

Vragenuur: Vragen Olger van Dijk

Vragen van het lid Olger van Dijk aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **de generieke invoering van de maximumsnelheid van 30km/uur in Amsterdam, terwijl het OM dit als geen "geloofwaardige maximumsnelheid" kwalificeert.**

De voorzitter:

Ik zie dat de minister van Infrastructuur en Waterstaat al klaar staat, dus ik nodig de heer Olger van Dijk uit voor de volgende mondelinge vraag. Ik zeg z'n voornaam erbij, omdat er meerdere Van Dijks zijn in deze nieuwe Tweede Kamer. Zijn vraag gaat over de generieke invoering van de maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in Amsterdam, terwijl het OM dit als geen "geloofwaardige maximumsnelheid" kwalificeert. De heer Van Dijk heeft het woord.



De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank u, voorzitter. Voor Nieuw Sociaal Contract is verkeersveiligheid een belangrijk thema. Dat geldt ook voor mij persoonlijk. Ik ben ooit mijn studie civiele techniek in Enschede begonnen met het tellen van auto's op een tochtig en koud kruispunt in Enschede, om de verkeerslichten beter af te stellen en te zorgen dat de verkeersveiligheid werd bevorderd.

NSC, mijn fractie, denkt dat de gerichte en zorgvuldige invoering van 30 kilometerzones in de bebouwde kom kan bijdragen aan verkeersveiligheid, maar het moet dus wel zorgvuldig gebeuren. Dat betekent dat ook de weginrichting daarop is aangepast. Maar wat doet nu de gemeente Amsterdam? Afgelopen vrijdag is daar in één keer, in één grote klap, op een heel groot deel van alle wegen een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur ingevoerd, zonder dat overal die inrichting daar goed op is aangepast. We hebben de afgelopen dagen allemaal de beelden gezien van de brede wegen, lange asfaltstroken, waar die snelheid is gaan gelden. We hebben ook interviews gehoord met weggebruikers die in verwarring waren: wat moeten we hier nu doen en wordt er op deze snelheid gehandhaafd? Ook volgens experts van het ingenieursbureau Sweco is het juist op dit soort brede straten en lange asfaltstroken logisch om harder te rijden. Mensen zullen zich simpelweg niet gaan houden aan deze maximumsnelheid. Ook het Openbaar Ministerie zegt dat op dit soort wegen 30 kilometer per uur geen geloofwaardige maximumsnelheid is. Daarom mag Amsterdam daarbij voorlopig ook helemaal geen vaste flitspalen inzetten. Er zal dus simpelweg niet worden gehandhaafd.

Voorzitter. De minister heeft zelf eerder dit jaar een belangrijke brief over verkeersveiligheid aan de Tweede Kamer gestuurd. Daarin heeft hij ook aangegeven dat zonder geloofwaardige inrichting een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur niet wenselijk is. Hij heeft daarbij ook aangegeven dat investeren in handhaving een hele belangrijke stap is om het verkeer veiliger te maken. Dat is nou precies wat hier niet gedaan is, nog los van de effecten van 30 kilometer per uur op hulpdiensten, openbaar vervoer en de stadslogistiek.

Voorzitter. Mijn fractie vreest dat deze bigbanginvoering van 30 kilometer per uur door Amsterdam vooral een symbolische maatregel is met twijfelachtige, mogelijk zelfs averechtse effecten op de verkeersveiligheid. Dat is bepaald geen goed voorbeeld van goed bestuur, waar mijn fractie zo aan hecht. Ik heb daarom de volgende vraag aan de minister. Deelt de minister onze zorgen bij deze grootschalige invoering, waarbij wegen onvoldoende zijn aangepast en er niet kan worden gehandhaafd?

De voorzitter:

Dank u wel. Dan geef ik het woord aan de minister.



