

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden**1291**

Vragen van de leden **Vedder** en **Boswijk** (beiden CDA) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat en van Justitie en Veiligheid over *de berichten «Hypermoderne Tesla Cybertruck van rapper Kosso rijdt via omweg toch op de Nederlandse weg» en «Eerste legale Tesla Cybertruck in België rijdt rond: Nederlandse rapper vindt achterpoortje»* (ingezonden 2 januari 2025).

Antwoord van Minister **Madlener** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (ontvangen 13 februari 2025). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2024–2025, nr. 1108.

Vraag 1

Zou u willen reageren op de bevindingen in de berichten *«Hypermoderne Tesla Cybertruck van rapper Kosso rijdt via omweg toch op de Nederlandse weg»* in het AD, en *«Eerste legale Tesla Cybertruck in België rijdt rond: Nederlandse rapper vindt achterpoortje»* in Het Nieuwsblad?

Antwoord 1

Ja, in onderstaande antwoorden wordt hierop ingegaan.

Vraag 2

Deelt u de opvatting dat het zeer onwenselijk is dat er op Nederlandse wegen wordt rondgereden in de Tesla Cybertruck? Zo ja, welke acties gaat u ondernemen?

Antwoord 2

Om op de Nederlandse weg te mogen rijden, moeten voertuigen via een keuring getoetst worden aan de bestaande nationale, Europese of internationale (veiligheids)eisen. Dit is belangrijk voor onze verkeersveiligheid. De Tesla Cybertruck heeft als voertuigtype geen EU-typegoedkeuring. Het voertuig waarover gesproken wordt in de berichten is binnen Nederland ook niet bij de goedkeuringsinstantie, de RDW, aangeboden voor een individuele keuring. Het voertuig in kwestie is gekeurd en gekentekend buiten de Europese Unie (EU), in Albanië. Dit land heeft het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer uit 1968 ondertekend en geratificeerd. Een voertuig met een kenteken dat is afgegeven door een verdragspartner en waarmee voldaan wordt aan de eisen van het internationale verkeer, mag in beginsel in Nederland in het internationaal verkeer op de openbare weg rijden. Personen die in Nederland ingeschreven zijn in het Basisregistratie Personen (BRP) mogen, in beginsel, in Nederland niet rijden in een auto met een

buitenlands kenteken. Hier zijn echter een aantal uitzonderingen op, bijvoorbeeld als je een auto van de zaak van een buitenlandse werkgever gebruikt. Als je staat ingeschreven in een ander land, dan mag je maximaal 6 maanden per jaar in Nederland rijden in een auto met buitenlands kenteken. Een kentekenbewijs is op het eerste gezicht een bewijs dat een voertuig aan onder meer de technische vereisten voldoet, zoals bijvoorbeeld verlichting, schokdempers en het hebben van geen scherpe delen. Als er echter concrete aanwijzingen zijn dat het voertuig niet aan de technische vereisten voldoet, dan mag het voertuig niet op de weg rijden. Het is aan de politie om in een specifiek geval te bepalen of een voertuig aan de technische vereisten voldoet.

Er is ten tijde van het beantwoorden van deze vragen wel een aanvraag voor een individuele goedkeuring van een andere Tesla Cyber Truck in behandeling bij de RDW. In geval van een individuele goedkeuring mag alleen het specifieke voertuig dat de goedkeuring krijgt de Nederlandse weg op.

Vraag 3 en 4

Deelt u de zorgen over de risico's en onveiligheid voor andere weggebruikers van het gebruik van de Tesla Cybertruck, onder andere vanwege het gewicht, de gebruikte materialen in onder meer de carrosserie, maar ook de scherpe en hoekige vormgeving van het voertuig?

Zou u een precieze analyse willen maken welke verkeersonveiligheid het gevolg is en kan zijn, van het gebruik van dit voertuig, op verschillende typen wegen, waaronder snel- en provinciale wegen, maar ook op eigen terrein?

Zou u daarbij bijzondere aandacht willen besteden aan alle risico's en vormen van onveiligheid voor andere weggebruikers door het gebruik van de Tesla Cybertruck?

Antwoord 3 en 4

Om iets te kunnen zeggen over de risico's en onveiligheid van dit voertuig voor andere weggebruikers in Nederland en/of een dergelijke analyse te kunnen maken moet het voertuig óf door de politie naar aanleiding van het gebruik op de weg worden beoordeeld, óf door de RDW worden beoordeeld in het kader van een proces van goedkeuring.

Bij een dergelijk goedkeuringsproces kan het gaan om typegoedkeuring of individuele goedkeuring. Bij dit laatste moet ieder voertuig afzonderlijk worden beoordeeld, omdat er sprake kan zijn van aanpassingen aan het voertuig. In het goedkeuringsproces wordt er naar technische aspecten gekeken zoals scherpe en uitstekende delen, afmetingen en massa's.

