PROVINCIE FLEVOLAND

Schriftelijke statenvragen van de Statenfractie van het CDA, FvD en SGP over Lobbyprogramma's, ingediend op 13 oktober 2020, en de antwoorden daarop van het college van Gedeputeerde Staten zoals vastgesteld op 27 oktober 2020 (2690079).

1. *Het collegeprogramma 2019 – 2023 spreekt in het hoofdstuk mobiliteit over lobby inspanningen op de dossiers IJmeerverbinding, N50 en de Lelylijn. Is er wat betreft het College van GS sprake van gelijkwaardige lobby of is er sprake van een prioritering?*

Antwoord: In het collegeprogramma wordt gesproken over de inzet van Flevoland voor verbreding van de A27 tussen de Stichtse Brug en het knooppunt met de A1, dat net als de N50 een belangrijke verbinding van en naar Flevoland is. De lobby op deze dossiers en die van de IJmeerverbinding en de Lelylijn is gelijkwaardig, maar de prioritering en de mate van inzet per dossier is mede afhankelijk van de medewerking van andere partijen in de regio en natuurlijk van de inschatting van de haalbaarheid bij het Rijk. Zo is voor de lobby voor de verdubbeling van de N50, de inzet van Overijssel onontbeerlijk (zie antwoord op vraag 3) en dient voor elk dossier elke keer het goede moment te worden ingeschat en gekozen voor een krachtige lobby. De inzet kan dus per moment en per dossier verschillen.

2. *Er wordt regelmatig gesproken over de lobby voor de IJmeerverbinding, er zijn afspraken gemaakt die in werking treden met het behalen van de oorspronkelijke woningbouwopgaven van 60.000 woningen in Almere. Wordt er gevolg gegeven aan deze afspraken? Zo ja zijn extra inspanningen op dit dossier persé nodig? Zo nee, graag uitleg waarom en door wie er afgeweken is van deze afspraak.*

Antwoord: Het klopt dat er met het Rijk in het kader van RRAAM afspraken zijn gemaakt over de extra woningbouwopgave van 60.000 woningen in Almere. Hierin waren nog geen concrete afspraken over bereikbaarheid/ontsluiting opgenomen anders dan dat dit nog onderzocht diende te worden.

Er is inderdaad vervolg gegeven aan de afspraken. Er loopt op dit moment een MIRT onderzoek Amsterdam Bay Area naar onder andere de wijze waarop de ontsluiting van de woningbouwopgave aan de oostkant van Amsterdam (waaronder Almere Pampus) het beste plaats kan vinden.

Omdat er nog geen concrete afspraken met het Rijk zijn over oplossingen en kosten en er uiteraard ook concurrentie is met wensen/projecten landelijk is het nodig om lobbyactiviteiten te doen om ervoor te zorgen dat het op de agenda blijft van het Rijk en er zicht is op tijdige realisatie van de IJmeerverbinding.

3. *Inzoomend op de verbreding van de N50, rijst de vraag of de lobby vanuit de regio krachtig genoeg is om in het komende BO-Mirt van 24 november effect te sorteren. Is die vraag wat u betreft terecht? Zo ja, wat is er dan vervolgens volgens u nodig om de gezamenlijke lobby krachtig genoeg te organiseren?*

Antwoord: De lobby voor de N50 richt zich in de eerste plaats op het verbeteren van de veiligheid tussen Ramspol en Hattemerbroek op korte termijn. Daarin trekken Overijssel, Flevoland en de betrokken gemeenten in beide provincies gezamenlijk op. Via het directeurenoverleg MIRT Oost wordt gepleit voor een ander type markering op het enkelbaans gedeelte van de N50, om onbewuste overschrijding van de middenas tegen te gaan. Het gaat hierbij om 'kunststof bollen' die op korte termijn aangelegd kunnen worden op de wegbaanscheiding. Deze kunnen tijdens groot-onderhoud (2023 - 2025) worden vervangen door betere signalering, waarbij het recente onderzoek van IenW naar smalle fysieke rijbaanscheiding voor enkelbaans N-wegen wordt betrokken. Verder wordt een herbevestiging gevraagd dat de realisatie van het wegvak Kampen - Kampen Zuid uiterlijk in 2023 plaatsvindt. In het voorstel wordt ook de petitie over de N50 die vanuit de Noordoostpolder is gestart, genoemd.

Binnen de bereikbaarheidsambitie van de Regio Zwolle valt de N50 onder de corridor Flevoland. Met de betrokken gemeenten heeft Flevoland er voor gepleit om in die ambitie verbreding van de N50 naar 2x2 banen op te nemen. Overijssel is daar, ondanks aandringen van Flevoland en de gemeenten, niet in meegegaan. Deze provincie legt de prioriteit bij de A28 en N35, waarover in het BO MIRT Oost van november 2020 besluitvorming wordt verwacht. Tot die tijd en afhankelijk van de uitkomsten van dat BO MIRT blijft de lobby voor verdubbeling van de N50, waarvan het gedeelte Kampen - Hattemerbroek de grootste capaciteitsknelpunten kent, gehandicapt, omdat Overijssel daaraan niet meedoet.

Flevoland blijft zich inzetten om Overijssel, zowel ambtelijk als bestuurlijk, mee te krijgen in de middellange termijn ambitie om de N50 te verdubbelen, in de eerste plaats tussen Kampen en Hattemerbroek, als structurele oplossing voor veiligheid en doorstroming. Dit door:

- in het verband van de regio Zwolle en dus ook met inzet van Overijssel én met inzet van RWS, te werken aan een knelpunten-analyse en maatregelenpakket voor de corridor Flevoland, waarvan de N50 de kern vormt. Dit naar het voorbeeld van de onderbouwing voor de verbreding van de A27 tussen Almere Haven en knooppunt Eemnes. Op die manier kunnen maatregelen worden afgewogen op kosteneffectiviteit, fasering en draagvlak.
- in de tweede fase van het MIRT onderzoek 'Bereikbaarheid en verstedelijking van de regio Zwolle' , waarvan Overijssel de trekker nadrukkelijk aandacht te vragen voor de N50.

4. *Is de verantwoordelijk gedeputeerde bereid om samen met zijn collega in Overijssel, en de omliggende gemeenten, het voortouw te nemen om deze lobby richting 'Den Haag' vorm te geven?*

Antwoord: Zie het antwoord op vraag 3.

5. *Is er al een raming gemaakt over de kosten die horen bij het verbreden van de twee trajecten van de N50? Zo ja, kunt u die met ons delen en zo nee, waarom is die raming nog niet gemaakt?*

Antwoord: Er is door de provincie Overijssel ten behoeve van het Actieprogramma Wegen (tabel knelpuntenlijst) een globale kostenraming gemaakt van het gedeelte Hattemerbroek - Kampen Noord: € 100 á 150 miljoen. Dit deel kent de grootste capaciteitsproblemen. Het gedeelte Kampen - Kampen Zuid is in voorbereiding: € 10 miljoen. Zie ook het antwoord op vraag 3.