

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

## 2177

Vragen van de leden **Van Hijum** en **De Rouwe** (beiden CDA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het conflict tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Ommen over de aanpak van de verkeersonveilige kruising van de N36 bij Beerze* (ingezonden 16 mei 2014).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 11 juni 2014). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2013–2014, nr. 2077.

### Vraag 1

Bent u op de hoogte van het conflict tussen Rijkswaterstaat en de gemeente Ommen over de aanpak van de verkeersonveilige kruising van de N36 bij Beerze?<sup>1</sup>

### Antwoord 1

Ja, daarvan ben ik op de hoogte.

### Vraag 2

Kunt u aangeven hoe het voornemen tot stand is gekomen om verkeerslichten (VRI) te plaatsen op de kruising bij Beerze? Op welke wijze zijn betrokken overheden, burgers en maatschappelijke organisaties bij de keuze voor een VRI betrokken en op welke wijze is er gezocht naar maatschappelijk en bestuurlijk draagvlak?

### Antwoord 2

In samenwerking met de gemeenten Ommen en Hardenberg is een onderzoek uitgevoerd door een onafhankelijk adviesbureau naar het beste alternatief voor het kruispunt N36-Beerzerweg. Medio augustus 2013 heeft er een bestuurlijk overleg plaatsgevonden tussen RWS en de gemeenten Hardenberg en Ommen. Tijdens dit overleg is de oplossingsrichting en het vervolgproces besproken.

<sup>1</sup> <http://www.ommen.nl/volledig-overzicht/actueel/bericht/bericht/voorstel-rws-aanpak-kruising-beerze-op-n36-onvoldoende/>

### Vraag 3

Deelt u de zorg van de betrokken overheden dat verkeerslichten niet of onvoldoende bijdragen aan de verbetering van de verkeersveiligheid? Wat zijn de gevolgen voor de doorstroming? Deelt u de opvatting dat een ongelijkvloerse aansluiting vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid en doorstroming veruit de voorkeur verdient?

### Antwoord 3

Nee, het bureau dat het onderzoek heeft uitgevoerd geeft aan dat een VRI in combinatie met dubbele doorgaande rijstroken op dit moment de meest voor de hand liggende en haalbare oplossing is.

Om de doorstroming op de N36 goed te houden komt er een extra rijstrook rechtdoor (bij het kruispunt zijn er dan twee rijstroken rechtdoor). Het ontwerp is zodanig dat de wachtrijen in één keer kunnen worden verwerkt. Dat betekent dat bij normaal verkeer er geen file ontstaat. Daarnaast krijgt de verkeersregelinstallatie diverse programma's die afhankelijk van de dag en de tijd op de dag kunnen worden ingezet om een zo optimaal mogelijke verkeersafwikkeling te verkrijgen.

Een VRI is op dit moment de meest kosteneffectieve maatregel en op de kortste termijn te realiseren.

### Vraag 4

Wat is het verschil in kosten tussen de meest optimale oplossing (ongelijkvloerse kruising) en de «second best» oplossing (VRI)? Welk budget heeft Rijkswaterstaat voor de aanpak beschikbaar?

### Antwoord 4

Een ongelijkvloers kruispunt kost afhankelijk van het ontwerp naar schatting tussen € 6 en € 10 miljoen. De oplossing met een VRI kost € 1,175 miljoen. Het verschil in kosten is circa € 5 miljoen tot € 9 miljoen. Er is budget voor kruispunt Beerze vanuit het programma Meer Veilig 2 (realisatietermijn 2011 tm 2014). Binnen de randvoorwaarden en uitgangspunten van dit programma voor kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen komt alleen een gelijkvloerse oplossing in aanmerking.

### Vraag 5

Welke rechtsgrond kent de zogeheten «potentheorie» van Rijkswaterstaat, die inhoudt dat elke wegbeheerder meebetaalt aan een voorgenomen verkeersmaatregel? Kunt u aangeven of er bestuurlijke afspraken bestaan tussen Rijkswaterstaat en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) over een financiële bijdrage van een betrokken gemeente aan de aanpassing van een rijksweg, alsmede over de uitgangspunten voor de kostenverdeling?

### Antwoord 5

De «potentheorie» wordt niet alleen door Rijkswaterstaat, maar ook door provincies en gemeenten gehanteerd als uitgangspunt voor afspraken over de kostenverdeling van verkeersmaatregelen waarbij verschillende overheden als beheerder betrokken zijn. Elke wegbeheerder draagt bij aan de kosten evenredig aan het aantal van zijn wegen dat aantakt op het kruispunt. Over een financiële bijdrage van een betrokken gemeente aan de aanpassing van een rijksweg of de uitgangspunten voor de kostenverdeling bestaan geen bestuurlijke afspraken tussen Rijkswaterstaat en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG).

### Vraag 6

Bent u bereid om Rijkswaterstaat te vragen opnieuw met de betrokken overheden in gesprek te gaan over een structurele oplossing in de vorm van een ongelijkvloerse kruising? Zo ja, onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet?

### Antwoord 6

Nee. Binnen het budget voor kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen zijn geen middelen beschikbaar voor een ongelijkvloers kruispunt. In het Bestuurlijk Overleg MIRT kunnen de regionale partners de wens voor een ongelijkvloerse oplossing aanpakken.

Vraag 7

Bent u bereid om deze vragen te beantwoorden voor de door Rijkswaterstaat aan de gemeente Ommen gestelde deadline in mei, zodat gemeenteraad uw antwoorden kan betrekken bij hun oordeelsvorming over deze kwestie? Indien dit niet lukt, bent u bereid aan Rijkswaterstaat te vragen om de deadline op te schorten?

Antwoord 7

Opschorten van de deadline is niet mogelijk omdat het project binnen de randvoorwaarden van het programma Meer Veilig 2 moet worden uitgevoerd.