

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

450

Vragen van het lid **Remco Dijkstra** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Files en ongelukken op A50: «Het is hard nodig dat stuk tussen Oss en Nijmegen wordt aangepakt»»* (ingezonden 9 oktober 2018).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 30 oktober 2018).

Vraag 1

Kent u artikel «Files en ongelukken op A50: «Het is hard nodig dat stuk tussen Oss en Nijmegen wordt aangepakt»»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Op welke plek staat de A50 in de hoog- en laagscenario's van de Nationale Markt- en Capaciteitsanalyse (NMCA)? Kent de NMCA beperkingen? Zo ja, welke? Moet de NMCA-lijst niet worden uitgebreid met een aantal wegen?

Antwoord 2

De NMCA is één van de bouwstenen voor het signaleren van landelijke en regionale bereikbaarheidsopgaven. De NMCA is een verkeer- en vervoeranalyse waar alle rijkswegen in worden betrokken. Veiligheid, leefbaarheid en duurzaamheid maken geen onderdeel uit van de NMCA. In de NMCA staat de A50 zowel bij een Laag als Hoog scenario met verschillende deeltrajecten genoemd. In het scenario Laag 2030 staat het traject A50 Oss Oost – Bankhoef als hoogst genoteerd op plaats 14 en in het scenario Hoog 2030 staat dit traject het hoogst genoteerd op plaats 11. In het scenario Laag 2040 staat het traject A50 Oss Oost – Ewijk het hoogst genoteerd op plaats 11 en in het scenario Hoog 2040 staat dit traject genoteerd op plaats 13.

¹ Brabants Dagblad, 4 oktober 2018 (<https://www.bd.nl/oss/files-en-ongelukken-op-a50-het-is-hard-nodig-dat-stuk-tussen-oss-en-nijmegen-wordt-aangepakt~a2309ac7/>)

Vraag 3 en 9

Is het correct dat u eerder publiekelijk hebt gezegd dat de weg zeker uw aandacht heeft, maar dat het beschikbare geld onvoldoende is om ook de A50 aan te pakken? Hoeveel geld zou nodig zijn om de ergste problematiek wel op te lossen? Kunt u hierbij aangeven wat nodig is voor een totale oplossing? Welke mogelijkheden ziet u om op korte termijn verlichting te geven aan de fileproblematiek op de A50 tussen Nijmegen en Oss en andersom?

Als goede doorstroming van belang is, waarom is er dan onvoldoende wegenbudget beschikbaar? Is dat de reden dat de A50 nog niet in de MIRT-verkenningen zit? Wanneer voert u bestuurlijke overleggen met de regio? En kunt u deze vragen voor het notaoverleg MIRT op 29 november beantwoorden?

Antwoord 3 en 9

In reactie op een publicatie van het Economisch Bureau van ING naar de omvang van investeringen in het verkeer heb ik genoemd dat ik graag meer zou willen investeren indien die mogelijkheid zich voor zou doen. Hierbij heb ik de A50 tussen Nijmegen en Oss als voorbeeld genoemd.

Die mogelijkheid doet zich niet voor en dat betekent dat er geprioriteerd moet worden. Zoals eerder genoemd (Kamerstuk 34 775 A, nr. 56) weeg ik nieuwe investeringen op basis van de volgende criteria: is het een prioriteit uit het Regeerakkoord (1), gaat het om potentiële opgaven uit de NMCA (2) en is de regio bereid tot cofinanciering (3). Voor de A50 geldt dat deze niet in het Regeerakkoord voorkomt en evenmin in de top 10 van de NMCA staat, waardoor de prioriteit om te investeren bij andere trajecten/projecten ligt. Desondanks ben ik wel bereid om samen met de regio te kijken naar de oorzaken en mogelijke oplossingen voor verkeershinder op de A50. Hiervoor is het nodig eerst uitgebreider onderzoek te doen. Met de regio ben ik in overleg over het starten van een dergelijk onderzoek. Bij het BO MIRT van 21 november 2018 komt dit aan de orde.

Vraag 4

Is het aandeel van 19% op het totaal van het vrachtverkeer, waarover in het artikel gesproken wordt, relatief veel? Hoe staat dit in verhouding tot erkende goederencorridors, zoals de A15 Gorinchem–Valburg of de A67 Eindhoven–Venlo? Zit de A50 in het MIRT-programma goederencorridor? Zo nee, waarom niet? Wat zijn de criteria om in de MIRT-goederencorridor te vallen? Welke andere wegen met soortgelijke problemen op logistiek belangrijke routes zoals de A50 vallen er niet binnen?

