

3

Vragenuur: Vragen De Graaf

Vragen van het lid De Graaf aan de minister van Infrastructuur en Milieu over **het bericht "Straatverlichting uit op Britse wegen veroorzaakt meer doden"**.



De heer **De Graaf** (PVV):

Voorzitter. Ik dank de minister, die snel kwam aanrennen. Het komt uiteindelijk allemaal toch goed uit. Hopelijk gebeurt dat ook met de verlichting. Naast het feit dat in Nederland de Verlichting, met een grote V, steeds sneller wordt uitgezet — daar maken weinigen in deze Kamer zich zorgen om behalve wat mensen in dit vak — speelt ook de kwestie van de verlichting, met een kleine v, die op de snelwegen wordt uitgezet. Om een heel klein beetje te bezuinigen, maar vooral om het milieu een heel klein beetje te sparen, geeft de minister van I en M veel mensen een onveilig gevoel op de snelweg door op een aantal plaatsen het donker te prefereren boven een goed zicht op de weg. De PVV luistert echter wel naar de geluiden in de samenleving en heeft hierover begin dit jaar, in het debat over verkeersveiligheid, haar zorgen geuit. Mijn fractie heeft ook vragen gesteld en een motie ingediend. Het bizarre van het voorstel dat toen voorlag, is dat het 2,8 miljoen euro kost en pas in 2020 en daarna, zo'n 6 ton per jaar — dus heel weinig op de rijksbegroting en de infrabegroting; echt heel, heel weinig geld — oplevert. Als we dat al een bezuinigingsmaatregel durven te noemen, dan was het vuurwerkincident bij de bekerfinale een mislukte ludieke-sfeeractie, zo kunnen we wel zeggen.

De reactie van de minister toen, ik dacht op 14 februari, sprak boekdelen: "Er is geen negatief effect op de verkeersveiligheid. Wij hebben dat vooraf onderzocht en het negatieve effect blijkt ook niet in de praktijk."

Gisteren stond in de Engelse krant The Times dat de verkeersveiligheid in Engeland drastisch is verslechterd, juist vanwege het uitzetten van de verlichting. Er waren 324 mensen meer verongelukt dan het jaar daarvoor, toen het licht nog wel brandde. In procenten: 39% meer dodelijke ongelukken en 27% meer ernstig gewonden. Ik kom bij de vragen.

Twee maanden geleden zei de minister dat zij geen bewijs had dat het uitzetten van de snelwegverlichting gevaarlijk was. Beschouwt zij de cijfers uit Engeland nu wel als bewijs?

Wanneer gaat de minister als gevolg daarvan de bezuinigingen gewoon terugdraaien? Het kost alleen maar geld en de cijfers uit Engeland tonen aan dat het niet bijdraagt aan de verkeersveiligheid.

Tot slot. Hoeveel doden moeten er nationaal dan wel in de regio's extra vallen voordat de verlichting aan blijft?



Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voorzitter. De heer De Graaf stelt concrete vragen aan mij over het uitzetten van de wegverlichting. Natuurlijk houd ik ook de ontwikkelingen in andere landen nauwkeurig in

de gaten, maar wij kunnen de situatie in Engeland niet vergelijken met de Nederlandse situatie. De reden is dat het Engelse onderzoek waarnaar The Times verwijst was gericht op het uitzetten van de verlichting op de stedelijke wegen en niet op het uitschakelen van de verlichting op de autosnelwegen, zoals wij in Nederland hebben gedaan. De vergelijking is dan ook moeilijk te maken, omdat de verlichting op stedelijke wegen een heel ander effect heeft dan die op autosnelwegen, alleen al door de breedte en door de afleiding rondom de stedelijke wegen. Dat onderzoek is dus niet bruikbaar.

Bij het uitwerken van onze eigen maatregelen hebben wij inderdaad van tevoren onderzoek laten doen. Wij hebben een sessie gehad met een aantal partijen onder leiding van Rijkswaterstaat: met de SWOV en met TNO. In dat onderzoek hebben wij bekeken wat de potentiële effecten zouden kunnen zijn. Die effecten zijn toen gedefinieerd. Naar aanleiding van de maatschappelijke onrust die ontstond en de effecten die ik nog zag, heb ik vervolgens besloten om de tijden voor het uitzetten van de verlichting te verplaatsen naar tussen elf uur 's avonds en vijf uur 's ochtends op die plekken waar het gemakkelijk kan. Daarmee is onze verwachting dat de effecten op de verkeersveiligheid nihil zullen zijn. Ik blijf bij die verwachting, maar wij blijven dat natuurlijk monitoren.

Ten slotte wil ik u laten weten dat er nu op een derde van het rijkswegennet überhaupt geen verlichting is en dat dit in de afgelopen jaren ook geen effect heeft gehad.

De **voorzitter**:

Dank u wel. Voor de zekerheid meld ik nog even dat de SWOV de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid is.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Dank u wel.

De heer **De Graaf** (PVV):

De antwoorden zijn teleurstellend wat mij betreft, want asfalt is nog steeds gewoon asfalt. Dat ligt natuurlijk in de stad en daar heb je meer verkeer. Het argument van de minister is dat de snelwegen breder zijn en dat je er daardoor minder last van hebt. Oftewel, als het donker is en als je dan even iets niet ziet, is zwabberen toegestaan. Het beetje onveiligheid dat daaruit ontstaat, nemen we dan maar op de koop toe. Maar ook daardoor kunnen er natuurlijk nog steeds doden en gewonden vallen.

