005

Overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, eerste lid en artikel 11, eerste lid van de Tracéwet informeer ik u hierbij, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, over het standpunt inzake de Trajectnota/MER N50 Ramspol–Ens.

Op 1 september 2004 is deze Trajectnota/MER voor een ieder ter visie gelegd. Daar is door diversen op ingesproken. Ook mocht ik adviezen ontvangen van betrokken besturen, van de commissie voor de milieu-effectrapportage en van de wettelijke adviseurs.

STANDPUNT

Mede op basis van de ontvangen inspraakreacties en adviezen heb ik in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer het volgende standpunt in de zin van de Tracéwet ingenomen.

Overwegende dat de verkeersveiligheid op het gehele traject van de N50 tussen Emmeloord en Kampen verhoogd moet worden, dat de toestand van de brug over het Ramspol om verbetering vraagt en dat de toenemende verkeersintensiteit om een toekomstvast oplossing vraagt, neem ik, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer op basis van de Trajectnota/MER, van de ontvangen inspraakreacties, van het advies van de Commissie m.e.r. en van de adviezen van wettelijke adviseurs en betrokken besturen het volgende standpunt voor de N50 Ramspol–Ens in:

1. Er komt een 2 x1 autoweg met gescheiden rijstroken die een nieuwe variant is ten opzichte van de bestudeerde alternatieven, die evenwel opgebouwd is uit de in de Trajectnota/MER onderzochte modules, en die past binnen het verruimde taakstellende budget van € 70 miljoen.
 - a. deze weg komt ter plaatse van de bestudeerde verleggingsalternatieven (circa 150 meter ten westen van het bestaande tracé);

- b. deze weg wordt toekomstvast op maaiveldhoogte en kruisingsvrij aangelegd,
 - c. deze weg kent eenzelfde profiel als het Traject Emmeloord–Ens, en
 - d. deze weg kent een unieke aantakking op het onderliggend wegen-net via een ongelijkvloerse kruising. De toeleidende weg wordt als viaduct over de N50 uitgevoerd.
2. De N50 gaat over de Ramspol via een nieuw te bouwen brug die minimaal geschikt is voor 3-laags containervaart, en die een vrije doorvaart-hoogte heeft van 7 meter, rekening houdend met het maatgevend waterpeil, en die een beweegbaar deel heeft voor hogere schepen en recreatievaart. Deze brug ligt ongeveer halverwege de huidige brug en de Balgstuw.
3. In de gekozen variant wordt de bestaande brug over de Ramspol gerenoveerd. Deze krijgt een bestemming als parallelweg voor langzaam verkeer (landbouwvoertuigen en fietsers) en voor bestemmings-verkeer. Nagegaan wordt of binnen het beschikbare budget de parallelweg gecombineerd kan worden met de nieuw te bouwen brug, zodat de parallelweg ook op het niveau van minimaal 3-laags containervaart komt te liggen.
De huidige veiligheid op het water dient minimaal gelijk te blijven.
4. Over de exacte dimensionering van de weg en van de brug zal ik besluiten in het Ontwerp-tracébesluit (OTB) waartoe ik de initiatief-nemer opdracht geef. In het OTB wordt tevens zichtbaar hoe bij het ontwerp wordt omgegaan om de effecten op het leefmilieu en op het natuurlijk milieu zoveel mogelijk te beperken. Daarnaast zal in het OTB aandacht zijn voor het bedieningsregime van de brug in relatie tot het verkeersaanbod op weg en water en de gevolgen hiervan op veiligheid en vlothoed.

TOELICHTING

1. Inleiding

De N50 is de verbindingsweg tussen de A28 en de A50 bij Hattemerbroek en de A6 bij Emmeloord. De N50 is daarmee een schakel in een groter netwerk. Gezien de ligging van de weg ten opzichte van de overige wegen in het netwerk heeft de N50 vooral een functie op regionaal niveau. Ook verkeer van (inter)nationaal schaalniveau gebruikt de N50; dit is vooral verkeer van en naar de Friese meren. Daarnaast is de N50 een belangrijke ontsluitingsweg voor met name de gemeenten Kampen en Noordoost-polder.

Een groot deel van het traject Hattemerbroek–Emmeloord is inmiddels omgebouwd tot autoweg met ongelijkvloerse aansluitingen. Dit geldt echter nog niet voor het wegvak Ramspol–Ens. Hierdoor is dit wegvak een «zwakke schakel» in de N50, zodat dit wegvak verschillende problemen oplevert.

2. Probleemanalyse

Het belangrijkste probleem is de verkeersveiligheid. Daarnaast bestaan er problemen met de technische staat van de brug en met het autoverkeer.