Minister Harbers:

Dank u wel, voorzitter. Laat ik beginnen met een paar feiten. Gemeenten kunnen, als wegbeheerder van hun eigen wegen binnen de bebouwde kom, zelf via een verkeersbesluit de maximumsnelheid op een weg verlagen. In dit geval is die verlaagd naar 30 kilometer per uur. Je ziet in heel veel gemeenten op dit moment discussies daarover plaatsvinden. Die discussie proberen wij ook vanuit het Rijk te faciliteren. Landelijk geldt op dit moment op zo'n 70% van de totale wegenlengte een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur. Amsterdam zat ook op dat landelijke gemiddelde, maar is met de maatregelen van afgelopen vrijdag naar 80% van de totale weglengte gegaan.

Het klopt dat nog niet alle wegen daarvoor geschikt zijn. Dat laatste proberen we als Rijk overigens wel gemakkelijker te maken. Je hebt namelijk een aantal wegen waar je niet alle inrichtingskenmerken kunt toepassen van de traditionele woonerfstraten en erfontsluitingsstraten — laat ik het zo zeggen — met drempels et cetera. Dat is bijvoorbeeld omdat er hulpdiensten of openbaar vervoer doorheen moeten kunnen. Daar hebben we in de afgelopen periode veel overleg over gehad met de Kamer. Speciaal daarvoor hebben we een aparte wegcategorie gemaakt. Die heet de GOW30, de gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur, waarbij je met wat minder maatregelen toekunt om de weg toch voor 30 kilometer per uur in te richten.

Dan kom ik op de beoordeling van de situatie in Amsterdam en de zorgen die de heer Van Dijk daarover uitsprekt. Gewoon helemaal in zijn algemeenheid zou op zich iedere automobilist die langzamer rijdt dan 50 kilometer per uur, goed zijn voor de verkeersveiligheid; we weten dat dat een significant effect heeft. De SWOV, de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid, heeft eerder wel gezegd: kijk uit met te grote snelheidsverschillen. Dan krijg je situaties waarin de een keurig 30 kilometer per uur rijdt en de ander, die zich daar niet aan wil houden, met 50 kilometer per uur aan komt rijden. Tegelijkertijd zie je in veel straten in Amsterdam wel dat het verkeer in de praktijk zo druk is dat die onderlinge snelheidsverschillen daar waarschijnlijk wat minder zijn. We weten van de gemeente Amsterdam dat zij oog heeft voor de herinrichting van deze straten, maar dat zij ook de effecten op hulpdiensten en het ov goed monitort, al is dat nog niet voor alle straten gelijk zo geregeld.

Dan ga ik naar de communicatie erachter. Je zag wel dat door deze maatregel in één keer te doen, de communicatie een stuk uitgebreider was dan wanneer je dat straat voor straat zou doen. Het beeld was afgelopen vrijdag in

Amsterdam toch een beetje zo van: kijk uit dat je niet harder dan 30 kilometer per uur rijdt. We weten ook uit de praktijk dat dat altijd een zeker effect heeft op veel automobilisten, die ondanks het feit dat er geen handhaving is, denken: laat ik me toch maar een beetje aan die snelheid houden. Als je namelijk een ongeluk veroorzaakt met 50 kilometer per uur op een 30-weg, dan heb je als extra feit dat je 20 kilometer per uur te hard reed. Er zijn best veel automobilisten die daar ook nog rekening mee houden. Het is ook niet zo dat er verder helemaal niet gehandhaafd kan worden. De politie doet bijvoorbeeld de een-op-eenhandhaving met zo'n laserpistool. Dat vergt afspraken in de lokale driehoek.

Daarmee kom ik op de positie van het OM, hoewel dat aan de minister van Justitie en Veiligheid is. Het OM zegt inderdaad: bij geautomatiseerde handhaving, zoals flitspalen, kijken we heel goed naar hoe die weg eruitziet. Dat betekent geen categorisch "njet", maar in zijn algemeenheid wordt er dan wel gevraagd om bijvoorbeeld die kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur toe te voegen. We weten van het OM dat het ook met een open blik kijkt naar de situatie in Amsterdam op dit moment.

