



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/95294

Uw kenmerk

2022Z08129

Datum 11 mei 2022
Betreft Beantwoording Kamervragen over de verkeersveiligheid
van de N50 bij Kampen

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Van Haga (BVNL) over de verkeersveiligheid van de N50 bij Kampen, n.a.v. het bericht 'Transportbedrijf wil geld doneren om 'dodenweg' bij Kampen aan te pakken'.

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel 'Transportbedrijf wil geld doneren om 'dodenweg' bij Kampen aan te pakken'?¹

Antwoord 1

Ja, ik ben bekend met dit artikel.

Vraag 2

Klopt het dat de overheid zich al heel lang bewust is van de gevaren van de N50 bij Kampen? Zo ja, kunt u uitleggen waarom daar tot op heden niets aan verbetering van de veiligheid is gedaan?

Antwoord 2

Het klopt dat het verbeteren van de verkeersveiligheid op de N50 al jaren hoog op de agenda staat. Het verschrikkelijke ongeval op dinsdag 19 april 2022 laat deze urgentie opnieuw zien.

Zoals eerder is aangegeven in de beantwoording van Kamervragen van het lid Van der Plas², zijn er de afgelopen jaren reeds meerdere stappen ondernomen om de verkeersveiligheid en de doorstroming op de N50 te verbeteren:

- In 2016 is de N50 tussen Ens en Emmeloord verbreed naar 2x2 rijstroken.
- In 2017 is een lokaal filebeveiligingssysteem geplaatst op de N50 komende vanaf Emmeloord voor het viaduct over de N307 en dit systeem waarschuwt weggebruikers voor een eventuele filestaart aan de andere kant van het viaduct.

¹ NOS.nl, 20 april 2022 (<https://nos.nl/artikel/2425823-transportbedrijf-wil-geld-doneren-om-dodenweg-bijkampen-aan-te-pakken>)

² Kamervragen over de aanpak van de N50, 27-10-2021, 2021D35501

- In 2017 is afgesproken om de verkeersveiligheid tussen Hattemerbroek en Ramspol te monitoren.
- In 2021 is multidot- markering aangebracht op het enkelbaans gedeelte van de N50 tussen Kampen en de Ramspolbrug. Hiermee kunnen weggebruikers worden gewaarschuwd tegen onbewuste overschrijding van de middenas.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

1ENW/BSK-2022/95294

In 2017 is tevens de startbeslissing voor het project N50 Kampen- Kampen-Zuid genomen. Naast een verbetering van de doorstroming middels een verbreding van het tracé, zorgt dit project ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid op het traject. Dit gebeurt door middel van:

- het aanbrengen van vluchthavens;
- het fysiek scheiden van rijbanen met een geleiderail in de middenberm;
- extra geleiderails in de zijbermen waar de obstakels dicht op de weg staan;
- het afvlakken van te steile taluds in de zijbermen.

In de voortgangsbrief MIRT van 15 december 2021³ bent u geïnformeerd dat de N50 Kampen-Kampen Zuid één van de projecten is die al dicht tegen besluitvorming aan zat, maar heeft moeten wachten op besluitvorming over een maximale rekenafstand bij stikstofberekeningen. Tevens is gemeld dat de beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen beperkt is, waardoor een prioritering van projecten noodzakelijk is. Bij de prioritering wordt ook de N50 Kampen- Kampen Zuid meegenomen. Daardoor zijn de werkzaamheden vertraagd. Momenteel is het ministerie samen met de regionale partners in gesprek over de vaststelling van de prioritering, maar gezien het grote belang van verkeersveiligheid is besloten om prioriteit te geven aan de N50 Kampen - Kampen Zuid.

Vraag 3

Is er, naast het verbreden van de weg, gezocht naar andere oplossingen voor het structureel verbeteren van de verkeersveiligheid? Zo nee, waarom niet? Zo ja, naar welke mogelijkheden is er dan gekeken en waarom zijn deze niet toegepast?

Antwoord vraag 3

Momenteel wordt op verschillende manieren gekeken naar oplossingen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid:

Er wordt gewerkt aan de uitvoering van de motie Geurts (CDA)⁴, waarin de regering verzocht wordt om een onderzoek uit te voeren naar de aanhoudende ongevallen op de N50 en hierbij te bezien op welke wijze er (extra) infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden die ervoor zorgen dat de kans op ernstige ongevallen op de N50 afneemt. De verwachting is dat het onderzoek dit najaar gereed is.

