



## **Verslag Commissiedebat Verkeersveiligheid**

15 juni 2023

**Bewindspersonen:** minister Habers (I&W)

**Tweede Kamerleden:** Koerhuis (VVD), Van Ginneken (D66), Madlener (PVV), Krul (CDA), Kröger (GL), Alkaya (SP) Van Baarle (DENK)

### **Belangrijkste zaken van het debat:**

- De Tweede Kamer debatteert voor het eerst specifiek over automobilititeit, met als enige agendapunt de Ontwikkelagenda Toekomstperspectief Automobilititeit van maart 2023.
- VVD, PVV en DENK spreken hun ongenoegen uit over de proef van gemeente Amsterdam voor de knip in de Weesperstraat en de effecten voor de doorstroom op de A10. De minister zegt toe in gesprek te gaan met de gemeente als hij merkt dat binnenstedelijk verkeer wordt afgewenteld op de ring en dit problemen oplevert op de ring.
- Over betalen naar gebruik zegt de minister dat het een race tegen de klok is om voor de zomer een voorstel hiervoor naar de Kamer te sturen. En anders komt het na de zomer.
- Koerhuis (VVD) heeft een tweeminutendebat aangevraagd.

### **Relevante toezeggingen:**

- Minister Harbers zegt toe in het najaar met een brief te komen over het Samenwerkingsverband Deelmobiliteit en hierin in te gaan op de vraag of een definitie van deelauto juridisch mogelijk en nuttig is en hoe collectief gebruik te stimuleren.
- Minister Harbers gaat in gesprek met de VNG uitvragen welke behoeften gemeenten hebben om parkeertarieven en vergunningen te baseren op gewicht, om een speciaal tarief te hebben voor SUVs. Ook wordt het effect van zwaardere voertuigen op de verkeersveiligheid meegenomen in de SWOV van Q1 2024.

---

### **Eerste termijn Kamer**

**Koerhuis (VVD)** opent het debat met een hartstochtelijk pleidooi voor de auto, die voor iedereen toegankelijk moet zijn en blijven. Vervolgens spreekt hij zijn ongenoegen uit over de chaos in Amsterdam die ontstaan is door de pilot van de knip in de Weesperstraat. Hierdoor moeten automobilisten kilometers omrijden, kunnen hotels geen gasten meer ontvangen en komen hulpdiensten in de problemen. Wat vindt de minister hier nou van? Het gaat Koerhuis met name om de doorstroomproblemen die dit oplevert op de A10. Koerhuis suggereert dat als Amsterdam doorgaat met het afwentelen van binnenstedelijk verkeer naar de ring, Amsterdam meer moet bijdragen aan de investeringen voor de Zuidasdok. Anders moet de minister ingrijpen door bepaalde op- en afritten van de ring richting Amsterdam af te sluiten of via de wet binnenstedelijke wegen omzetten in rijkswegen.

In een interruptiedebat met **Van Baarle (DENK)** en **Alkaya (SP)** verdedigt **Koerhuis** de uitspraak dat de VVD de auto-partij is en blijft. De oppositiepartijen spreken dit tegen, omdat de kosten voor autorijden steeds verder omhoog gaan (accijnzen, boetes) en straks ook door het rekeningrijden. Volgens Koerhuis ligt dat laatste aan de uiteindelijke kilometerprijs en is zijn inzet voor rekeningrijden dat de gemiddelde

autorijder er op vooruit moet gaan. Dat kan bijvoorbeeld door meer kilometers te gaan rijden, dan kan het kilometertarief naar beneden.

**Van Baarle (DENK)** stelt dat progressieve partijen neerkijken op de automobilist en er alles aan doen om mensen uit de auto te krijgen. Maar de auto staat juist voor vrijheid en moet daarom betaalbaar en toegankelijk blijven. Amsterdam is doorgeslagen met wereldvreemde experimenten, allemaal vanuit de elitaire mentaliteit dat auto's alleen maar onveilig en vervuilend zijn. En dat rare experiment wordt niet eens een halt toegevoegd, maar wordt mogelijk uitgebreid naar Nieuw-West. Van Baarle vraagt de minister om dit Amsterdamse bestuur tot de orde te roepen.