Dat zijn heel veel facetten van mijn eerste beoordeling van de zorgen die de heer Van Dijk, terecht, uitspreekt. Terecht, want als je het doet, dan moet het straks wel echt een bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid.

De voorzitter:

Dank u wel. Meneer Van Dijk, u heeft nog iets meer dan een minuut.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Ik dank de minister voor dit antwoord en voor het delen van de zorgen die wij hier als fractie hebben uitgesproken. Toch voel ik dat de vraag niet helemaal is beantwoord wat betreft de zorgen die wij hebben op het punt van de wisselende snelheden. Juist als er niet wordt gehandhaafd en er mensen zijn die zich wel gaan houden aan de 30 kilometer per uur, maar heel veel mensen dat ook niet gaan doen — we hebben die mensen in de media langs zien komen — dan krijg je snelheidsverschillen en een negatief effect op de verkeersveiligheid. Daar zit onze zorg. Daarom heeft mijn fractie de volgende vraag aan de minister. Is hij bereid om het gesprek aan te gaan over deze invoering, dit te volgen met Amsterdam om te kijken of dit toch zorgvuldiger zou kunnen en vervolgens de Kamer hierover te informeren voor de begrotingsbehandeling eind januari?

Minister Harbers:

Zeker. Het probleem van de wisselende snelheden is er. We weten dat Amsterdam heel veel overleg heeft met het ov en de hulpdiensten. Dan krijg je ook wat tegengestelde geluiden, want die willen bijvoorbeeld juist geen drempels op de wegen. Als je als patiënt in een ambulance ligt, is dat namelijk erg oncomfortabel. We weten dat Amsterdam de effecten in de praktijk heel goed in de gaten houdt, zoals het effect op de werkelijk gereden snelheden en op het ov en de hulpdiensten. Vanuit het ministerie zijn wij ook zeer benieuwd naar die resultaten. Dat helpt ons namelijk ook weer, omdat er meer gemeenten zijn die over deze voorname spreken. Utrecht en Rotterdam willen eigenlijk hetzelfde, maar doen het stapsgewijs en kijken dan ook goed naar de inrichting van de straten. Dat gesprek voeren we

dus sowieso met Amsterdam. Wij zijn ook benieuwd naar die resultaten. Ik kan de Kamer daarover informeren. We spreken de gemeenten periodiek. We hebben twee overlegorganen: de stuurgroep voor het Strategisch Plan Verkeersveiligheid, waar we ook met de medeoverheden in zitten, en het Bestuurlijk Overleg Verkeersveiligheid, waar we met VNG, IPO, de vervoersregio's Amsterdam en Rotterdam-Den Haag en de ministeries van IenW en Justitie en Veiligheid in zitten. Daar zal ik het actief op de agenda zetten. Ik weet niet of deze overleggen nog voor de begrotingsbehandeling plaatsvinden, want ik ken de precieze planning niet. Volgens mij zijn die in ieder geval in het eerste kwartaal. Ik zal uw Kamer na die overleggen informeren. Voorafgaand aan de begrotingsbehandeling zal ik u in ieder geval datgene wat we als eerste beeld — de begrotingsbehandeling is al over een week of zes en de maatregel loopt vijf dagen — hebben opgehaald uit Amsterdam toezenden.

De voorzitter:

Ik kijk nog heel even naar de heer Van Dijk.

De heer Olger van Dijk (NSC):

Dank voor de toezegging van de minister; daar zijn wij hem zeer erkentelijk voor. Ik heb een laatste vraag. Veel andere gemeenten in Nederland denken ook na over de invoering van 30 kilometer per uur. U refereerde al aan CROW, dat vooral technische specificaties geeft van hoe dat te doen, maar nog niet ingaat op procesvereisten: hoe kun je dat zorgvuldig doen? Bent u bereid om te kijken in hoeverre we die bestaande handreiking kunnen aanvullen met dit soort procesvereisten?

