



Startbeslissing

N50 Kampen – Kampen-Zuid

Datum 20 december 2017

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Inhoudsopgave

1 Inleiding

- 1.1 Aanleiding
- 1.2 Afbakening
- 1.3 Leeswijzer

2 Scope

- 2.1 Opgave en doel
- 2.2 Urgentie
- 2.3 Doel van maatregelen
- 2.4 Duurzaamheid
- 2.5 Voorkeursoplossing
- 2.6 Financiële middelen

3 Procedure

- 3.1 Wettelijk kader
- 3.2 Opgave
- 3.3 Proces en planning
- 3.4 Participatie
- 3.5 Activiteiten

1 Inleiding

1.1 Aanleiding

Het project N50 Kampen – Kampen-Zuid is bij de bezuinigingen op het Infrastructuurfonds in 2013 geschrapt. Bij het inventariseren van projecten waar bezuinigd zou kunnen worden is in 2013 een afweging gemaakt welke projecten een substantiële bijdrage leveren aan de doelen uit de SVIR, de doorstroming in Nederland verbeteren en/of van belang zijn voor de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

In 2016 is besloten de looptijd van het Infrastructuurfonds met twee jaar te verlengen tot en met 2030. Naar aanleiding van dit besluit heeft de motie-Visser Hoogland (TK 34 300-A, nr. 77) de regering verzocht tegemoet te komen aan een aantal regionale infrastructuurwensen. Één van de in deze motie genoemde regionale infrastructuurwensen betreft de verbreding van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid.

In het BO MIRT in het najaar van 2016 heeft de regio het Rijk verzocht om voor traject N50 Kampen – Kampen Zuid de planprocedure te starten en hiervoor € 4 - 5 miljoen beschikbaar te stellen. De regio is (behoudens goedkeuring door raden en staten) bereid 50 - 60% van de kosten bij te dragen (€ 5 - 6 miljoen) (TK 34550-A nr. 9).

Met motie Visser C.S. (TK 34 550 A, nr. 25) wordt de regering verzocht 5 miljoen euro beschikbaar te stellen voor de aanpak van verbreding van de N50 Kampen – Kampen-Zuid. In Kamerbrief (TK 29 398, nr. 549) is bevestigd dat deze bijdrage gereserveerd is binnen het Infrastructuurfonds.

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperioden. De voornaamste oorzaak van de congestie is dat er slechts één rijstrook is per rijrichting. Daarnaast is er geen fysieke rijbaanscheiding waardoor de kans op frontale ongevallen groter is.

1.2 Afbakening

De A50/N50 loopt van Eindhoven naar Emmeloord en is één van de routes die het noorden en zuiden van Nederland met elkaar verbinden. Het gedeelte snelweg, de A50, loopt van Eindhoven naar Zwolle tot knooppunt Hattermerbroek; het autoweg gedeelte van de N50 loopt van knooppunt Hattermerbroek tot de A6 bij knooppunt Emmeloord. De N50 en de A50 samen zijn zo'n 170 kilometer lang: 140 kilometer A50 en 30 kilometer N50.

De N50 kent verschillende wegprofielen. Het traject tussen de aansluitingen Kampen Zuid en Kampen is vormgegeven als een 2x1 weg, 100 km/uur en zonder fysieke rijbaanscheiding.

Deze startbeslissing heeft betrekking op het deel van de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid (hectometerpaal 247,6 – hectometerpaal 251,3). Het betreft een tracé van ongeveer 3,5 kilometer.

In de afgelopen jaren zijn de op- en afritten van de N50 bij Kampen richting N307 (Kampen en Dronten/Lelystad) door de provincie Overijssel gereconstrueerd.



Figuur 1: Overzichtskaart van het traject N50 Kampen – Kampen Zuid.

1.3

Leeswijzer

Hoofdstuk 2 beschrijft de opgave van het project. Wat zijn de verkeerskundige knelpunten in dit traject, wat is de ambitie voor de N50 en welke middelen zijn beschikbaar.

Hoofdstuk 3 beschrijft het proces om te komen tot het realiseren van de oplossing en de ambitie. In dit hoofdstuk wordt ondermeer ingegaan op het wettelijk kader en de verschillende activiteiten binnen het project.

