
10

Verkeersveiligheid

Verkeersveiligheid

Aan de orde is het **tweeminutendebat Verkeersveiligheid (CD d.d. 30/01)**.

De voorzitter:

We gaan door met het tweeminutendebat Verkeersveiligheid. Het commissiedebat vond plaats op 30 januari. Een hartelijk woord van welkom aan de minister, die reeds bij de stemmingen aanwezig was.

Wij hebben vijf sprekers van de zijde van de Kamer, en de eerste is de heer Olger van Dijk namens de fractie van NSC. Hij spreekt, zoals iedereen, twee minuten. Het woord is aan hem.

De heer Olger van Dijk (NSC):
Voorzitter, dank, ook voor de stilte.

Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. In 2022 waren er 163 meer dodelijke slachtoffers en 1.500 meer ernstig gewonden te betreuren dan in het jaar ervoor. Steeds vaker gaat het om fietsers. 40% van de verkeersdoden, en zelfs bijna 70% van de ernstig gewonden, is fietser. De fietsveiligheid moet echt beter. Maar juist vorige week lazen we dat e-bikes weer een beetje sneller zijn gaan rijden. Met name de fatbikes zorgen voor veel overlast. Vaak jonge bestuurders rijden krikkras over de weg met veel te hoge snelheden en onverzekerd. Opvoeren richting 40 kilometer per uur is veelal de norm en erg gemakkelijk, en er zijn al fietsers met 60 kilometer per uur aangehouden. Dit moet echt stoppen.

In een brandbrief uit november vroegen wethouders al om snel in te grijpen. De minister kondigde vorige week een eerste procesaanpak aan met beleidsalternatieven. Maar, voorzitter, geen alternatieven maar keuzes zijn nodig. Het is mooi om te zien dat gisteren de eerste rollerbank is uitgerold in Amsterdam, maar meer actie is nodig om de overlast aan te pakken. Er moet worden gehandhaafd, het opvoeren moet worden verboden en een minimumleeftijd moet worden overwogen. Daarom de volgende motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat gemeenten in november een brandbrief hebben gestuurd over toenemende overlast van opgevoerde e-bikes en met name van fatbikes;

constaterende dat de minister eind januari een procesaanpak heeft gestuurd voor de aanpak van overlast;

overwegende dat voor een effectieve aanpak van overlast snel actie nodig is met een breed palet aan maatregelen;

verzoekt de minister om voor 1 april met een aanvalsplan overlast fatbikes te komen met daarin elementen zoals een stevig handhavingsspakket, een opvoerverbod en een minimumleeftijd, en hierin ook opgevoerde e-bikes te betrekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Olger van Dijk en Grinwis.

Zij krijgt nr. 1091 (29398).

Dank u wel. Mevrouw Van Zanten van de fractie van BBB ... Die is afwezig, stel ik nu vast. Dan de heer El Abassi van DENK.

De heer El Abassi (DENK):

Voorzitter, dank u wel. Ik heb drie moties, leuke moties voor de nieuwe samenstelling.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er in een groot gedeelte van Amsterdam een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur is ingesteld en dat er momenteel geen concrete eisen zijn waar per snelheidslimiet aan voldaan moet zijn;

verzoekt de regering om te onderzoeken welke duidelijke criteria vastgesteld kunnen worden waar per snelheidslimiet aan voldaan moet zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1092 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de snelheidsverlaging naar 100 kilometer per uur tussen 6.00 uur en 19.00 uur niet het aantal verkeersdoden heeft doen afnemen en dat de verkeersveiligheid dus niet is toegenomen;

constaterende dat uit onderzoek van het ministerie blijkt dat de verwachte afname van de stikstofdepositie uitblijft en dat de stikstofdepositie op sommige plekken juist is toegenomen omdat het niet altijd meer loont om op de

snelweg te rijden en men daarom meer is gaan rijden op wegen die dicht bij Natura 2000-gebieden liggen;

verzoekt de regering om weer een maximumsnelheid van 120 kilometer of 130 kilometer per uur in te voeren voor de gehele dag, waar dit nu alleen tussen 19.00 uur en 6.00 uur kan,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1093 (29398).

De heer **Martin Bosma** (PVV):
Eén korte vraag, meneer De Hoop.

De heer **De Hoop** (GroenLinks-PvdA):

Ik vind het nogal wat om in een motie zomaar weer de snelheid omhoog te gooien. We zitten nu eenmaal met die stikstofruimte. Ten koste van wat gaat dit dan? De heer El Abassi zegt dat het relatief meevalt. Daar ben ik het al niet mee eens, maar het is zeker een aandeel. Wat gaan we dan minder doen, waarvoor er stikstofruimte nodig is?