Is de minister bereid om in de toekomst de statistieken wel helder verlicht te houden? Dat is een beetje een flauwe vraag, maar de minister vertoebelt het nu met: het gaat daar om straatverlichting en bij ons gaat het om snelwegverlichting. Het gaat nog steeds om verkeersveiligheid en het gaat om mensen die deelnemen aan het verkeer. Wij hebben recht op heldere statistieken. Als de snelwegen niet meer helder verlicht zijn, dan moeten wij wel dat debat helder blijven voeren en dus niet deze statistieken met elkaar verwarren op de verkeerde manier.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

De heer De Graaf zegt: asfalt is asfalt. Ik probeer aan te geven dat hij appels met peren probeert te vergelijken. Ik probeer ook aan te geven dat verkeersveiligheid mij net zo aan het hart gaat als de heer De Graaf. Wij sturen daarop met brede programma's. Wij maken ook altijd analyses: waar zijn er doden gevallen, als gevolg waarvan. Over een tijdje zullen wij met de volgende analyse komen. Wij hebben ervoor gekozen om dit alleen te doen op die wegtrajecten waar wij denken dat het mogelijk is. Op plekken waar zogeheten rijtaakverzwarende omstandigheden zijn, zoals bij tunnels en scherpe bochten, staat de verlichting gewoon aan.

Wij proberen op alle manieren tegemoet te komen aan de veiligheidsaspecten. Tegelijkertijd hebben wij ook bezuinigingen waar te maken. Het is niet nodig om overal het licht aan te laten staan.

De heer Bashir (SP):

De minister zet lichten uit om geld te besparen en bezuinigingen binnen te halen. Ik heb echter begrepen dat het inschakelen van mensen om die lichten uit te zetten meer kost dan het uitzetten van de lichten oplevert. Gaan wij de komende jaren inderdaad een bezuiniging halen door de lichten uit te zetten of gaat het ons meer kosten dan het oplevert?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het gaat ons niet meer geld kosten dan het oplevert. Het is een oude discussie, die ook in het algemeen overleg al aan de orde is geweest. Voor de besparing die noodzakelijk is, zijn eerst investeringen nodig om het licht handmatig uit te kunnen zetten. Vervolgens zal in de jaren daaropvolgend een structurele besparing worden gerealiseerd. Dat is geen nieuwe informatie. Het kost niet meer dan het oplevert. Uiteindelijk levert het meer op dan het kost.

De heer Verhoeven (D66):

De minister zei tegen de heer De Graaf dat hij appels met peren wilde vergelijken en dat het Engelse onderzoek naar de stedelijke wegen niet bruikbaar is. Dat vond ik een aannemelijk betoog. Het riep bij mij echter nog wel een vraag op, namelijk hoe het komt dat het in Engeland op die stedelijke wegen, weliswaar andere wegen dan autosnelwegen, wel zo'n enorme toename oplevert. Wat zijn de oorzaken daarvan? Ik vind dat je daar wel naar moet kijken. Daar moet je je ogen niet voor sluiten. Zijn het zaken die op snelwegen totaal niet voorkomen? Of betreft het zaken die wel degelijk kunnen voorkomen op de snelweg en loont het dan toch om er even naar te kijken, zoals de heer De Graaf eigenlijk liever had gezien?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Een onderzoek als dat gericht op de stedelijke wegen is altijd interessant om te bekijken. Ik zei in het begin van mijn beantwoording al dat wij altijd ook kijken naar wat er in andere landen gebeurt. De vraag is of het een-op-een te vertalen is naar de autosnelweg. Daarop heb ik nee gezegd. Wij maken zelf analyses van de autosnelwegen. Onze mensen die zich bezighouden met verkeersveiligheid blijven ook altijd analyseren wat er in andere landen gebeurt en

bekijken of wij daar wat van kunnen leren. Dat zal ook in dit geval, met dit onderzoek, gebeuren. Als het gebruikt kan worden, wordt het gebruikt. Het gaat echter wel om een wezenlijk ander type wegen.

De heer De Rouwe (CDA):

De minister probeert hier het beeld te creëren dat er niets veranderd is en dat wij deze discussie al tijden voeren. Deze discussie verandert echter keer op keer. De maatregel begon aanvankelijk als een bezuiniging. Toen bleek de invoering ervan heel veel geld te kosten. Het is inmiddels een pietepouterige bezuiniging die helemaal niets meer voorstelt, juist door alle kosten die er nu in één keer bij komen. Steeds weer komen er berichten dat het ook nog eens een keer verkeersonveilig is. Ik zou de minister echt willen oproepen om deze pietepouterige bezuiniging terug te draaien. Die levert geen geld op en levert overlast op voor automobilisten.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Dit onderwerp komt steeds terug omdat sommige Kamerleden het steeds weer inbrengen. Dat begrijp ik ook wel vanuit hun eigen visie, namelijk dat zij die bezuiniging liever niet wilden hebben. Ik heb hier bewust voor gekozen en daar heb ik ook een meerderheid van de Kamer voor gekregen. Ik heb ook steeds gezegd dat ik de verkeersveiligheid vooraf heb laten bekijken en dat ik die ook in de gaten blijf houden. De Kamer kent mij als iemand die daar uitgebreid voor gaat. Ik heb ook gezegd dat de besparing uiteindelijk structureel is, ook in relatie tot de eenmalige investering die wij moeten doen.

De voorzitter:

In dit geval — ik moet u corrigeren, minister — kwam het terug omdat er in Engeland een rapport is verschenen over een mogelijk vergelijkbare situatie. Daar hebt u op mogen reageren. Dank voor uw komst naar de Kamer en dank voor uw antwoorden.