2 Scope

2.1 Opgave en doel

Doorstroming

De N50 Kampen – Kampen-Zuid heeft verschillende functies. Enerzijds is de weg een doorgaande weg met een regionale en nationale functie (schakel tussen A50 en A6). Anderzijds wordt de weg gebruikt als 'rondweg' rond Kampen. Dit gedeelte van de N50 sluit bij Kampen aan op de N307 richting Dronten en Lelystad alsmede op de Flevoweg richting Kampen. Bij Kampen-Zuid sluit de N50 aan op de N764 naar Kampen en Zwolle. De weg heeft dus ook een ontsluitende functie. Dit leidt op dit wegvak tot veel in- en uitvoegend verkeer, waar ook al sprake is van veel doorgaand verkeer. De doorstroming wordt belemmerd door de mix van doorgaand verkeer en bestemmingsverkeer.

Verkeersveiligheid

De N50 kent een gevarieerd wegbeeld. Na uitvoering van verschillende infrastructurele projecten, waaronder de projecten N50 Ens – Emmeloord (opengesteld september 2016) en N50 Ramspol – Ens (opengesteld eind 2012) ligt er op het overgrote deel van de N50 een fysieke rijbaanscheiding. Uit verkeersveiligheidsoverwegingen heeft het de voorkeur om ook met het project Kampen – Kampen-Zuid hierbij aan te sluiten en een fysieke rijbaanscheiding te realiseren. Oplossingen met fysieke rijbaanscheiding zijn veiliger dan oplossingen zonder rijbaanscheiding, omdat frontale aanrijdingen daarmee (vrijwel) uitgesloten zijn.

De verkeersveiligheid op het traject Kampen – Kampen -Zuid wordt negatief beïnvloed doordat op dit traject sprake is van veel in- en uitvoegend verkeer. De situatie op de weg wordt door dit verkeer drukker en minder overzichtelijk.

Toekomstvast

In de toekomst wordt een toename van het verkeer rond Kampen verwacht, ondermeer vanuit de versterking van de centrumfunctie van de Regio Zwolle en in het algemeen en Kampen in het bijzonder. Daarnaast zal het verkeer van en naar Lelystad via de N50/N307 de komende jaren blijven toenemen, ook door de uitbreiding van Luchthaven Lelystad.

Bij de aanleg van de huidige N50 in het jaar 2000/2001 is rekening gehouden met een eventuele toekomstige uitbreiding met een tweede rijbaan oostelijk van de huidige rijbaan. Bovendien zijn enkele kunstwerken destijds voorbereid op een eventueel aan te leggen extra rijbaan. Dit draagt ertoe bij dat relatief snel en met een relatief beperkte financiële inspanning een tweede rijbaan oostelijk van de huidige rijbaan kan worden aangelegd.

2.2 Urgentie

In de huidige situatie is op het wegvak Kampen-Kampen Zuid regelmatig sprake van filevorming in de spitsperioden. Met name in de richting van Kampen Zuid kan het wegvak de stroom invoegend verkeer vanaf de N307 niet verwerken, omdat het totale verkeersaanbod groter is dan de capaciteit van de N50. Met een aanhoudende economische groei en toenemende bedrijvigheid in en om Kampen, zal dit doorstromingsprobleem in de komende jaren toenemen.

In de richting van Kampen is er sprake van een doorstromingsprobleem door uitvoegend verkeer richting de N307. Daarnaast kent de N50 tussen Kampen en Kampen-Zuid geen fysieke rijbaanscheiding. Hierdoor ontstaat de kans op frontale aanrijdingen.

2.3 Doel van maatregelen

De maatregelen op de N50 Kampen – Kampen-Zuid hebben tot doel de doorstroming op de N50 als geheel, en de bereikbaarheid van Zwolle, Kampen en Lelystad in het bijzonder, te versterken. Mogelijke verstoringen in de verkeersstromen worden verminderd. Verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid worden verbeterd op een wijze die ter plaatse van de verbreding toekomstvast is, ook gelet op de groei van de stad Kampen.

Het project heeft als doel de bereikbaarheid van de regio te versterken en verstoringen in de verkeersstromen te verminderen zodat de doorstroming en verkeersveiligheid verder verbetert.