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik heb vooral geconstateerd dat de maatregelen die we nu hebben genomen, niet hebben geleid tot meer verkeersveiligheid en niet hebben geleid tot minder stikstofuitstoot. Dat betekent dat het een maatregel is die nergens op slaat. Vandaar dat we die maatregel gewoon willen ...

De voorzitter:

Prima. Uw derde motie.

De heer **El Abassi** (DENK):

Ik ga verder met de laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat 4,3% van de 10% stijging van de verkeersboetes bedoeld is om de gaten in de begroting te dekken;

constaterende dat de Raad van State stelt dat het dichten van begrotingstekorten geen reden mag zijn om verkeersboetes te verhogen en daarom adviseerde om af te zien van deze verhoging;

overwegende dat boetes bedoeld zijn om de verkeersveiligheid te vergroten en dat de hoogte van boetes in verhouding moet staan tot de aard en de ernst van de overtreding;

verzoekt de regering om de hoogte van de verkeersboetes met 4,3% te verlagen en verkeersboetes niet meer te gebruiken om gaten in de begroting te dekken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid El Abassi.

Zij krijgt nr. 1094 (29398).

Heel goed. Dank u wel. De volgende spreker is de heer Grinwis van de fractie van de ChristenUnie.

De heer **Grinwis** (ChristenUnie):

Voorzitter. Twee moties en een vraag.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat in het coalitieakkoord 2021-2025 200 miljoen euro beschikbaar is gesteld om verkeersonveilige rijks-N-wegen aan te pakken, maar dat dit onvoldoende is gebleken om alle verkeersonveilige wegen aan te pakken;

overwegende dat het volledig verkeersveilig maken van alle rijks-N-wegen, bijvoorbeeld door plaatsing van rijbaanscheiding, nog zeker 850 miljoen euro extra zal kosten;

verzoekt de regering voorstellen voor te bereiden om de aanpak voor verkeersonveilige rijks-N-wegen te verlengen, waarbij de meest verkeersonveilige wegen die niet opgenomen zijn in de huidige twee tranches opgepakt kunnen gaan worden, en de Kamer hierover voor Prinsjesdag te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis en Stoffer.

Zij krijgt nr. 1095 (29398).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er nog 82 kilometer aan drukke schoolroutes over 80 kilometerwegen voert zonder vrijliggend fietspad, en nog 1.100 kilometer aan drukke schoolroutes over 50 kilometerwegen zonder vrijliggend fietspad, wat een groot gevaar vormt voor de verkeersveiligheid van de scholieren en andere fietsers;

overwegende dat binnen de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid middelen beschikbaar zijn om de verkeersveiligheid op deze schoolroutes te verbeteren;

verzoekt de regering om zich samen met provincies en gemeenten in te spannen om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80 kilometer- en 50 kilometerwegen terug te dringen;

verzoekt de regering de Kamer jaarlijks te informeren over de voortgang van deze operatie, en daarbij aan te geven in hoeverre het gelukt is om de resterende 82 kilometer aan schoolroutes langs 80 kilometerwegen en de 504 kilometer aan schoolroutes over 50 kilometerwegen weg te werken of de snelheid te verlagen als een fietspad niet past,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Grinwis, Olger van Dijk en Stoffer.

Zij krijgt nr. 1096 (29398).

De heer Grinwis (ChristenUnie):

De derde motie, over 140 kilometer, heb ik maar even in mijn binnenzak gelaten.

De voorzitter:

Heel goed.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Dan heb ik nog een vraag over de mop van de pont bij Nieuwer Ter Aa. Ik weet niet of u 'm kent, maar die vaart te vaak niet.

De voorzitter:

Daar moeten we iets aan doen.

De heer Grinwis (ChristenUnie):

Ja, daar moeten we iets aan doen; daarom stel ik deze vraag. De pont bij Nieuwer Ter Aa blijft varen in afwachting van de brug, is de belofte. Daarvoor tekende de minister vorige week een bestuursovereenkomst. We vernamen echter klachten over de dienstregeling. De pont vaart niet volgens de afgesproken dienstregeling, stopt soms een uur eerder of valt de hele dag uit, zonder duidelijke reden. Dit wordt niet gecommuniceerd op de website of sociale media door de vervoerder, Blue Amigo. Wil de minister toezeggen hierover in gesprek te gaan met deze vriendelijke blauwe vriend? Dit moet gewoon beter.

Tot zover.

