

# Ministerie van Verkeer en Waterstaat

Aan  
de voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA DEN HAAG

Contactpersoon	Doorkiesnummer
-	-
Datum	Bijlage(n)
5 oktober 2007	-
Ons kenmerk	Uw kenmerk
VENW/DGP-2007/5374	-
Onderwerp	
Gewijzigd standpunt N50: Ramspol Ens 2007	

Geachte voorzitter,

Bij verschillende gelegenheden is met uw Kamer gesproken over het project N50: Ramspol – Ens. In het bijzonder gaat het hierbij om de breedte van de weg en om de hoogte van de nieuw te bouwen brug bij Ramspol. Het oorspronkelijke standpunt, verwoord in de brief van 1 juni 2005, kenmerk 29 800 A nr 49, voorzag in de keuze voor een tracé met een wegbreedte van 2 keer 1 rijstrook en een brug met een hoogte van 7 meter. In de brief van 28 augustus 2006, kenmerk 30 300 A nr 72 meldde ik u de wijziging van dit standpunt in de vorm van de verbreding van de weg naar 2 keer 2 rijstroken. Deze wijziging kwam mede voort uit het overleg met de regio over de uitkomsten van een kosten-batenanalyse. Na de behandeling van de begroting 2007 op 26 oktober 2006 en na het daaraan verbonden overleg over het MIT/SNIP-projectenboek 2007 op 30 oktober 2006 heeft uw Kamer amendement 30 800 A nummer 43 van de leden Van Hijum en Hofstra aangenomen. Dit amendement maakt extra budget vrij voor de N50 tussen Ramspol en Ens. Daar dit amendement handelt om FES-gelden is een aanvullende kosten-batenanalyse uitgevoerd. Over deze analyse heb ik nader overleg gevoerd met de regio en met mijn collega van Financiën. Op basis van de resultaten van dit overleg heb ik in samenspraak met mijn ambtgenoot van Volkshuisvesting, Ruimtelijke ordening en Milieubeheer een gewijzigd standpunt, zoals bedoeld in de Tracéwet, ingenomen. Overeenkomstig het bepaalde in artikel 9, eerste lid en in artikel 11, eerste lid van de Tracéwet informeer ik u thans hierover.

Postadres Postbus 20901, 2500 EX Den Haag  
Bezoekadres Plesmanweg 1-6, 2597 JG Den Haag

Telefoon 070 351 61 71  
Fax 070 351 78 95

Op 1 september 2004 is de Trajectnota/MER N50 Ramspol – Ens 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

Overwegende dat:

- de huidige brug bij Ramspol technisch in zeer slechte staat is;
- de verkeersveiligheid op het traject van de N50 tussen Ens en Ramspol verbetering behoeft, zowel in de vorm van scheiding van langzaam en snelverkeer als in het voorkómen van kop-staart botsingen bij een openstaande brug, als in het aanbieden van een inhaalmogelijkheid;
- een hogere brughoogte wenselijk is voor de doorvaarthoogte, hetgeen leidt tot een beperking van het aantal openingen en een betere doorstroming van het wegverkeer en het kruisende scheepvaartverkeer;
- de toenemende verkeersintensiteit om een toekomstvaste oplossing vraagt;

neem ik, in overeenstemming met de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer en 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 gewijzigd standpunt 2007 voor de N50 Ramspol - Ens in:

1. Er komt een 2 x2 autoweg die een nieuwe variant is ten opzichte van de bestudeerde alternatieven. Deze is evenwel opgebouwd uit de in de Trajectnota/MER onderzochte modules.
  - a. Deze weg komt, in verband met de te realiseren ongelijkvloerse kruising, ter hoogte van het dorp Ens ongeveer 250 meter ten westen van het bestaande tracé; het overige traject wordt zo dicht mogelijk tegen de huidige N50 gerealiseerd teneinde het ruimtebeslag zo veel mogelijk te beperken;
  - b. Deze weg wordt toekomstvast op maaiveldhoogte en kruisingsvrij aangelegd;
  - c. Deze weg heeft teneinde de verkeersveiligheid te verhogen een 2x2 wegprofiel met een fysieke barrière overeenkomstig het traject Ens – Emmeloord;
  - d. Deze weg kent een unieke aantakking op het onderliggend wegennet via een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van de Schokkerringweg. De toeleidende weg wordt als viaduct over de N50 uitgevoerd en
  - e. De weg wordt voorzien van dubbellaags ZOAB.
2. De N50 gaat over de Ramsgeul en het Ramsdiep via een nieuw te bouwen brug die, rekening houdend met het maatgevend waterpeil, een vrije doorvaarthoogte heeft van 13 meter. Deze brug heeft een beweegbaar deel voor hogere schepen en voor recreatievaart. Een nadere keuze om het

beweegbaar deel in de Ramsgeul of het Ramsdiep te realiseren, wordt in het ontwerp - tracébesluit (OTB) uitgewerkt. Deze brug ligt tussen de huidige brug en de Balgstuw.

