

NOTITIE

Voor : Bastiaan Wallage
Datum : 18 augustus 2021
Dossier :

Isabelle Kik
Student-Stagiaire
Archimedeslaan 61
Postbus 85005
3508 AA Utrecht
T +31 30 2595959
F +31 30 2595505
E isabellekik@vbk.nl
www.vbk.nl

Betreft : Advies Autoluw Amsterdam NU!

.....

Feiten

Amsterdam heeft een beleidsvoornemen geuit dat ze de maximale snelheid in grote delen van de stad willen verlagen naar 30 km/u per januari 2023.¹ Op bepaalde trajecten blijft de snelheid echter 50 km/u:

- Vrij liggende OV-banen
- Haarlemmerweg tussen Van Hallstraat en Vredenhofweg
- Van Diemenstraat en Westerdoksdijk
- Prins Hendrikkade tussen ODE-brug en IJ-tunnel

Er zijn verschillende redenen voor het hanteren van 50 km/u op de bovenstaande trajecten. Nood- en hulpdiensten (hierna: hulpdiensten) is één van deze oorzaken. De gemeente Amsterdam vindt het belangrijk dat hulpdiensten goed kunnen blijven functioneren in de autoluwe stad.

Wettelijk kader

De maximale snelheid van hulpdiensten ligt vastgelegd in de ministeriële regeling Optische en Geluidsignalen 2009. (OGS) Uit artikel 3 lid 4 sub c volgt:

De rijbaan wordt bereden met een snelheid van maximaal 40 km per uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid. De politie mag hiervan in overleg met de meldkamer in uitzonderlijke gevallen afwijken.

Hulpdiensten mogen volgens de OGS 2009 en volgens de huidige brancherichtlijnen OGS maximaal 40 km/uur boven de ter plaatse geldende maximumsnelheid rijden. Echter geeft het artikel direct al een afwijkingsmogelijkheid in uitzonderlijke gevallen. De achtergrond van deze norm in de Regeling OGS – dat de maximumsnelheid met niet meer dan 40 km/uur mag worden overschreden – is de verkeersveiligheid. Het is belangrijk dat het snelheidsverschil tussen een voorrangvoertuig en het overige verkeer niet te groot wordt.

- ➔ Op grond van de wettelijke bepaling mag politie in overleg met de meldkamer harder rijden dan 40 km/u boven de geldende maximumsnelheid en hoeft dus geen nadeel te ondervinden van de snelheidsverlaging.

¹ <https://www.amsterdam.nl/30km/#ha4bfee5d-cb48-4143-aa54-c75b6a601c17>

Verkeersbesluit betreffende snelheidsverlaging

De wettelijke grondslag voor de gemeente Amsterdam om de maximale snelheid te verlagen is gebaseerd op:

Op grond van artikel 18, lid 1 onder d van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) worden verkeersbesluiten genomen door burgemeester en wethouders voor zover zij betreffen het verkeer op wegen, welke niet in beheer zijn bij het Rijk, de provincie of een waterschap.

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de WVV 1994 moet een verkeersbesluit worden genomen voor de plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 van het BABW genoemde verkeerstekens, alsmede voor onderborden voor zover **daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd**.

Artikel 12 van het Besluit Administratieve Bepalingen inzake het Wegverkeer (hierna: BABW) bepaalt dat het plaatsen en verwijderen van de in dit artikel genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit.

Eerdere discussie over de maximale snelheid

Dit is niet de eerste keer dat de maximale snelheid van de hulpdiensten ter discussie staat. Ten tijde van de snelheid verlaging op snelwegen naar maximaal 100 km/u, werd er ook gekeken naar een uitzondering voor hulpdiensten. De regering heeft er toen, in overleg met Kenniscentrum Voorrangsvoertuigen van het Instituut voor Fysieke Veiligheid, voor gekozen om geen uitzondering te maken voor de hulpdiensten. Het kenniscentrum verwachtte zeer geringe effecten. Brandweerwagens maken nauwelijks gebruik van de snelweg en ambulances reden slechts drie keer harder dan 140 km/u in een periode van drie jaar. Daarentegen rijden politiewagens of opsporingsteams casuïstisch harder dan nieuwe maximale 140 km/u. De minister geeft aan dat politie nog steeds harder kan rijden in overleg met de meldkamer.² De minister verwachtte geen grote problemen. Inmiddels zijn we anderhalf jaar verder, er zijn nog geen vervolgonderzoeken gepubliceerd.

Ambulance zorg Nederland geeft aan dat ze vaker te maken hebben met snelheidswisselingen en dit nog niet eerder voor hinder heeft gezorgd. Door middel van 'slim rijden' en 'doorrijden bij roodlicht' besparen ambulances 80% meer tijd dan door hard te rijden.³

- ➔ Op grond van bovenstaande motivatie valt te betogen dat het verschil van 20km/u niet dermate grote hinder zal opleveren voor de hulpdiensten. Daarnaast biedt de OGS 2009 een uitwijkmogelijkheid voor de politie in uitzonderlijke gevallen.

Meegewogen belangen

De gemeente Amsterdam beschrijft in het beleidsvoornemen dat ze gesprekken heeft gehad met hulpdiensten om zo de knelpunten en oplossingen te bespreken. Met de hulpdiensten zijn routes overeengekomen die vooralsnog 50 km/u blijven.