Minister Harbers:

Er zijn veel gemeenten die daar nu ervaring mee opdoen. Dit is een van de thema's die ik op de agenda zal zetten van beide bestuurlijke overleggen die ik zojuist noemde, want het is over en weer leren en ervaring opdoen. Ook dit betrek ik daar dus bij.

De voorzitter:

Dan dank ik de heer Olger van Dijk van Nieuw Sociaal Contract voor zijn vraag. Ik geef als eerste de heer De Hoop van GroenLinks-PvdA het woord voor zijn vraag.

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Het is niet voor niets dat de gemeente Amsterdam naar 30 kilometer per uur wil, net zoals heel veel andere gemeentes in Nederland. Dan hoeft je eigenlijk alleen maar naar de cijfers van vorig jaar te kijken van de verkeersdoden. Er is een significante stijging naar 737 mensen, waarvan 41% binnen de bebouwde kom en 27% — het grootste gedeelte ongelukken — met 50 kilometer per uur is. Daarom willen gemeentes zoals Amsterdam naar 30 kilometer per uur toe. Dat willen ze ook zorgvuldig doen, maar ze lopen tegen drempels aan. Eentje daarvan is dat die 30 kilometer per uur niet al de norm is. De minister weet dat GroenLinks-Partij van de Arbeid al langer pleit om van die 30 kilometer per uur nu echt de norm te maken. Is de minister bereid om daar nu met wetgeving voor te komen?

Minister Harbers:

Deze vraag is inderdaad eerder langsgekomen. Afgelopen mei heb ik de Kamer in een brief uitvoerig toegelicht waarom we niet voor de algemene landelijke norm hebben gekozen. Zo is dan echt een groot nadeel dat als je dat in één keer de landelijke norm maakt, heel veel wegen bij gevolg nog niet daarvoor ingericht zijn en de norm in de praktijk dus niet nageleefd zal worden. Het grootste effect op het aantal verkeersdoden is er als de weg ook niet uitnodigt tot te hard rijden, anders daalt het verkeersveiligheids-effect behoorlijk. We willen ook de mogelijkheid blijven houden voor gemeenten om maatwerk te leveren, zodat zij in samenspraak met de lokale stakeholders keuzes, afspraken en een planning op maat kunnen maken om dit soort nadelen, waar het SWOV voor waarschuwt, zo veel mogelijk te voorkomen. Tegelijkertijd hebben we als ministerie in het afgelopen jaar een afwegingskader verstrekt om goed te beoordelen of je van 50 naar 30 kunt. Kijkend naar waar gemeenten mee bezig zijn, verwacht ik dat landelijk uiteindelijk ongeveer hetzelfde beeld zal ontstaan dat we nu in Amsterdam zien, namelijk dat we uiteindelijk zullen uitkomen op 30 kilometer per uur op 80% van de weglengte, waar dat nu geldt voor 70% van de weglengte. Die beweging zit er dus heel duidelijk in.

De heer Heutink (PVV):

Amsterdam grossiert natuurlijk in het pesten van de automobilisten. Dat is geen goede zaak. Deze regels zijn natuurlijk volstrekt doorgeslagen. De minister heeft net in zijn eerste antwoord aangegeven dat die regels gaan zorgen voor problemen met aanrijtijden van hulpdiensten en met doorstroming. We kunnen ons voorstellen dat je in bepaalde wijken 30 kilometer per uur moet gaan invoeren. Maar als we dat nou in de hele stad gaan doen, en straks, als we niet oppassen, in alle steden, dan komen we op een punt waarop het niet alleen niet handhaafbaar is, maar waarop de automobilist ook gewoon niet meer kan rijden. Ik zou graag namens de PVV van de minister een toezegging willen hebben dat hij ervoor gaat zorgen dat niet elke stad straks gaat overkomen wat nu in de gemeente Amsterdam gebeurt.