Verkeersveiligheid

De N50 is al langer een weg met problemen op het gebied van verkeers-veiligheid. Met Europese gelden is de N50 tussen Ens en Emmeloord recent omgebouwd tot autoweg met een maximumsnelheid van 100 km/u en fysiek gescheiden rijbanen en is de N50 aan de zuidkant van Ramspol ten westen om Kampen gelegd. Ook op het traject van Ramspol tot aan Hattemerbroek geldt een maximumsnelheid van 100 km/u. De omlegging

van de N50 om Kampen inclusief de brug over de IJssel zijn toekomstvast gerealiseerd, zodat uitbreiding naar autosnelweg zonder groot kapitaalverlies mogelijk is. Het wegvak Ramspol–Ens is dus duidelijk een discontinuïteit in de N50.

In vergelijking met andere wegen is het traject Ramspol–Ens niet veilig genoeg. Met name op de brug is de weg smal. Op de brug mengt zich het langzaam verkeer (bijvoorbeeld landbouwvoertuigen) met het snelverkeer, zodat grote snelheidsverschillen ontstaan. Daarnaast zijn de vijf aansluitingen die in het traject Ramspol–Ens liggen, gelijkvloers. Hierdoor ontstaat een verkeersveiligheidsprobleem.

Technische staat van de brug

Daarnaast is de technische staat van de brug slecht. Het beweegbare deel van de brug kan vanuit technisch oogpunt nog enkele decennia mee. Het vaste deel van de brug is aan het eind van zijn technische levensduur en kan dankzij het uitgevoerde groot onderhoud nog tot ongeveer 2008 worden gebruikt. Na 2008 voldoet de brug niet meer aan de eisen en moet het gebruik van de brug worden beperkt.

Autoverkeer

In 2020, het jaar waarvoor naar een goede oplossing wordt gezocht, maken aanzienlijk meer auto's gebruik van de N50 dan in de afgelopen jaren. Een belangrijke oorzaak hiervoor is de openstelling van de N50 om Kampen, begin 2003. Andere oorzaken zijn de economische en demografische ontwikkelingen. Deze verkeersdruk zal tot meer vertraging leiden. Een andere vertraging ontstaat door de brugopeningen. Het Ramsdiep wordt in toenemende mate gebruikt voor containervervoer van en naar Meppel. De beperkte hoogte van de brug strookt echter niet met de klasse die aan de vaarweg Ramsdiep is toegekend (klasse Va). Daarnaast is de vaarweg een onderdeel van de staandemastroute vanuit het IJsselmeer naar het noordoosten. Zowel voor de beroeps- als pleziervaart moet de brug daarom vaker geopend gaan worden. De frequente brugopeningen zorgen ervoor dat het autoverkeer minder goed doorstroomt in 2020. Er ontstaan vaker wachtrijen, die bovendien langer zullen zijn.

3. Onderzochte alternatieven

In de trajectnota/MER zijn 8 verschillende oplossingsrichtingen onderzocht, waaronder een meest milieuvriendelijk alternatief (MMA) en het nulplusalternatief.

De alternatieven zijn modulair opgebouwd op basis van de onderdelen: Overijsselse deel tot aan de brug, de brug zelf, het tracé van de brug tot de aansluiting bij Ens, en de aansluiting bij Ens zelf.

De alternatieven verschillen onderling in het aantal rijstroken per richting (1 of 2), de tracering (de huidige ligging of een ligging meer naar het westen) en de hoogte van de brug. Hieronder volgt een korte beschrijving van de alternatieven.

Nulalternatief en nulplusalternatief

In het nulalternatief vinden alleen autonome ontwikkelingen plaats. Dit zijn ontwikkelingen die los staan van de aanpassing van de N50. Er moet in dit alternatief voor het jaar 2008 groot onderhoud zijn uitgevoerd aan de Ramspolbrug. De N50 en de Ramspolbrug worden verder niet aangepast. Dit alternatief dient als vergelijkingsbasis voor de overige alternatieven.

In het nulplusalternatief wordt de bovenbouw van de brug verbreed, zodat een parallelweg kan worden aangelegd. Deze parallelweg sluit aan op de

Frieseweg en de Ramsweg. De parallelweg is bedoeld voor fietsers en langzame motorvoertuigen zoals landbouwverkeer.

