

Vergaderjaar 2005–2006

30 300 A

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Infrastructuurfonds voor het jaar 2006

Nr. 72

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 augustus 2006

In mijn brief van 1 juni 2005, (kamerstuk 29 800 A, nr. 49), heb ik u mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer geïnformeerd over het standpunt inzake de Trajectnota/MER N50 Ramspol – Ens. Op verzoek van de Tweede Kamer is dit onderwerp behandeld tijdens het Algemeen Overleg op 29 juni 2005 (kamerstuk 29 800 XII, nr. 73). In dit overleg heb ik toegezegd om bij het Ontwerp-Tracébesluit een kosten – batenanalyse (KBA) uit te laten voeren naar de verkeerskundige baten en de constructieve kosten van verschillende brughoogten (7, 10 en 13 meter) en van verschillende wegbreedtes (2 x 1 en 2 x 2 rijstroken).

De KBA is uitgevoerd door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer van Rijkswaterstaat. U treft het bijgaand aan.¹ De provincie Flevoland heeft bureau Decisio gevraagd om een «second opinion» op deze KBA uit te voeren. De resultaten van beide producten zijn vervolgens ambtelijk besproken tussen medewerkers van Rijkswaterstaat en van de Provincie. Dit heeft geleid tot een nota van bevindingen die u ook als bijlage aantreft.¹ Over de resultaten van de analyse heb ik overleg gevoerd met de gedeputeerden van de provincies Flevoland en Overijssel. Mede op basis van dit bestuurlijk overleg heb ik, mede namens mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, besloten tot een wijziging in het standpunt voor de wegbreedte van het traject Ramspol–Ens van 2 x 1 naar 2 x 2 rijstroken en deze wijziging uit te werken in een Ontwerp-Tracébesluit (OTB). De brughoogte blijft op 7 meter.

Ik hanteer daarbij de volgende argumenten:

- In de afgelopen periode is onder andere bij groot onderhoud duidelijk geworden dat de N50 van steeds groter belang is als alternatieve route, naar het noorden, voor de storingsgevoelige A28-A32. Door vergroting van de capaciteit tussen Ramspol en Ens kunnen de intensiteiten op dit traject nu en in de toekomst in voldoende mate opgevangen worden. De kans op filevorming, met name gedurende de piekperiodes in de zomermaanden en bij stremmingen op andere onderdelen van het netwerk, wordt aanzienlijk verkleind en de door-

¹ Ter inzage gelegd bij het Centraal Informatiepunt Tweede Kamer.

stroming wordt geoptimaliseerd. Een 2x2 wegprofiel zorgt hiermee voor een robuuste toekomstvastе oplossing waar ook bij een toenemende verkeersdruk geen omkijken meer naar is.

- Bij reeds uitgevoerde of in voorbereiding zijnde aanpassingen aan de N50 wordt normaliter al rekening gehouden met een eventuele toekomstige uitbreiding tot autoweg door ruimtereserveringen en vormgeving van de kunstwerken. Door de Ramspolbrug direct als een 2 x 2 wegprofiel uit te voeren hoeft later geen tweede brug, met de daarbij behorende procedures, gerealiseerd te worden. Dit heeft op korte termijn bovendien het voordeel dat een 2x2 wegprofiel een grotere betrouwbaarheid en veiligheid kent en dat de wachttijden voor de brug significant afnemen ten opzichte van een 2 x 1 wegprofiel zoals blijkt uit de KBA.
- Een 2x1 profiel is inherent veilig, maar er zijn ook ongewenste en onveilige bijverschijnselen. De ervaring op het traject Ens–Emmeloord leert dat onveiligheid wordt geïntroduceerd doordat vrachtwagens rechts over de uitwijkstrook ingehaald worden. Een 2x2 wegprofiel geeft de mogelijkheid om veilig in te kunnen halen. Op het traject Kampen – Hattemerbroek (met een 2x1 wegprofiel) wordt deze mogelijkheid binnenkort door de realisatie van een alternerende inhaalstrook gecreëerd.
- In operationele zin heeft een uitvoering in 2x2 wegprofiel grote voordelen voor de verkeersafhandeling bij het noodzakelijke onderhoud. Bij werkzaamheden op een weghelft kan het verkeer over de resterende weghelft geleid worden en is geen volledige afsluiting van de weg noodzakelijk.
- Om de geluidbelasting terug te dringen is een extra milieugerichte maatregel opgenomen in de vorm van een deklaag van geluidsarm asfalt met minimaal de akoestische kwaliteit van dubbellaags ZOAB. Hiermee wordt bereikt dat de verstoring door wegverkeer in het nabij gelegen Vogel- en Habitatgebied verder tot een minimum wordt beperkt.
- De KBA laat concluderen dat een hogere brug geen positief kosten baten saldo kent.

Ik verwacht het OTB in het vierde kwartaal van dit jaar ter inzage te kunnen leggen. De geraamde realisatiekosten van dit ontwerp nemen toe met ongeveer € 6 mln (incl. BTW).

De Provincie Flevoland ziet hun visie op de economische ontwikkelingen in de regio alleen gerealiseerd bij een keuze voor een toekomstvastе en robuuste scope in de vorm van een brug met een hoogte van 13 meter. De Provincie zal evenwel een brug van 13 meter hoog inbrengen in het regionale bereikbaarheidspakket dat zal worden samengesteld in het kader van de Zuiderzeelijn. Het regionale bereikbaarheidspakket vormt samen met het ruimtelijk-economische pakket het regiospecifieke pakket wat evenals de HST3 naar aanleiding van de motie van Hijum in de komende periode concreter zal worden uitgewerkt.

Tot slot deel ik u mee dat in het bestuurlijk overleg ook is afgesproken om te onderzoeken of ter verbetering van de verkeersveiligheid een uitbreiding naar een 2 x 2 wegprofiel op het traject Ens – Emmeloord meegenomen kan worden in het groot onderhoud. Om dit op zorgvuldige wijze te kunnen onderzoeken zal ik de verschillende oplossingsrichtingen uitwerken. Op basis hiervan kan bepaald worden of deze aanpassing in het kader van het groot onderhoud gerealiseerd kan worden.

In de verwachting u hiermede voldoende te hebben geïnformeerd,

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