² <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/03/17/beantwoording-kamervragen-over-het-bericht-dat-hulpdiensten-in-de-knel-komen-door-de-verlaging-van-de-maximumsnelheid>

³ <https://www.gelderlander.nl/binnenland/170-kilometer-per-uur-met-een-ambulance-zo-hard-kunnen-ze-niet-eens-a715059e/>

Wanneer de gemeente een verkeersbesluit neemt moet ze rekening houden met de belangen van de verkeerswetgeving gegeven in artikel 2 WVV 1994. Dit artikel biedt een limitatieve lijst van de verkeersbelangen die meegewogen worden bij een dergelijk verkeersbesluit. Rekening houden met hulpdiensten of met de aanrijtijden gelden niet als één van deze belangen. De gemeente kan dit dus niet meenemen als belang in de afweging voor het besluit. In de beschrijving van het beleidsvoornemen lijkt het eerder dat 50 km/u op de aangegeven routes een tegemoetkoming is voor de hulpdiensten, maar dit is dus niet een wettelijk belang bij het nemen van een verkeersbesluit.

Hierbij moet gezegd worden dat uit het beleidsdocument niet duidelijk wordt, welke belangen de gemeente aan het besluit ten gronde legt. Er blijkt niet uit het document dat de aanrijdtijd te lang wordt door een verlaging van de maximale snelheid. Er worden geen feiten en nummers gebruikt om te onderbouwen dat 50 km/u op de routes een verschil maakt.

Uitzonderingen in het beleidsvoornemen

Het beleidsvoornemen geeft een mogelijkheid voor hulpdiensten om toch harder te rijden dan 30 km/u. Zo mogen hulpdiensten 50 km/u rijden op de vrij liggende ov-banen rijden. Het snelheidsverschil tussen OV-baan en rijbaan wordt dan op de volgende manieren aangeduid met onder het 30 km/u verkeersbord een onderbord met de tekst 'm.u.v. tram/bus/nood- en hulpdiensten'.⁴

Op grond van artikel 67 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) jo. Artikel 8 BABW kunnen bij een verkeersbesluit onderborden toegevoegd worden aan verkeersborden. Het onderbord geeft met behulp van symbolen of tekst nadere uitleg van het beoogde verkeersgedrag. Dit verkeersbesluit mag op grond van artikel 18 lid 1 sub d WVV 1994 genomen worden door burgemeester en wethouders, of een krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.

Daarnaast is de gemeente terughoudend met het toepassen van (hoge) drempels en wegversmalling die dwingen dat grote voertuigen moeten afremmen. Dit geeft de hulpdiensten de mogelijkheid om goed door te rijden.

- ➔ Wellicht is eenzelfde bord, enkel met hulpdiensten, ook mogelijk op de Van Diemenstraat en Westerdoksdijk. De rest van het verkeer moet zich dan wel aan de snelheidslimiet houden van 30 km/u. De hulpdiensten mogen dan de oorspronkelijke 50 km/u rijden en in combinatie met artikel 3 lid 4 sub c OGS betekent dit dat de hulpdiensten maximaal 90 km/u kunnen rijden.
- ➔ Hierbij kan ook gekeken worden naar de wijze waarop Brussel 30km/u ingevoerd heeft in de stad. In Brussel geldt overal 30 km/u met een uitzondering voor trams, hulpdiensten en prioritaire voertuigen bij het vervullen van hun spoedopdracht en sneeuwruimers.⁵ Ze maken dus gebruik van een algemene uitzondering voor hulpdiensten.

Uitzonderingen voor hulpdiensten

Tijdens het gesprek kwam de vraag naar voren of er niet een uitzondering gemaakt kan worden op de regel dat hulpdiensten 'maar' 40 km/u harder mogen dan de maximale snelheid. Deze regel is vastgelegd in een ministeriële regeling. Dit kun je niet op gemeentelijk niveau veranderen.

⁴ Beleidsvoornemen 30 km/u in de stad, blz. 36. <https://www.amsterdam.nl/30km/#ha4bfee5d-cb48-4143-aa54-c75b6a601c17>

⁵ <https://stad30.brussels/essentie>; artikel 11 Wegcode Brussels gewest.

Om deze bepaling te veranderen zal de minister de regeling moeten aanpassen. Het kan dan zowel gaan om het veranderen van de maximale snelheid als het toevoegen van alle hulpdiensten in de uitzonderingsmogelijkheid, die nu enkel voor politie geldt. De gemeente kan hier voor lobbyen bij het Rijk. De vraag is of het Rijk hierop in gaat en zo ja of dat ook tijdig is voor de snelheidsverlaging in Amsterdam.

Conclusie

Er zijn verschillende mogelijkheden om een uitzondering te maken op de verlaging van de maximale snelheid voor de hulpdiensten. M.i. is de optie om een onderbord toe te voegen op de aangewezen straten de beste optie. De rest van het verkeer moet dan wel 30 km/uur rijden, maar voor de hulpdiensten geldt de maximale snelheid van 50 km/uur. De onderborden worden op andere plekken in de stad ook gebruikt, dus dit lijkt ook niet onnodig tot verwarring.