Daarnaast bent u in het najaar van 2021 geïnformeerd over het onderzoek naar fysieke rijbaanscheiding op enkelbaans N-wegen⁵. Hieruit is gebleken dat de N50 - samen met een aantal andere Rijks-N-wegen - op basis van bestaande risicocijfers en verwachte risico's in de toekomst, als prioritair is aan te merken. Het nieuwe Kabinet heeft € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de

³ MIRT voortgangsbrief, 15-12-2021, 35925-A-24

⁴ Motie van het lid Geurts over onderzoek naar de aanhoudende ongevallen op de N50, 24-06-2021, 35570-A-82

⁵ Verkeersveiligheid Rijks-N-wegen, 02-11-2021, 29398-970

verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Dat is niet voldoende om alle Rijks-N-wegen aan te pakken. Momenteel wordt gewerkt aan een nadere prioritering. Ook de N50 wordt hierin betrokken. Uw Kamer wordt voor de zomer geïnformeerd over de vervolgstappen.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

1ENW/BSK-2022/95294

Vraag 4

Bent u ook van mening dat het waarborgen van de veiligheid van burgers prioriteit heeft boven het voldoen aan de onrealistische stikstofnormen? Zo ja, waarom blijft er dan risico genomen worden door niets aan de N50 bij Kampen te verbeteren? Kunt u hierop een uitgebreide toelichting geven?

Antwoord vraag 4

Ondanks de stikstofproblematiek streeft het kabinet ernaar om zoveel mogelijk werkzaamheden doorgang te laten vinden.

Om de verkeersveiligheid uiteindelijk te verbeteren is het van belang om besluiten te nemen die juridisch houdbaar zijn. Als een besluit niet zorgvuldig genomen wordt, wordt het vernietigd. Hierbij moeten brede afwegingen gemaakt worden. Niet alleen wegprojecten zoals de N50 Kampen – Kampen Zuid, maar ook de landbouw en de woningbouw doen een beroep op dezelfde stikstofruimte. Onder coördinatie van het ministerie van LNV is door het RIVM en TNO onderzoek gedaan naar maximale rekenafstanden voor verschillende emissiebronnen in alle sectoren. Op basis daarvan heeft het kabinet op 9 juli 2021⁶ besloten om voor alle emissiebronnen een maximale rekenafstand van 25 km te hanteren. Eerder werd gerekend met een afstand van vijf kilometer. Dit betekent dat alle projecten opnieuw stikstofberekeningen moeten uitvoeren. Bovendien hebben projecten nu te maken met een grotere onderzoekslast, omdat sprake is van een ruimere stikstofafstand dan voorheen. De beschikbare capaciteit aan stikstofdeskundigen is echter beperkt en daarom moet er geprioriteerd worden, waarbij het onvermijdelijk is dat sommige projecten hierdoor in planning naar achter zullen schuiven of tijdelijk “on hold” gezet moeten worden. Hierover worden nog gesprekken gevoerd met de regio, maar gezien het belang van verkeersveiligheid is besloten om prioriteit te geven aan de N50 Kampen – Kampen Zuid. De regionale bestuurders zijn hierover reeds geïnformeerd.

Vraag 5

Erkent u dat het onderhouden en verbeteren van de Rijksinfrastructuur een kerntaak van de overheid is? Zo ja, waarom laat u het dan zover komen dat een particuliere ondernemer zich genoodzaakt ziet deze taak van u over te nemen? Kunt u een onderbouwde verklaring geven?

Antwoord vraag 5

Ik erken dat het onderhouden en verbeteren van de Rijksinfrastructuur een kerntaak van de overheid is. Daarom staan op dit moment maatregelen gepland op de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid. Overigens waardeer ik het zeer dat partijen het belang van verkeersveiligheid inzien en hun rol in de maatschappij ook op deze manier invullen, maar momenteel is de stikstofproblematiek het grootste obstakel om maatregelen te treffen bij Kampen. Zonder de hierdoor ontstane vertraging was in 2020 reeds het Ontwerp tracébesluit genomen en konden we nog dit jaar overgaan op de realisatie van de maatregelen tussen Kampen en Kampen Zuid. Extra middelen zijn geen oplossing voor de stikstofproblematiek.

⁶ Kamerbrief vervolgacties naar aanleiding van het eindrapport van het Adviescollege Meten en Berekenen Stikstof, 09-07-2021, 35334-158

Vraag 6

Kunt u aangeven hoeveel ernstige ongelukken er op deze weg nog moeten gebeuren, voor Rijkswaterstaat zich wel genoodzaakt ziet de verkeersveiligheid te verbeteren? Kunt u een onderbouwde toelichting geven op de afwegingen die worden gemaakt?

Antwoord vraag 6

Verkeersveiligheid heeft altijd de aandacht van het Rijk. Het is niet correct dat het Rijk de verkeersveiligheid op de N50 niet wil verbeteren en zoals bij vraag 2 geantwoord wordt, zijn ook meerdere stappen genomen om de verkeersveiligheid te vergroten. Zoals aangegeven bij vraag 4 zijn wij echter gebonden aan juridische procedures die vanwege de stikstofproblematiek nu langer op zich laten wachten.