Basisalternatief 1x2 en basisalternatief 1x2 Rondweg Ens

In het basisalternatief 1x2 heeft de N50 1 rijbaan met 1 rijstrook per richting. De weg volgt het huidige tracé. De enige aansluiting op de N50 is de bajonet (Schokkerringweg en Baan) bij Ens. De aansluitingen van de Frieseweg, Zwartemeerweg en de Kamperzandweg vervallen. In plaats daarvan wordt een parallelweg ten westen van de huidige N50 gerealiseerd tussen de Schokkerringweg en Ramsweg. Ook wordt een parallelweg gemaakt tussen de Frieseweg en de Zwartemeerweg. Deze parallelweg loopt over de nieuw te bouwen brug. Deze brug ligt direct ten westen van de huidige brug en wordt 7 meter hoog. De bestaande brug wordt gesloopt. De nieuwe brug bestaat uit de hoofdrijbaan van de N50, de genoemde parallelweg en een apart fietspad.

Basisalternatief 1x2 met Rondweg Ens is een variant op basisalternatief 1x2. Het is in de studie meegenomen op uitdrukkelijk verzoek van de regio.

Het verschil met basisalternatief 1x2 is dat de aansluiting Baan komt te vervallen. In plaats daarvan wordt een nieuwe aansluiting gemaakt die de N50 verbindt met een nieuwe rondweg ten noordwesten van Ens. Deze rondweg wordt mogelijk in de toekomst door de regio gerealiseerd, maar valt buiten de scope van deze studie. De overige kenmerken van het alternatief zijn gelijk aan die van basisalternatief 1x2.

Basisalternatief 2x2

Bij basisalternatief 2x2 heeft de N50 twee gescheiden rijbanen die ieder bestaan uit twee rijstroken. De weg volgt het huidige tracé; de oostelijke rijbaan volgt het verloop van de huidige N50, en voor de westelijke rijbaan wordt een nieuwe verharding aangelegd. De aansluitingen van de Frieseweg, Baan en Schokkerringweg blijven gehandhaafd; die van de Kamperzandweg en de Zwartemeerweg vervallen. Er wordt een parallelweg aan de westzijde van de N50 gerealiseerd tussen de Schokkerringweg en de Kamperzandweg.

Direct ten westen van de huidige brug wordt een nieuwe brug gebouwd van 7 meter hoog. De bestaande brug wordt gesloopt. De nieuwe brug bestaat uit de hoofdbanen van de N50, de parallelweg en een apart fietspad. De parallelweg en het fietspad verbinden de Frieseweg met de Zwartemeerweg.

Verleggingsalternatief 2x1

De N50 krijgt in verleggingsalternatief 2x1 een nieuw tracé dat circa 150 meter ten westen van het bestaande tracé ligt. De nieuwe brug ligt ongeveer halverwege de huidige brug en de Balgstuw. De bestaande brug wordt gesloopt.

De bestaande N50 wordt een parallelweg. De Baan en Zwartemeerweg sluiten hierop aan. Direct ten westen van de verlegde N50 wordt een nieuwe parallelweg aangelegd tussen de Schokkerringweg en de Kamperzandweg.

De nieuwe N50 is in dit alternatief uitgevoerd met twee gescheiden rijbanen van elk een rijstrook met vluchtstrook. Ter hoogte van Ens wordt een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd. De Schokkerringweg kruist hier de N50 circa 3 meter boven maaiveld. De N50 ligt hier half verdiept.

De nieuwe brug is 10 meter hoog en bestaat uit hoofd- en parallelrijbanen en een apart fietspad. De parallelbaan en het fietspad verbinden de Frieseweg met de bestaande N50.

Verleggingsalternatief 2x2

Ook in verleggingsalternatief 2x2 krijgt de N50 een tracé dat circa 150 meter ten westen van het bestaande tracé ligt. De bestaande N50 wordt een parallelweg. De Baan en Zwartemeerweg sluiten hierop aan. Tussen de Kamperzandweg en de Schokkerringweg wordt een nieuwe parallelweg aangelegd.

De nieuwe N50 heeft twee gescheiden rijbanen van elk twee rijstroken. Ongeveer 300 meter ten noorden van de Kamperzandweg wordt een ongelijkvloerse aansluiting gerealiseerd. De huidige N50 en de nieuwe parallelweg tussen de Schokkerringweg en de Kamperzandweg sluiten hier aan op de N50. De N50 ligt hier 3 meter boven maaiveld.

De nieuwe brug is 13 meter hoog en bestaat uit hoofd- en parallelrijbanen en een apart fietspad. De parallelbaan en het fietspad verbinden de Frieseweg met de bestaande N50. De aansluiting op de bestaande N50 is gelegen ten noorden van de Zwartemeerweg. De bestaande brug wordt gesloopt.