Minister Harbers:

Die toezegging kan ik niet geven omdat het uiteindelijk, zoals ik in het eerste antwoord al aangaf, de lokale gemeenten als wegbeheerders zijn die bepalen wat de maximumsnelheid is op hun wegen. Het is ook niet zo dat Amsterdam daarmee een heel aparte status heeft; ook kleinere gemeenten — ik weet dat van Renkum, Alphen aan den Rijn en Schiedam — zijn hiermee bezig, om te kijken hoe ze het verkeer veiliger kunnen maken. Dat past natuurlijk wel in het bredere debat dat het kabinet en de Kamer al een aantal jaren voeren over de vraag: hoe kunnen we die tendens dat het aantal verkeersdoden oploopt, weer keren, zodat het daalt? Daarachter zit natuurlijk de grote doelstelling om uiteindelijk in 2050 op nul verkeersdoden uit te komen en om op weg daarheen, in 2030, tot een halvering te komen. Als we die ambitie delen met elkaar en ervoor willen zorgen dat er minder slachtoffers vallen in het verkeer, dan zullen we ook oog moeten hebben voor alle verschillende verkeersdeelnemers, hoe die zich tot elkaar verhouden en hoe die snelheden zich tot elkaar verhouden. We weten dat we het debat aan moeten gaan over 30 kilometer per uur, zeker in steden en op drukke wegen

binnen de bebouwde kom, omdat daar heel veel winst te behalen is voor het naar beneden krijgen van het aantal verkeersdoden.

Mevrouw Veltman (VVD):

Het is ook voor de VVD duidelijk dat als er kansen zijn om de verkeersveiligheid te vergroten, we die echt moeten grijpen. Dat geldt ook in dit geval, maar dat moet natuurlijk wel gebeuren op een manier die effectief is en die niet het tegenovergestelde in de hand werkt. Het is natuurlijk in dit geval primair de gemeente die erover gaat. Maar stel je voor dat dit in alle stedelijke gebieden in heel Nederland generiek wordt ingevoerd zoals in Amsterdam. Ik kan mij voorstellen dat hulpdiensten, zoals de politie, de ambulances en de brandweer, dan een probleem krijgen met hun aanrijtijden. Kan de minister waarborgen dat de hulpdiensten altijd binnen de normen voor de opkomsttijden blijven en dat de hulpdiensten altijd aan tafel zitten bij het maken van deze plannen? Ik weet dat u misschien zegt: daar gaat de minister van Justitie en Veiligheid over; die heeft de brandweer en het grootste deel van de hulpdiensten in de portefeuille. Ik weet dat de minister van Justitie en Veiligheid zal zeggen: ja, maar daar gaan de veiligheidsregio's over. Maar toch lijkt het me belangrijk om daarvoor landelijk een vinger aan de pols te houden, dus vandaar mijn vraag.

De voorzitter:

Ik kijk heel even naar de minister, want we hebben nog vijf minuten en ik zie nog meer vragenstellers staan. Ik verzoek hem dus om het een beetje kort te houden.

Minister Harbers:

Heel kort. De twee antwoorden die mevrouw Veltman zelf al geeft, kloppen. Maar los daarvan hebben wij juist het belang van de hulpdiensten meegewogen in die nieuwe wegcategorie van de gebiedsontsluitingsweg met 30 kilometer per uur, juist omdat dat wegen met doorgaand verkeer zijn die veel door hulpdiensten worden gebruikt. We zien nu in het land dat de hulpdiensten altijd aan tafel zitten bij het uitwerken van dit soort maatregelen. Ik zal dat nogmaals bevestigen in het overleg met de medeoverheden. In Amsterdam wordt er, zeker in de eerste tijd en nu dagelijks, met de hulpdiensten gekeken welke mogelijke ongewenste effecten het heeft. Ook daar zijn die volop betrokken bij de uitwerking van deze maatregel en vooral ook bij het monitoren van de effecten daarvan.