2.4 Duurzaamheid

Sinds de geactualiseerde spelregels MIRT van november 2016 (Kamerstuk 34 550-A, nr. 19) is duurzaamheid onderdeel van alle nieuwe MIRT-projecten. De handreiking verduurzaming MIRT geeft aanknopingspunten om duurzaamheid vorm te geven in projecten en programma's. Deze handreiking zal ook bij het project N50 Kampen – Kampen Zuid worden gebruikt om 'duurzaam doen' te versterken.

2.5 Voorkeursoplossing

Gelet op bovenstaande overwegingen qua doorstroming en verkeersveiligheid, de ontwikkelingen in de regio, de ambities voor de toekomst en vanuit kostenefficiency bestaat de voorkeur voor de verbreding van de N50 als 2x1 autoweg naar een 2x2 autoweg met fysieke rijbaanscheiding, 100 km/uur tussen de aansluitingen Kampen en Kampen-Zuid.

2.6 Financiële middelen

Voor de voorgestelde maatregelen op het traject Kampen-Zuid – Kampen zijn financiële middelen beschikbaar. Met de motie Visser C.S. (TK 34 550 A, nr. 25) is de regering verzocht 5 miljoen euro te reserveren uit de verlenging van het Infrastructuurfonds tot en met 2030. In Kamerbrief (TK 29 398, nr. 549) is bevestigd dat deze bijdrage gereserveerd is.

De bijdrage van de regio is vastgesteld op € 5 miljoen. Dit bedrag bestaat, behalve uit een bijdrage van de provincie Overijssel, uit bijdragen van verschillende betrokken gemeenten. Afgesproken is dat de provincie Overijssel namens de regio de afgesproken € 5 miljoen zal bijdragen, en dat de provincie de bijdragen van de andere partners zal ontvangen. De bijdrage van de provincie Overijssel is afgesproken behoudens goedkeuring door Provinciale Staten van de provincie Overijssel.

3 Procedure

3.1 Wettelijk kader

Op grond van de Tracéwet is een aanpassing aan het hoofdwegennet (waar de N50 deel van uitmaakt) tracéwetplichtig indien er tussen twee knooppunten en/of aansluitingen één of meer rijstroken worden toegevoegd. Dat is bij deze opgave het geval. Met deze startbeslissing wordt de Tracéwetprocedure in gang gezet en zal de procedure tot een Tracébesluit worden uitgevoerd.

Tracéwetprocedure zonder structuurvisie

Gelet op het beoogde resultaat voor verbreding van de N50 is feitelijk slechts één alternatief haalbaar dat zowel toekomstvast is als een positieve bijdrage levert aan verbetering van de doorstroming, verkeersveiligheid en beschikbare capaciteit. Dat alternatief, dat als vertrekpunt wordt beschouwd voor verdere uitwerking is een 2x2 autoweg met een snelheid van 100 km/u tussen de aansluitingen Kampen-Zuid en Kampen, met fysieke rijbaanscheiding.

Deze maatregel betreft een wijziging aan de reeds bestaande hoofdinfrastructuur, waarbij de oplossing een wijziging met minder dan twee extra rijstroken per richting betreft. Een structuurvisie is daarom niet aan de orde. Deze opgave richt zich op een verkeerskundig vraagstuk. De reikwijdte van deze opgave is daarmee beperkt. Voor deze opgave zal dan ook de reguliere tracéwetprocedure zonder structuurvisie worden gevolgd. Vanuit deze startbeslissing wordt doorgewerkt naar een ontwerp-tracébesluit (OTB), waarna gewerkt kan gaan worden aan het tracébesluit (TB).

3.2 Opgave

De opgave betreft een infrastructurele opgave voor de N50 Kampen – Kampen-Zuid. In vervolg op deze startbeslissing wordt in de planuitwerkingsfase het alternatief van een 2x2 autoweg met een snelheid van 100 km/u tussen de aansluitingen Kampen en Kampen-Zuid verder uitgewerkt en onderbouwd. Uitgewerkt wordt ondermeer de inpassing, de aansluiting met de N307 en N764, de wijze van rijbaanscheiding en de aanpassing van de geluidbeschermende maatregelen. De uitkomsten hiervan worden opgenomen in het ontwerp-tracébesluit dat als zienswijze zal worden voorgelegd.