Het bevreemdt **Kröger (GroenLinks)** dat het doel van bereikbaarheid en mobiliteit opeens ondergeschikt zijn geworden aan het vervoersmiddel. Zij ziet Amsterdam juist als de stad van de toekomst met ruimte voor voetgangers en fietsers en met een nieuwe rol voor de auto. Die zou meer als collectief middel gebruikt moeten worden. Voor deze vorm van deelmobiliteit ziet zij veel te weinig aandacht van de minister in zijn visie op de toekomst van de auto.

**Madlener (PVV)** is tevreden over het stuk van de minister over wat de auto betekent voor Nederland, maar hij heeft twee kritische punten. Ten eerste spreekt de minister over het MIRT, maar volgens Madlener staat alles binnen het MIRT stil, er worden geen wegen meer aangelegd en het kabinet doet verder niets. Daarnaast heeft de minister geen oog voor de betaalbaarheid van de auto, want accijnzen gaan omhoog en met het invoeren van rekeningrijden wordt autorijden ook veel duurder. Het kabinet moet dat plan dus schrappen.

**Van Ginneken (D66)** ziet het belang van de auto voor veel Nederlanders, maar het moet geen ongebreidelde groei zijn. Het gaat om het recht van mobiliteit, niet het recht op een auto. Daarom moeten we deelauto's meer stimuleren. Met name in steden is de leefbaarheid (en gezondheid) in het geding. Van Ginneken vraagt de minister om gemeenten verder te ondersteunen in het ontmoedigen van SUVs, met name door parkeertarieven en vergunningen te kunnen baseren op gewicht. In een interruptie vraagt **Van Baarle (DENK)** wat D66 vindt van de knip op de Weesperstraat. Van Ginneken reageert dat ze het in ieder geval niet elitair vindt om de gezondheid van inwoners te beschermen en onderzoek te doen naar hoe de leefbaarheid van de stad geborgd kan worden.

**Krul (CDA)** koppelt de vrijheid van de auto aan de verantwoordelijkheid van de rijder. Hij deelt een aantal zorgen met het rekeningrijden en dat regionale gebieden hiervan de dupe worden omdat de afstanden hier groter zijn. Op de vraag van **Alkaya (SP)** of het CDA dan tegen het plan zal stemmen, reageert Krul dat hij het voorstel kritisch zal volgen en dat de inzet is dat autorijders er niet op achteruit mogen gaan.

**Alkaya (SP)** zegt dat de auto voor veel Nederlanders noodzaak is, omdat veel plekken niet goed bereikbaar zijn met OV. En nu wordt ook autorijden onbetaalbaar door rekeningrijden en accijnsverhoging en de push naar emissieloos rijden. De transitie in 2030 gaat te snel en moet rechtvaardiger.

---

### **Eerste termijn Kabinet**

**Minister Harbers (I&W)** begint zijn beantwoording met de verwachting dat de auto nog heel lang in het straatbeeld zal blijven en daarom moet het gefaciliteerd worden, maar de auto op zich is geen doel voor de minister. Over deelmobiliteit zegt de minister toe dat hij gaat uitzoeken of een juridische definitie mogelijk en nuttig is. Dit zal onderdeel zijn van het Samenwerkingsverband Deelmobiliteit dat net opgestart is en waar de staatssecretaris in het najaar een brief over zal sturen.