Meest milieuvriendelijk alternatief (MMA)

Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) is tijdens het onderzoek naar de milieu-effecten van de alternatieven totstandgekomen. Het MMA is gebaseerd op basisalternatief 1x2. Het basisalternatief 1x2 biedt oplossingen voor de geconstateerde problemen en heeft de minst ingrijpende gevolgen heeft voor het milieu. In het MMA worden verschillende maatregelen toegepast, zoals extra stil asfalt.

4. Realisatiekosten

Onderstaande tabel geeft de kosten van realisatie van de alternatieven weer. De bedragen zijn inclusief BTW (prijspeil 1998).

Alternatieven	Kosten (miljoen Euro)
Nulalternatief	4,1
Nulplusalternatief	20,7
Basisalternatief 1x2	63,6
Basisalternatief 1x2 met Rondweg Ens	64,3*
Meest Milieuvriendelijk Alternatief	64,9
Basisalternatief 2x2	79,3
Verleggingsalternatief 2x1	125,8
Verleggingsalternatief 2x2	104,7

* Voor dit alternatief zijn de kosten van het basisalternatief 1x2 tot en met de aansluiting op de Rondweg Ens opgenomen.

Het verschil in kosten tussen de alternatieven is groot. In het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport 2005–2009 is voor het project N50 Ramspol–Ens een taakstellend bedrag van 41 Miljoen Euro opgenomen. Naar aanleiding van het landsdelig bestuurlijk overleg is dit bedrag eind 2004 verhoogd tot 70 miljoen euro.

5. effecten

De alternatieven zijn geanalyseerd en vergeleken op een aantal criteria. Deze criteria zijn samengenomen in de thema's Verkeer en vervoer en Leefomgeving. Vervolgens wordt een beeld van het probleemoplossende vermogen van de alternatieven gegeven.

Verkeer en vervoer

De basis- en verleggingsalternatieven en het MMA scoren op vrijwel ieder aspect beter dan het nul- en nulplusalternatief. Het basisalternatief 2x2 en het verleggingsalternatief 2x2 garanderen de beste doorstroming op de N50, vanwege de extra rijstroken. Bij deze alternatieven is de vertraging door brugopeningen ook het kleinst. Ook de overige alternatieven verbeteren de doorstroming, omdat het aantal aansluitingen vermindert en de brug wordt verbeterd.

Op het punt van verkeersveiligheid scoren de alternatieven min of meer gelijk. In het basisalternatief 1x2 en het MMA rijdt minder verkeer over het onderliggend wegennet. De verleggingsalternatieven hebben slechts een aansluiting, die bovendien ongelijkvloers is. De verleggingsalternatieven hebben gescheiden rijbanen. Dit geldt ook voor basisalternatief 2x2.

Leefomgeving

De effecten op de leefomgeving hangen samen met de omvang en de aard van de aanpassing van de N50 in de verschillende alternatieven. Bij de verleggingsalternatieven zijn deze het grootst. Het nieuwe tracé heeft een groter ruimtebeslag en een grotere doorsnijding tot gevolg. De effecten op flora en fauna en de ruimtelijk-visuele gevolgen zijn hierdoor groter dan in de overige alternatieven.

Omdat het tracé verder van de kern van Ens ligt, is er minder geluidshinder. Wel is de totale geluidemissie hoger door de relatief hoge brug in de verleggingsalternatieven.

De basisalternatieven maken gebruik van het bestaande tracé. Dit zorgt voor een kleinere ingreep. De effecten op het natuurlijk milieu zijn daarom kleiner. Wel ontstaat er bij de woningen in Ens een hogere geluidbelasting.

Het MMA veroorzaakt de minste verstoring voor het natuurlijk milieu en de leefomgeving in Ens. Door de toepassing van geluidarm asfalt is de geluidbelasting gunstiger. Daarnaast zorgen mitigerende maatregelen voor minder barrièrewerking.

In alle alternatieven waarbij een nieuwe brug wordt gerealiseerd vindt een verbetering van de oevers onder de brug plaats. Dit vermindert de barrièrewerking door de brug voor oevergebonden fauna.

Het probleemoplossend vermogen van de alternatieven

Het nulplusalternatief lost het probleem niet of slechts heel beperkt op. De enige aanpassing is de aanleg van de parallelweg over de brug. De kosten van dit alternatief zijn daarom relatief laag. De basisalternatieven scoren verkeerskundig beter dan het nul- en nulplusalternatief. Dit is een gevolg van de hogere brug (7 meter), het kleiner aantal aansluitingen op de N50 en de verhoogde verkeersveiligheid. Basisalternatief 2x2 biedt daarnaast, samen met verleggingsalternatief 2x2 de meeste wegcapaciteit.