De verkeersveiligheid op de Rijkswegen wordt op verschillende manieren gemonitord en op basis daarvan worden uiteindelijk afwegingen gemaakt en investeringsbeslissingen genomen. Zo wordt jaarlijks de rapportage Veilig over Rijkswegen gepubliceerd, die jaarlijks inzicht geeft in de stand zaken van de verkeersveiligheid op het rijkswegennet. Hiernaast is verkeersveiligheid in 2021 voor het eerst opgenomen als onderdeel van de Integrale Mobiliteitsanalyse (IMA)⁷. In de IMA wordt de ontwikkeling van mobiliteit en bereikbaarheid op de lange termijn in kaart gebracht. In 2021 zijn hier voor het eerst ook toekomstige verkeersveiligheidsopgaven op het hoofdwegennet in meegenomen. De IMA 2021 maakt het mogelijk om opgaven ten opzichte van elkaar én in samenhang te bezien (o.a. bereikbaarheid, doorstroming, verkeersveiligheid, klimaatadaptatie en leefomgevingseffecten) en geeft daarmee informatie om te kunnen komen tot een bredere afweging van opgaven op netwerk- of gebiedsniveau.

De afgelopen jaren heeft Rijkswaterstaat op basis van de beschikbare middelen gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Door het nieuwe Kabinet is €200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Momenteel wordt gewerkt aan een nadere prioritering voor de besteding van deze middelen. Ook de N50 wordt hierin betrokken. Zie ook het antwoord op vraag 3.

Vraag 7

Kunt u aangeven op welke termijn de N50 bij Kampen dan wel door de overheid verbeterd zal kunnen worden?

Vraag 8

Wat gaat u tot die tijd doen om ervoor te zorgen dat de N50 bij Kampen veiliger wordt en er dus minder ongelukken gebeuren? Kunt u een duidelijk actieplan opstellen?

Antwoord vraag 7 en 8

Met betrekking tot de planuitwerking N50 Kampen – Kampen Zuid kan nog geen datum worden gegeven wanneer ‘de schop in de grond gaat’. Zoals bij vraag 4 aangegeven vertraagt de planuitwerking vanwege de stikstofproblematiek, maar geeft het ministerie van I&W vanwege het grote belang van de verkeersveiligheid prioriteit aan de aanpak van de N50 tussen Kampen en Kampen Zuid.

⁷ Integrale Mobiliteitsanalyse 2021, 29-06-2021, 31305-328

Hiernaast wordt onderzocht of op korte termijn tijdelijke maatregelen op de N50 getroffen kunnen worden om de weg veiliger te maken. Hierbij wordt gedacht aan verschillende oplossingsrichtingen, zoals het vergroten van de uitwijkmogelijkheden langs de zijkant van de weg, het tijdelijk verlagen van de snelheid en het plaatsen van een (tijdelijke) middenbarrier.

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Ons kenmerk

IENW/BSK-2022/95294

Over het onderzoek naar de mogelijkheden van deze korte termijn maatregelen zal uw Kamer in elk geval voorafgaand aan het Commissiedebat MIRT van 30 juni worden geïnformeerd over de stand van zaken.

Vraag 9

Kunt u een overzicht geven van gelijksoortige wegen in Nederland en aangeven of daarvoor veiligheidsverbeteringen op stapel staan? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

Antwoord vraag 9

In 2021 ontving uw Kamer het onderzoek van Arcadis over fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans Rijks-N-wegen⁴. Dit onderzoek bevat een inventarisatie van enkelbaans Rijks-N-wegen, gaat in op verschillende verkeersveiligheidscriteria en geeft een kosteninschatting voor het aanbrengen van fysieke rijrichtingscheiding op betreffende wegen. De resultaten van dit onderzoek zullen betrokken worden in de nadere prioritering die momenteel wordt uitgewerkt voor de besteding van de € 200 miljoen die door dit Kabinet beschikbaar is gesteld voor het verbeteren van verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Zie ook het antwoord op vraag 3. Daarnaast wordt op N7, N14, N31, N33, N35, N36 en de N48 dit jaar en komende jaren gewerkt aan het veiliger maken van de berminrichting, op basis van de € 25 miljoen die het vorige Kabinet voor Rijks-N-wegen beschikbaar heeft gesteld.

Hiernaast worden ook via het MIRT-proces verbeteringen aan verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen doorgevoerd. Zo heb ik in maart jl. de startbeslissing voor de MIRT-verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal getekend, waarbij voor het Rijk het verbeteren van de verkeersveiligheid voorop staat.

Ook via het programma Meer Veilig zijn in het verleden maatregelen getroffen voor het verbeteren van de verkeersveiligheid op Rijks-N-wegen. Voorbeelden van Rijks-N-Wegen waarop via Meer Veilig maatregelen zijn getroffen zijn de N9, N11, N14, N31, N33 en de N36.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Mark Harbers