3. De huidige veiligheid op het water dient minimaal gelijk te blijven. Daartoe wordt de huidige brug gesloopt. De doorvaartopening van de nieuwe brug wordt nader bepaald en past binnen de bestaande breedte van de corridor IJsselmeer – Meppel.
4. De parallelweg voor langzaam verkeer (landbouwvoertuigen en fietsers) en voor bestemmingsverkeer wordt gecombineerd met de nieuw te bouwen brug.
5. Over het exacte ontwerp van de weg en van de brug zal ik besluiten in het ontwerp - tracébesluit (OTB) waartoe ik de initiatiefnemer opdracht geef. In het OTB wordt tevens zichtbaar hoe bij het ontwerp de effecten op het leefmilieu en op het natuurlijk milieu zoveel mogelijk kunnen worden beperkt.
6. Dit nieuwe standpunt heet gewijzigd standpunt N50 Ramspol - Ens 2007.
7. Hiermee vervalt het standpunt zoals eerder verwoord in de brieven van 1 juni 2005 (kenmerk 29 800 A nr 49) en van 28 augustus 2006 (kenmerk kenmerk 30 300 A nr 72).

## **TOELICHTING**

### 1. Inleiding

De N50 is de verbindingsweg tussen de A28 en de A50 bij Hattemberbroek 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 Noordoostpolder.

Een groot deel van het traject Hattemberbroek - 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 verkeersveiligheid. 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. 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 zoals landbouwvoertuigen met het snelverkeer, waarbij grote snelheidsverschillen ontstaan. Daarnaast zijn de vijf aansluitingen die in het traject Ramspol-Ens liggen, gelijkvloers. Hierdoor ontstaat een verkeersveiligheidsprobleem.

#### *Staat van de brug*

De technische staat van de brug is slecht. Het beweegbare deel van de brug kan vanuit technisch oogpunt nog een tiental jaren mee. Het vaste deel van de brug is evenwel aan het eind van zijn technische levensduur. Dankzij uitgevoerd groot onderhoud is deze met enkele jaren opgerekt; maar voor het gebruik van de brug is een aslastbeperking ingesteld.

#### *Autoverkeer*

In zichtjaar 2020, 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 hoogte van de bestaande brug is 5,6 meter. Deze hoogte strookt 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 open gaan. 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 tracéring (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 milieueffecten van de alternatieven totstandgekomen. Het MMA is gebaseerd op basialternatief 1x2. Het basialternatief 1x2 biedt oplossingen voor de geconstateerde problemen en heeft de minst ingrijpende gevolgen voor het milieu. In het MMA worden verschillende maatregelen toegepast, zoals extra stil asfalt.

#### 4. 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 basialternatief 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 basialternatief 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 basialternatief 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 geluidhinder. Wel is de totale geluidemissie hoger door de relatief hoge brug in de verleggingsalternatieven. De basialternatieven 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 basialternatieven 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. Basialternatief 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.

## 5. Realisatiekosten

Onderstaande tabel geeft de raming van de kosten van realisatie van de alternatieven weer, zoals is opgenomen in de Trajectnota/MER. De bedragen zijn inclusief BTW en BLS (prijspeil 1998).

Alternatieven	Kosten (in 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

Het verschil in kosten tussen de alternatieven is groot. Voor het project was in het MIT/SNIP projectenboek 2007 een bedrag van 79 miljoen Euro opgenomen. Voor dit bedrag blijkt uit nadere berekeningen een sobere realisering van een brug van 7 meter hoog met 2 keer 1 rijstroken mogelijk.

De meerkosten van de wegverbreding van 2 keer 1 rijstrook naar 2 keer 2 rijstroken en van de verhoging van de brug van 7 meter naar 13 meter, overeenkomstig het gewijzigde standpunt, zijn 20 miljoen Euro. De dekking van dit bedrag komt voor een totaal van 18 Miljoen Euro uit de besluitvorming over het in amendement 30 800 A nummer 43 genoemde Fonds Economische Structuurversterking. In het MIRT - projectenboek 2008 is een taakstellend budget van 98 Miljoen Euro opgenomen. De provincies Flevoland en Overijssel hebben elk een aanvullende bijdrage van 1 Miljoen Euro toegezegd.

## 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 2004 te Ens blijkt een voorkeur voor een verleggingsalternatief dat in de toekomst tot 2x2 autoweg 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 habitatrictlijn), geluidsbelasting in het stiltegebied, de watertoets, run-off en verwaaiing, 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 minimaal een ongestoorde drielaagscontainervaart.

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 Ontwerp-tracébesluit (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, met name gaat het hierbij om de voorzieningen voor fietsverkeer.

De uitkomsten van de aanvullende onderzoeken zullen onderdeel uitmaken van het OTB, en als zodanig ter inzage worden gelegd. De Tracéwet voorziet in een OTB zes maanden na het uitbrengen van het standpunt. Na inspraak op het OTB zal ik het Tracébesluit vaststellen. De realisering is voorzien op najaar 2012.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,

Camiel Eurlings