De heer El Abassi (DENK):

Iedereen 30 kilometer per uur. Ik ben zelf even naar dat gebied in Amsterdam gegaan. Ik zie daar wegen met aparte rijstroken voor auto's, fietsers en voetgangers. Ook daar wordt gewoon die 30 kilometer per uur ingevoerd. Naar mijn mening gaat het dan niet meer om veiligheid. Hoe reflecteert de minister hierop?

Minister Harbers:

Ook voor die wegen kan Amsterdam overwegingen hebben om aan te nemen dat een verlaging van de maximumsnelheid wel dat effect heeft; vandaar dat ik ook al in mijn eerste beoordeling aangaf dat het een gemeente niet van de verplichting ontslaat om te blijven werken aan de weginrich-

ting. We hebben van Amsterdam meegekregen dat ze daar wel aan werken, bijvoorbeeld als die wegen heringericht moeten worden of bij de inrichting van de wegen bij de meest urgente knelpunten. Het is alleen en-en. Als je de maximumsnelheid naar beneden brengt, moet je wel zorgen dat je uiteindelijk ook de randvoorwaarden goed krijgt, zodat het niet uitnodigt tot te hard rijden. Daar ben ik het mee eens.

De voorzitter:

Dank u wel. De heer El Abassi heeft nog een vervolgvraag.

De heer El Abassi (DENK):

Het doel is veiligheid. Maar in de voorbeelden die ik net noemde, ging het niet om veiligheid. We hebben het over aparte rijstroken voor auto, fiets en voetganger. Toch willen ze ook daar de snelheid verlagen naar 30 kilometer per uur. Dan is het veiligheidsargument niet meer legitiem. Nogmaals, mijn vraag aan de minister is: hoe reflecteert hij daarop?

Minister Harbers:

Dat zijn aannames. Daarvoor moeten we dan echt helemaal op die lokale situatie ingaan. Er kunnen namelijk redenen zijn waarom dat bijvoorbeeld juist zo'n gebiedsontsluitingsweg is, waardoor verdere aanpassing niet mogelijk is, omdat juist hulpdiensten erdoorheen moeten kunnen. Zo'n situatie is uiteindelijk ter beoordeling van een gemeentebeheer. Zo hebben we het geregeld in dit land. Maar wij volgen het met aandacht. Ik weet dat de gemeente Amsterdam dat zelf ook doet. Als wij de eerste resultaten krijgen, zullen wij daar natuurlijk ook met onze experts naar kijken. We kijken dan wat we daarvan kunnen leren in de praktijk en of we de richtlijnen misschien nog moeten aanpassen.

De voorzitter:

Ik geef tot slot het woord aan de heer Bamenga van D66.

De heer Bamenga (D66):

Het is volgens mij goed dat Amsterdam in dezen vooroploopt wat betreft de maatregelen die ze genomen hebben. Het is ook goed dat andere gemeentes nu aan het volgen zijn. Het levert heel veel op wat betreft het hebben van minder ernstige ongelukken in het verkeer. Ik vraag mij daarom af hoe het staat met de landelijke uitrol richting andere gemeentes. Kunt u daar wat meer over vertellen? Kunt u ook iets zeggen over hoeveel levens er met dit soort maatregelen daadwerkelijk gered worden?

De voorzitter:

De minister, tot slot.

Minister Harbers:

Gemeentes gaan daar zelf over. Ik weet dat er in veel gemeentes over gediscussieerd wordt. Ik weet niet waar dat tot concrete voornemens heeft geleid. Het effect is door de eerdergenoemde SWOV als volgt becijferd. Als je aan alle criteria voldoet en dus de hele weginrichting hebt

meegenomen, dan kan het leiden tot tussen de 21% en 31% minder verkeersdoden.

De voorzitter:

Dank u wel. Dan zijn we hiermee keurig op tijd aan het einde gekomen van dit vragenuurtje. Ik dank de minister voor de beantwoording en voor zijn aanwezigheid. Ik schors voor een enkel moment. Het volgende item op de agenda is dan het afscheid van mevrouw Marijnissen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.