De voorzitter:

Ik zie de minister in paniek raken over deze zaak. Tot zover deze termijn van ... O nee, de heer De Hoop is de laatste spreker. Het beste paard van stal! Hoe kan ik u vergeten?

De heer De Hoop (GroenLinks-PvdA):

Voorzitter. De zorgen over de verkeersveiligheid leven vanzelfsprekend ook bij mijn fractie. Wij waren wel blij met de toezeggingen in het debat. Ik heb nog een aantal vragen die ik aan de minister zou willen stellen.

In het debat ontstond er bijna een soort wedstrijd om wie de zwaarste sancties ging eisen tegen verkeersovertredingen. De PVV en de VVD willen vooral veroorzakers van ongelukken straffen. Wij willen ongevallenpreventie, door ervoor te zorgen dat het rijbewijs van verkeersshuffers eerder en langer wordt afgepakt. Mijn vraag aan de minister van Justitie — ik hoop dat de minister van lenW daar antwoord op kan geven — is of er een internationaal vergelijkend onderzoek is naar de effectiviteit van sancties, hogere boetes of juist een hogere pakkans, eerder de cel in of veel sneller en langer je rijbewijs inleveren. Dat moet vast uitgezocht zijn.

De minister van lenW heeft ook beloofd om te kijken naar wat er bekend is over de toename van het aantal ongevallen en of de vergrijzing een rol speelt. Als driekwart van de verongelukte fietsers 60-plus is, zou dat best zo kunnen zijn. We registreren dat echter nog niet goed. De minister zou ernaar kijken, maar zonder die registraties zijn er geen harde data. Ik zou dus graag willen dat iemand, bijvoorbeeld de SWOV, daarvan een kwalitatieve analyse maakt.

Ten slotte was ik heel erg blij met de inzet van de minister bij Nieuwer Ter Aa. Ik ben echt ontzettend blij dat die fietsbrug er komt, maar ik hoor nu ook de vraag van de heer Grinwis. Hopelijk kan de minister die zorg uit de lucht halen, want ik moet wel zeggen dat ik over zijn inzet met betrekking tot Nieuwer Ter Aa heel erg tevreden was. Hopelijk blijft dat dus zo.

Dank u.

De voorzitter:

Heel goed. Ik schors een enkel ogenblikje tot de minister de moties heeft en de leden die ook hebben.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister. We zijn benieuwd naar zijn commentaren op de moties. Het woord is aan hem.

Minister Harbers:

Voorzitter, dank u wel. Ik begin met de moties en daarna beantwoord ik nog een paar openstaande vragen.

De motie op stuk nr. 1091 van de heren Van Dijk en Grinwis kan ik oordeel Kamer geven. Dat is in het verlengde van het debat dat we al hadden en de toezegging die ik deed. Ik zal in dat actieaanvalsplan bijvoorbeeld ook ingaan op een leeftijdsgrens, al weet ik nog niet precies de uitkomst daarvan. Naar aanleiding van het debat laten we dat immers ook nog verder onderzoeken. Ik geef de motie oordeel Kamer.

De motie op stuk nr. 1092, van de heer El Abassi, ontraad ik. Voor iedere snelheidslimiet hebben we de ontwerpricht-

lijnen: voor 30, 50, 60, 80, 100 en 130 kilometer per uur. Daar zijn duidelijk criteria voor. Bij medewegbeheerders, zoals gemeenten, zijn dat adviezen voor de manier waarop ze de weg kunnen inrichten. Vorig jaar hebben we ook voor 30 kilometer per uur het arsenaal uitgebreid, met de gebiedsontsluitingsweg voor 30 kilometer per uur.

De motie op stuk nr. 1093 ontraad ik ook, onder verwijzing naar het debat. Het heeft wel stikstofruimte opgeleverd en daardoor zijn ook diverse bouwprojecten doorgegaan. Omgekeerd, als je van 100 naar 130 wilt, is daar op z'n minst ook weer een aangevulde natuurvergunning voor nodig.

Ook over het onderwerp van de motie op stuk nr. 1094 is het in het debat gegaan. De minister van Justitie en Veiligheid heeft haar keuze uiteengezet. Het moest gedekt worden uit de eigen begroting. Dat kun je doen uit de verhoging van de boetes. Anders moest het elders uit de begroting komen, zoals bij Openbaar Ministerie, politie, jeugdbescherming, rechtsbijstand, rechtspraak en alles wat verder op de begroting van Justitie en Veiligheid staat. Zij heeft haar afwegingen in het debat ingebracht. Met verwijzing daarvoor ontraad ik de motie op stuk nr. 1094.

De motie op stuk nr. 1095 van de heren Grinwis en Stoffer.

De voorzitter:

Er is nog even een vraag van de heer El Abassi. Kort.

De heer El Abassi (DENK):

Heel kort, hoor. Wat vindt de minister van de uitspraak van de Raad van State dat het verhogen van deze boetes niet gelegitimeerd is, omdat het gebeurt om de staatskas te spekken?

Minister Harbers:

Ook dat is in het debat langsgekomen. De minister van Justitie heeft aangegeven dat ze dat advies serieus neemt, maar dat het voor haar wel in een bredere context stond, namelijk: waar komt het geld dan vandaan? Dat moet conform de begrotingsspelregels van haar eigen begroting komen. Zij heeft haar beweegredenen gegeven en heeft gezegd: ik heb toch hiervoor gekozen, want anders gaat het ten laste van andere begrotingsposten die ik heel essentieel vind voor de samenleving.

De voorzitter:

De volgende motie.

Minister Harbers:

De motie op stuk nr. 1095 geef ik oordeel Kamer, ook omdat de motie zegt: bereid voorstellen voor en informeer de Kamer daarover. In demissionaire staat hebben wij nog niet gelijk de financiering daarvoor, maar dan is wel helder wat er verder nog mogelijk is om de overige N-wegen aan te pakken. Oordeel Kamer dus.

Dan de motie op stuk nr. 1096. Die geef ik ook oordeel Kamer, onder verwijzing naar het debat. We hebben het hier al over gehad. We zullen verder voor de Kamer inzichtelijk maken wat er met gelden uit de investeringsimpuls

op dit gebied gebeurt, al moet ik daarbij benadrukken wat ik ook in het debat heb gezegd, namelijk dat ik niet eindverantwoordelijk ben voor het beheer van het wegennet van de medeweggebruikers. Maar we doen er alles aan om aan dit probleem te werken, dus oordeel Kamer.

Dan de vragen.

De pont bij Nieuwer Ter Aa. Het probleem dat de heer Grinwis schetst, is mij bekend. Daarover hebben wij het vorige week ook gehad, in dezelfde bijeenkomst waarbij we de bestuurlijke overeenkomst tekenden. De dienstregeling van de pont staat op dit moment onder druk door krapte op de arbeidsmarkt. Het is moeilijk om aan schippers te komen op dit moment. Daarvan heeft niet alleen deze pontverbinding last, maar ook pontverbindingen die door provincies worden geëxploiteerd. Daardoor vaart de pont nu tot het eind van de middag en niet meer tot laat in de avond. Rijkswaterstaat zit hierbovenop. We zijn in continu gesprek met de schippers en met de omgeving om de dienstregeling zo optimaal mogelijk te laten verlopen en om samen met de exploitant te kijken hoe we aan nieuwe schippers kunnen komen. Het deel over de communicatie herken ik niet helemaal. De beperkingen in de dienstregelingen worden ter plekke bij de veerboot gecommuniceerd via de bebording en worden ook gecommuniceerd via de Facebookpagina van de exploitant, Blue Amigo. Maar we zullen het allemaal nog een keer nagaan en kijken of de communicatie uitvoeriger en voorspelbaarder kan. Ik hoop, net als bij heel veel andere verbindingen en ook in het openbaar vervoer in Nederland, dat we zo snel mogelijk aan nieuwe mensen komen.

De heer De Hoop vroeg om onderzoek, ook internationaal, naar de effectiviteit van sancties bij verkeersmisdrijven. Ik zeg toe dat de minister van Justitie zal bekijken wat er al is aan internationaal onderzoek en wat wij daar verder uit leren. Dat zal worden meegenomen in de eerder door haar toegezegde brief.

Dan de kwalitatieve analyse over de toenemende leeftijd van bestuurders en de vraag of dat een rol speelt bij de stijgende ongevals cijfers. In het commissiedebat heb ik al de toezegging gedaan dat ik onderzoek in hoeverre het mogelijk is de leeftijd van de veroorzakers van ongevallen te achterhalen uit de ongevalsregistraties. In de afdoening van die toezegging zal ik in reactie op uw vraag ook nader onderzoeken welke data al dan niet beschikbaar zijn en vooral ook welke kwalitatieve analyses we mogelijk kunnen maken om de betrokkenheid van ouderen bij ongevallen vast te stellen. In de afdoening van de eerdere toezegging zal ik daar nader op ingaan.

Daarmee heb ik alle moties geapprecieerd en alle vragen beantwoord.

De voorzitter:

Dat waarderen wij bijzonder. Wij danken u voor uw aanwezigheid.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Dinsdag stemmen wij over deze moties.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.