Antwoord 4

Het gaat hier om een aandeel van 19% vrachtverkeer op het totaal aantal voertuigen dat passeert. Dit zijn 18.000 vrachtwagens per etmaal op de brug bij Ravenstein op de A50. Op de A15 bij Rotterdam is dit ca. 22.000; bij Sliedrecht ca. 17.500; bij Tiel ca. 14.000 en op de A67 bij Eindhoven ca. 36.000.

In het MIRT onderzoek goederenvervoercorridors zijn de twee belangrijkste transportcorridors van Nederland geselecteerd, corridor Oost en Zuidoost, gebaseerd op vervoerd volume. De A50 maakt geen onderdeel uit van deze oost-west verbinding. Binnen de Goederencorridor Oost wordt de A15 meegenomen, binnen Goederencorridor Zuidoost worden de A16/A58/A67 meegenomen. De overige hoofdwegen worden conform MIRT systematiek beoordeeld.

Vraag 5

Hoeveel kosten de files op de A50 tussen Oss en Nijmegen? Kunnen deze kosten inzichtelijk gemaakt worden? Wat betekent dit voor de concurrentiepositie voor transporteurs die deze weg gebruiken?

Antwoord 5

Aan een NMCA notering zijn economische verlieskosten per jaar op basis van een gemiddelde werkdag gekoppeld. In het NMCA scenario Laag 2030 zijn voor het traject A50 Oss Oost – Bankhoef de economische verlieskosten 8,1 miljoen euro, in het NMCA scenario Hoog bedragen deze op dit traject 15,2 miljoen euro. In het NMCA scenario Laag 2040 zijn voor het traject A50 Oss

Oost – Ewijk de economische verlieskosten 10,9 miljoen euro en in het scenario Hoog 2040 bedragen deze 26,6 miljoen euro. Alle transporteurs die deze verbinding gebruiken kunnen te maken hebben met verlieskosten. Voor transporteurs op dit traject is derhalve geen onderscheid te maken in de onderlinge concurrentiepositie.

Vraag 6 en 8

Hoe verhouden de 100.000 mensen die dagelijks passeren over de brug bij Ravenstein zich tot de bruggen in de omgeving? Is dit aantal relatief veel? Is de brug daarbij een bottleneck waardoor de ergste files ontstaan, of ligt de oorzaak elders? Wat valt te doen aan de oorzaak van de files of de knooppunten op de A50 tussen Oss en Nijmegen?

Indien financiële middelen ontbreken, hoe kunt u samen met belanghebbenden zoals gemeenten, werkgeversorganisaties, transporteurs/verladers en de provincies Brabant en Gelderland optrekken om toch maatregelen te nemen? Is eventuele voorfinanciering door de provincies denkbaar om vaart te maken met de aanpak van de A50 tussen Oss en Nijmegen? Wordt hierover nagedacht?

Antwoord 6 en 8

Op de brug bij Ravestein passeren per etmaal 100.000 voertuigen. De dichtstbijzijnde bruggen over de Maas in het Rijkswegennet zijn de brug in de A2 ten noorden van 's-Hertogenbosch (2x3 rijstroken en ruim 140.000 voertuigen per etmaal) en de brug in de A73 bij Cuijk ten zuiden van Nijmegen (2x2 rijstroken en ruim 60.000 voertuigen per etmaal). Er is nog een brug over de Maas in de provinciale weg N 324 bij Grave (2x1 rijstroken met ca. 25.000 voertuigen per etmaal).

In de NMCA komen verschillende deeltrajecten naar voren. De brug is daarmee niet noodzakelijk een bottleneck. Zoals in antwoord 3 en 9 genoemd, komt in het BO MIRT van 21 november 2018 een met de regio te starten onderzoek aan de orde naar de oorzaken en mogelijke oplossingen voor verkeershinder op de A50.

Vraag 7

Herkent u de cijfers van het aantal ongevallen sinds 2010? Zijn 1.000 ongevallen veel? Zijn ongevallen de voornaamste oorzaak van vertraging of is dat capaciteitsgebrek? Welke oorzaken van de files op de A50 tussen Oss en Nijmegen zijn u nu bekend?

Antwoord 7

Voor de monitoring van het aantal ongevallen op het hoofdwegennet maak ik gebruik van BRON. De risicocijfers op het wegvak Paalgraven-Bankhoef liggen boven het landelijk gemiddelde voor vergelijkbare autosnelwegen. Files kunnen worden veroorzaakt door onder meer capaciteitsgebrek, weersomstandigheden, evenementen of incidenten op de weg. Nader onderzoek is nodig om de oorzaken specifiek voor dit traject in beeld te brengen.