Over de knip in de Weesperstraat zegt de minister dat het een project van de gemeente is en dat hij de essentie van de inbreng van Koerhuis deelt dat het geen negatieve effecten moet hebben op de

doorstroming op de a10, omdat de ring van nationaal belang is. De minister verwacht dat binnenstedelijke maatregelen de doorstroming niet hindert, juist ook omdat met Amsterdam samengewerkt en geïnvesteerd wordt in het verbeteren van de doorstroming van de ring en het Zuidasdok-project. I&W volgt de ontwikkelingen van de proef en Rijkswaterstaat kijkt naar de effecten op de ring a10. Als het wel problemen oplevert gaat de minister met de gemeente in gesprek.

Over speciale parkeertarieven voor SUVs geeft de minister aan dat die verantwoordelijkheid primair bij gemeenten ligt en dat daarin al mogelijkheden zijn voor differentiatie. Dus dan is een definitie van SUVs niet nodig. In een regulier overleg met de gemeenten zal hij uitvragen waar de behoefte precies ligt.

Over betalen naar gebruik zegt de minister dat er in het kabinet nog geen besluit genomen is over de invulling hiervan. Veel van de zorgen geuit door de Kamer worden nu onderzocht, juist om van alles in ogenschouw te nemen voordat er een voorstel wordt gedaan. Nu liggen er alleen nog aannames en de minister wil pas in debat als het voorstel er echt ligt. Madlener reageert dat de minister had aangekondigd dat dit voorstel voor de zomer zou komen. Minister Harbers zegt dat het voorstel zo snel mogelijk komt, maar dat het een race tegen de klok is om dat voor het zomerreces te doen.

Over de MIRT-investeringen deelt de minister dat hij met medeoverheden in gesprek is over hoe het geld goed besteed wordt, met name voor instandhouding en onderhoud. Er zijn alsnog nieuwe projecten in realisatie en ook de afspraken voor de 7.5 miljard voor ontsluiting van nieuwe woonwijken staan overeind.

---

## **Tweede Termijn Kamer**

**Koerhuis (VVD)** vraagt een tweeminutendebat aan en is blij met de toezegging van de minister om in gesprek te gaan met Amsterdam als de A10 vast blijft staan. Hij herhaalt de drie opties voor wat er anders moet gebeuren. Met name het omzetten van de Weesperstraat in een rijksweg, om zelf de knip eruit te halen.

**Van Baarle (DENK)** vindt het onbegrijpelijk dat de VVD-woordvoerder en een VVD-minister het gewoon laten gebeuren dat autorijden zoveel duurder wordt.

**Madlener (PVV)** wil dat het tweeminutendebat nog voor de zomer wordt ingepland om ervoor te zorgen dat de tijdelijke accijnsverlaging op benzine behouden blijft.

**Van Ginneken (D66)** meldt dat zij appcontact heeft met wethouder Van der Horst in Amsterdam en de reden van de drukke a10 kwam door een aantal ongelukken, niet de knip op de Weesperstraat. Zij herhaalt haar vraag over de inzet van de minister op SUVs.

**Kröger (GroenLinks)** wil dat de minister nog eens goed nadenkt over hoe hij het autodelen verder gaat stimuleren, ook in het kader van de klimaattransitie.

**Krul (CDA)** wil nog een reflectie van de minister op de uitstoot van fijnstof door auto's.

**Alkaya (SP)** heeft geen nieuwe punten.

---

## **Tweede Termijn Kabinet**

**Minister Harbers** geeft aan dat de doorstroming van de ring a10 inderdaad niet gehinderd mag worden en dat rijkswaterstaat dat goed in de gaten houdt. Hij heeft de suggesties van Koerhuis gehoord, maar is zelf nog niet zo ver en wil het stap voor stap bekijken. De minister zegt toe in gesprek te gaan met de gemeente als we merken dat binnenstedelijk verkeer wordt afgewenteld op de ring en als dit problemen oplevert.

In reactie op Van Ginneken wil minister Harbers geen onderzoek toezeggen naar het effect van SUVs op de verkeersveiligheid, want daar is geen juridische definitie voor, maar wel naar zwaardere voertuigen. Dat neemt de SWOV mee in de rapportage in Q1 2024.