De verleggingsalternatieven scoren op alle verkeerskundige aspecten goed. De enige overgebleven aansluiting is ongelijkvloers, en daardoor het veiligst. Ook de gescheiden rijbanen verhogen de veiligheid. Deze alternatieven resulteren wel in het meeste ruimtegebruik en versnippering van land. Daarnaast zorgen de hogere bruggen in deze alternatieven (10 en 13 meter) en de ongelijkvloerse aansluiting bij Ens voor de meer

visuele hinder. Deze alternatieven hebben daarom het grootste effect op het landschap. Daarnaast zijn deze alternatieven het meest kostbaar.

6. Overzicht van de adviezen en inspraakreacties

Adviezen

De Commissie m.e.r. heeft gevraagd om aanvullende informatie en haar advies van 21 februari 2005 vervolgens gesteld dat de Trajectnota/MER hiermee voldoende informatie bevat voor volwaardige besluitvorming.

De provincie Flevoland pleit voor een verleggingsalternatief die in de toekomst uit te breiden is tot 2x2 autoweg en voor een hoge brug bij Ramspol van 10 of 13 meter.

De provincie Overijssel is voorstander van een 2x2 auto(snel)weg met een brug die geschikt is voor 3-laagscontainervaart.

De gemeente Noordoostpolder adviseert een van de twee verleggingsalternatieven die in de toekomst uit te breiden is tot 2x2 autoweg waarin een ringweg rond Ens is opgenomen. De gemeente spreekt zich uit voor een brug met een hoogte van 10 meter.

De gemeente Kampen is voorstander van een verleggingsalternatief die in de toekomst uit te breiden is tot 2x2 autoweg.

De gemeente spreekt zich uit voor een brug met een hoogte van 10 of 13 meter.

Het Waterschap Groot Salland meldt geen voorkeur te hebben voor een van de alternatieven.

De directie regionale zaken Noordwest van het van ministerie van Landbouw, natuur en voedselveiligheid spreekt geen voorkeur uit voor een der alternatieven.

Inspraakreacties

Uit de 9 schriftelijke reacties die binnen gekomen zijn bij het Inspraakpunt en uit de mondelinge reacties tijdens de hoorzitting op 21 september te Ens blijkt een voorkeur voor een verleggingsalternatief dat in de toekomst tot 2x2 auto(snel)weg kan worden uitgebouwd.

In hun reacties hebben insprekers en adviseurs bovendien hun zienswijze op verschillende aspecten gegeven. Naast visies op ontwikkelingen van verkeer en vervoer, zowel per voertuig als per vaartuig, zijn opmerkingen te noemen over het landschap en de natuur (vogel- en habitatrichtlijn), geluidsbelasting in het stiltegebied, de watertoets, run-off en ver-waaiing, archeologie, effecten op de aanwezige balgstuw, visuele hinder, sociale aspecten, fiets- en wandelroutes, de status van de Frieseweg, en de economische ontwikkelingsmogelijkheden.

7. Keuze en afweging

Na afweging van alle belangen en op basis van de informatie uit de Trajectnota/MER en de ontvangen inspraakreacties en adviezen kom ik tot de keuze die gebaseerd is op een combinatie van verschillende modules die in de alternatieven zijn uitgewerkt.

Dit standpunt is voldoende probleemoplossend, zowel voor de verkeersveiligheid als voor de verwachte toename van het verkeer en vervoer. De aanpassing van de bestaande brug en de bouw van een nieuwe brug

garanderen voldoende zekerheid voor een ongestoorde drielaags-containervvaart.

8. Nog te onderzoeken in de OTB-fase

De gekozen oplossing is nog niet op alle onderdelen in detail onderzocht. Er is echter wel voldoende milieu-informatie aanwezig om tot een verantwoorde keuze te komen.

Tegelijkertijd met het opstellen van het OTB zal aanvullend (milieu-)onderzoek gedaan worden. Hierbij zal ook rekening worden gehouden met nieuwe (milieu)regelgeving. Ook een aantal aspecten waar in de inspraak op gewezen is zal nader onderzocht worden in deze fase.

De uitkomsten van de aanvullende onderzoeken zullen onderdeel uitmaken van het OTB, en als zodanig ter inzage worden gelegd. De Tracéwet voorziet in een ontwerp-tracé-besluit (OTB) zes maanden na het uitbrengen van het standpunt Na inspraak op het OTB zal ik het Tracé-besluit vaststellen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs