

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

73

Vragen van het lid **Van der Plas** (BBB) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de aanpak van de N50, tussen Zwolle en Kampen (v.v.)* (ingezonden 11 augustus 2021).

Antwoord van Minister **Visser** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 27 september 2021)

Vraag 1

Bent u op de hoogte van het meest recente zware verkeersongeval op de N50 tussen Zwolle en Kampen?¹, de tweede in zeven dagen en de zoveelste in een reeks zware ongevallen, waarbij meerdere gewonden en doden te betreuren vielen?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Bent u ervan op de hoogte dat er sinds 2010 (!) al acht moties zijn ingediend met betrekking tot de aanpak van de N50, waarvan een aantal is aangenomen door de Tweede Kamer?

Antwoord 2

Ja. Verkeersveiligheid staat altijd voorop en de inspanningen zijn er onder andere op gericht om invulling te geven aan de aangenomen moties. De afgelopen jaren is, mede naar aanleiding van de moties, maximaal ingezet om de verkeersveiligheid en de doorstroming van 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.
- In 2017 is de startbeslissing voor het project N50 Kampen-Kampen-Zuid genomen. Naast een verbetering van de doorstroming, zorgt dit project ook voor een verbetering van de verkeersveiligheid op het traject. Dit gebeurt door middel van het aanbrengen van vluchthavens, een geleide-

¹ Website RTV Oost, 7 augustus 2021 (<https://www.rtvooost.nl/nieuws/1995340/Vrouw-zwaargewond-bij-weer-een-ongeval-op-de-N50>)

rail in de middenberm, extra geleiderails in de bermen waar de obstakels op minder dan 10 meter van de weg staan en wordt ervoor gezorgd dat de taluds in de bermen niet te steil zijn.

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

Vraag 3

Kunt u uitleggen waarom de N50 in de afgelopen elf jaar nog steeds niet is verbreed?

Antwoord 3

Bij bezuinigingen op het Infrastructuurfonds is het project Kampen-Kampen-Zuid in 2013 geschrapt. Dit is destijds gebaseerd op een afweging van de bijdrage van het project aan de doelen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR), te weten: doorstroming, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Alle projecten zijn destijds in overleg met de betrokken regio's tegen het licht gehouden.

Voor het tracé Kampen-Kampen-Zuid werd – tot het oordeel van de Raad van State inzake stikstof – gewerkt aan de totstandkoming van het (ontwerp)Tracébesluit om dit deel te verbreden naar 2x2 rijstroken met een fysieke rijbaanscheiding, zodat de doorstroming en de verkeersveiligheid verbetert. In de MIRT-voortgangsbrief van 9 juni dit jaar² bent u geïnformeerd dat voor onder andere voor de N50 Kampen-Kampen-Zuid geen (ontwerp)Tracébesluit kan worden vastgesteld vanwege de stikstofproblematiek. Op dit moment wordt in beeld gebracht wat de gevolgen van het kabinetsbesluit over de maximale rekenafstand bij stikstofberekeningen zijn voor de planning en capaciteitsbehoefte van dit project en andere projecten.³

Vraag 4 en 5

Kunt u daarbij elke overweging of besluit om de weg niet versneld aan te pakken op een rij zetten?

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4 en 5

In het verleden zijn reeds maatregelen voor de verkeersveiligheid en doorstroming op de N50 genomen en ook de komende periode worden maatregelen uitgevoerd. Zie voor een overzicht van de getroffen maatregelen vraag 2. Hiernaast wordt op dit moment geïnventariseerd hoe invulling gegeven kan worden aan de motie van het lid Geurts⁴ om een onderzoek te starten naar de aanhoudende ongevallen op de N50 en te bezien op welke wijze infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden. Bij de uitwerking van dit onderzoek zal ook gebruik worden gemaakt van al bestaande onderzoeken, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA)^{5, 6} of onderzoeken die afronding naderen, zoals het landelijke onderzoek van Rijkswaterstaat naar fysieke rijbaanscheiding, waar de N50 ook onderdeel van is.

Met betrekking tot de aanpak van het wegvak Kampen-Kampen-Zuid is:

- In 2011 gestart met een studie naar dit wegvak.
- In 2013 bij bezuinigingen op het infrastructuurfonds het project geschrapt. Bij het inventariseren van de projecten waar bezuinigd kon worden is een afweging gemaakt van de bijdrage aan doelen in de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR): de doorstroming, de verkeersveiligheid en leefbaarheid.

² Kamerstuk 35 570 A, nr. 62, 9 juni 2021

³ Kamerstuk 35 334, nr. 158, 9 juli 2021

⁴ Kamerstuk 35 570 A, nr. 82, 24 juni 2021

⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 328, 29 juni 2021

⁶ De IMA gaat in op de ontwikkeling van de verkeersveiligheid. Voor de IMA wordt aan de hand van een aantal factoren het te verwachten aantal slachtofferongevallen voor het jaar 2040 geprognoseerd. Er wordt gekeken naar de mate van voldoen aan de richtlijnen van de weginrichting, geplande infrastructurele wijzigingen, het aantal ongevallen in de afgelopen jaren en de te verwachten verkeersintensiteit van de toekomst.

- In 2016 heeft de regio het Rijk verzocht de planprocedure voor dit tracé te starten en co- financiering (€ 5 mln., zijnde 50%) aangeboden, waarna het project, na stilgelegd te hebben sinds 2013, weer doorgang kon vinden.
- In 2017 is de startbeslissing voor de MIRT-verkenning genomen.
- In 2019 is de planuitwerking gestart. De planuitwerking resulteert in een Tracébesluit voor de N50 Kampen-Kampen-Zuid (zie antwoord vraag 3 voor de status van dit project).

Vraag 6 en 7

Bent u van mening dat door het handelen van de overheid met betrekking tot de N50 al jaren gespeeld wordt met verkeersveiligheid en mensenlevens? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6 en 7

Nee. Verkeersveiligheid heeft altijd de aandacht vanuit het Rijk en daarom zijn de afgelopen jaren maatregelen getroffen op de N50 ter verbetering van de verkeersveiligheid. Zoals hierboven gemeld, wordt op dit moment geïnventariseerd hoe invulling gegeven kan worden aan de motie van het lid Geurts om een onderzoek te starten naar de aanhoudende ongevallen op de N50 en te bezien op welke wijze infrastructurele maatregelen genomen kunnen worden. Bij de uitwerking van dit onderzoek zal ook gebruik worden gemaakt van al bestaande onderzoeken, zoals de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 (IMA) of onderzoeken die afronding naderen, zoals het landelijke onderzoek van Rijkswaterstaat naar fysieke rijbaanscheiding, waar de N50 ook onderdeel van is. Binnenkort wordt multidot-markering aangebracht ter verbetering van de verkeersveiligheid. Ook de geplande verbreding tussen Kampen en Kampen-Zuid verbetert de verkeersveiligheid.

Vraag 8, 9 en 10

Bent u van mening dat een stikstofcrisis belangrijker is dan verkeersveiligheid en/of mensenlevens, aangezien na jaren praten, onderzoeken en uitstellen de stikstofcrisis inmiddels de meest recente reden is dat de N50 niet versneld aangepakt zou kunnen worden?

Zo nee, bent u bereid nu dan toch hoge prioriteit te geven aan het verbreden van de N50, ondanks de stikstofcrisis en bent u bereid om daarvoor een rechtszaak te riskeren?

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8, 9 en 10

De vertraging van projecten wegens de stikstofproblematiek, waaronder de N50 Kampen-Kampen-Zuid, heeft uiteraard de volle aandacht. Het Rijk streeft ernaar om, ondanks de stikstofproblematiek, zoveel mogelijk werkzaamheden doorgang te laten vinden. Voorbeelden hiervan zijn de aanbreng van multidot-markering (zie antwoord vraag 6 en 7) en de uitwerking van de motie Geurts (zie vraag 4 en 5). Om verdere vertraging van de projecten te voorkomen, is het van groot belang om besluiten te nemen die juridisch houdbaar zijn. Om deze reden wordt momenteel met grote zorgvuldigheid onderzocht wat de gevolgen zijn voor de planning en de capaciteitsbehoefte van het kabinetsbesluit over de maximale rekenafstand bij stikstofberekeningen.

Vraag 11 en 12

Indien de stikstofcrisis niet de (enige) oorzaak is van het niet versneld aanpakken van de N50, kunt u aangeven welke (andere) oorzaken dit dan wel heeft?

Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11 en 12

Buiten de stikstofproblematiek speelt ook de budgettaire krapte een rol bij het niet (versneld) aanpakken van de N50. De kosten voor instandhouding zullen de komende jaren een steeds grotere druk leggen op de beschikbare investeringsruimte van het Mobiliteitsfonds, waardoor momenteel maar zeer beperkt nieuwe investeringsbeslissingen genomen kunnen worden. Over de

tekorten op het budget voor instandhouding verwijs ik u onder andere naar de Kamerbrief d.d. 10 juni 2021 (Kamerstuk 35 570 A, nr. 61).⁷

Vraag 13

Welke maatregelen neemt u op korte termijn om de verkeersveiligheid te verbeteren op de N50?

Antwoord 13

Zie hiervoor ook antwoord 2. De huidige planning is om op korte termijn een multidot-markering aan te brengen op het enkelbaans gedeelte van de N50 tussen Kampen en de Ramspolbrug. Hiermee worden weggebruikers gewaarschuwd tegen onbewuste overschrijding van de middenas. Hiernaast wordt momenteel ook gewerkt aan een onderzoek naar de verkeersveiligheid op de N50 (n.a.v. motie van het lid Geurts, zie ook beantwoording vraag 4 en 5).

Vraag 14

Kunt u deze vragen een voor een beantwoorden?

Antwoord 14

In het kader van leesbaarheid, duidelijkheid en samenhang zijn sommige vragen samengevoegd. De inhoudelijke beantwoording van de vragen is zo volledig als mogelijk opgesteld.

Vraag 15

Kunt u deze vragen, gezien de urgentie en de verkeersveiligheid, beantwoorden voor 1 september 2021?

Antwoord 15

Dit is helaas niet gelukt.

⁷ Kamerstuk 35 570 A, nr. 61