3.3 Proces en planning

Voor dit project wordt de reguliere procedure zonder structuurvisie uit de Tracéwet doorlopen. Deze procedure is als volgt:

1. Toezending van de startbeslissing aan de Tweede Kamer, de betrokken bestuursorganen en publicatie in de Staatscourant
2. Planuitwerking
3. Vaststelling ontwerp-tracébesluit (OTB)
4. Ter visie leggen OTB
5. Opstellen Tracébesluit (TB)
6. Vaststelling TB
7. Ter visie leggen TB
8. Onherroepelijk TB

Tijdens het BO MIRT in het najaar van 2017 is met de regio overeengekomen om de planuitwerking N50 Kampen – Kampen Zuid begin 2019 te starten. Door de personele capaciteit uit het taakstellend budget te financieren is dit mogelijk zonder dat dit de planning van andere projecten zal hinderen.

3.4 Participatie

Er zijn in het proces richting het ontwerp tracébesluit geen juridisch formele inspraakmomenten. Het eerste juridisch formele inspraak moment is wanneer het ontwerp tracébesluit voor zienswijze wordt voorgelegd.

In het proces daar naar toe zullen wel informele informatieavonden worden georganiseerd. Deze avonden dienen om direct betrokkenen te informeren of om bestuurlijke besluitvorming voor te bereiden. Tijdens deze bijeenkomsten is er de mogelijkheid om ideeën aan te dragen en vragen te stellen over de inpassing van de weg en de beperking van overlast tijdens de aanleg. Tijdens de eerste informatieavond in de gemeente Kampen zal deze startbeslissing worden toegelicht en is er gelegenheid tot het stellen van vragen en het plaatsen van opmerkingen ten behoeve van het ontwerp tracébesluit.

Om de direct betrokkenen nader te informeren zal naast de informatieavonden in overleg met de regionale overheden ook andere vormen van publiekscommunicatie worden benut. Hierbij kan worden gedacht aan website, nieuwsbrief en regionale kranten.

3.5 Activiteiten

Bij de tracéwetprocedure zal de voorbereiding van het (ontwerp) tracébesluit overeenkomstig de eisen van behoorlijk bestuur plaatsvinden. Ter voorbereiding van een zorgvuldig tracébesluit zullen de nodige gegevens worden verzameld en het nodige onderzoek worden gedaan. Hierbij wordt rekening gehouden met de cumulatie van projecten in de omgeving.

Milieu Effect Rapportage

Gelet op de lengte van de te verbreden N50 Kampen – Kampen-Zuid van ongeveer 3 kilometer is de activiteit niet m.e.r.(beoordelings)plichtig. De activiteit valt beneden de drempelwaarde van 5 km. Omwille van zorgvuldigheid zal in de planuitwerkingsfase beoordeeld worden of de activiteiten waarin het besluit voorziet belangrijke nadelige gevolgen hebben voor het milieu waardoor toch een mer-beoordelingsplicht kan bestaan.

Natura 2000

De N50 ligt niet in een beschermd gebied zoals aangewezen in de Natuurbeschermingswet. Er bevinden zich wel enige Natura 2000 – gebieden in de nabije omgeving (Veluwe randmeren, Ketelmeer & Vossemeer en de Uiterwaarden van de IJssel). De afstand van deze gebieden tot de N50 is dusdanig dat verstoring door geluid op voorhand is uit te sluiten.

Geluid

De weg ligt vlak langs een woonwijk op ca. 100 meter waarbij de weg met een geluidwal is afgeschermd van de bebouwing in Kampen. Door wijziging van de infrastructuur zal een deel van de huidige geluidswal moeten worden verplaatst en aangepast. Dit zal nader worden uitgewerkt in de planuitwerking. De vigerende geluidwetgeving zoals opgenomen in de Wet milieubeheer zal hiervoor onverkort worden toegepast, wat betekent dat wordt uitgegaan van de systematiek van geluidproductieplafonds.

In eerste instantie zal bij het Geluidloket van Rijkswaterstaat een toets plaatsvinden op de geluidsproductieplafonds. Indien deze worden overschreden zal een volledig geluidsonderzoek worden uitgevoerd.

Luchtkwaliteit

Voor wat betreft de gevolgen op de luchtkwaliteit zal het project gebaseerd worden op het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). De N50 is opgenomen in het NSL.

Verkeersveiligheid

Een verkeersveiligheidseffectbeoordeling is niet noodzakelijk omdat het traject Kampen Zuid- Kampen korter is dan 5 kilometer. De verkeersveiligheidseffecten zullen dan ook worden gekwalificeerd en niet gekwantificeerd.