Zoals gemeld in het antwoord op vraag 2, is er ten tijde van het beantwoorden van deze vragen wel een aanvraag voor een individuele goedkeuring van een andere Tesla Cyber Truck ingediend. Deze aanvraag is nog in behandeling bij de RDW.

Vraag 5

Deelt u de opvatting dat het gebruikmaken van de Tesla Cybertruck nooit, op geen enkele wijze, toegestaan zou moeten worden op de Nederlandse wegen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 5

Als een voertuig blijkens goedkeuring voldoet aan alle eisen zoals deze zijn omschreven in de Europese, dan wel nationale wet- en regelgeving, dan mag een voertuig op de Europese, dan wel nationale markt worden aangeboden, worden geregistreerd en in gebruik genomen.

Vraag 6

Zou u per categorie willen omschrijven welke verantwoordelijkheid eigenaars, gebruikers, producenten, leveranciers, importeurs, garages, de RDW, politie en handhaving, de regering en de samenleving in den brede, dragen om het gebruik van de Tesla Cybertruck op de Nederlandse wegen, met alle risico's en verkeersonveiligheid voor anderen tot gevolg, tegen te gaan en regels niet te (laten) omzeilen?

Antwoord 6

De verschillende partijen hebben allen een eigen verantwoordelijkheid in het systeem van voertuigtoelating, gebruik, verkoop en handhaving:

- Eigenaars en gebruikers hebben bij gebruik van een voertuig op de Nederlandse openbare weg de verantwoordelijkheid om ervoor te zorgen dat met het voertuig wordt voldaan aan de voertuigverplichtingen, zoals een juiste kentekenregistratie, APK, een verzekeringsplicht en dat het voertuig in goede technische staat wordt gehouden (de zgn. permanente eisen). Gebruik van een in een ander land geregistreerd voertuig is alleen toegestaan als wordt voldaan aan de regels inzake internationaal verkeer.
- Producenten/leveranciers/importeurs hebben de verantwoordelijkheid voertuigen te verkopen die een Europese- of nationale goedkeuring hebben.
- RDW is als goedkeuringsinstantie, na een aanvraag voor goedkeuring, verantwoordelijk te controleren of voertuigen voldoen aan de gestelde voorschriften. Bij nieuwe voertuigen gaat het om een typegoedkeuring of individuele goedkeuring.
- De politie heeft de verantwoordelijkheid te handhaven op de technische staat, de zgn. permanente eisen. Bijvoorbeeld: geen scherpe randen op een voertuig, artikel 5.2.48 Regeling voertuigen.
- Verder kan de markttoezichtautoriteit (ILT) maatregelen nemen als zij vermoedt dat een voertuig op de Europese markt een ernstig risico vormt voor de gezondheid of veiligheid van personen (artikel 51 e.v. Verordening 2018/858).
- Het kabinet heeft de verantwoordelijkheid voor het maken van beleid en wet- en regelgeving om de verkeersveiligheid in Nederland te borgen. Dat kan internationaal, Europees en nationaal.

Vraag 7

Deelt u de opvatting dat het aanbrengen van rubberen strips op de scherpe randen van de auto niet voldoende zou moeten zijn om goedkeuring te krijgen voor toelating van de Tesla Cybertruck op de Europese wegen?

Antwoord 7

Om goedkeuring te krijgen moet het voertuig voldoen aan een groot aantal goedkeuringseisen. Het beoordelen op scherpe en uitstekende delen is slechts één van diverse voorschriften. Het is aan de desbetreffende goedkeuringsinstantie om te beoordelen of het aanbrengen van rubberen strips op de scherpe randen voldoet aan deze eisen. Aanpassingen aan een voertuig kunnen uniek zijn en worden bij een aanvraag voor een individuele goedkeuring getoetst aan de eisen.

Vraag 8 en 9

Bent u bekend met, en zou u willen reageren op de bevindingen in de open brief van de European Transport Safety Council waarin zij oproepen om dit achterpoortje te sluiten, omdat dit een sluiproute zou betekenen voor het massaal importeren van Cybertrucks?

Bent u bekend met het gebruik van sluiproutes via andere landen, voor het importeren en het gebruik van voertuigen die in Nederland niet zijn toegestaan op de weg?

Antwoord 8 en 9

Ja, deze brief is bekend. De brief is namens European Transport Safety Council, Transport & Environment en diverse andere Europese koepelorganisaties gedeeld met de Europese lidstaten in (tenminste) de Motor Vehicle Working Group van 8 oktober 2024.

De brief is gestuurd naar aanleiding van een nationale individuele goedkeuring (NIG) van een Tesla Cyber Truck in Tsjechië. Door de Europese Commissie zijn vragen gesteld aan Tsjechië. Er is afgesproken dat er een gesprek volgt met de Tsjechische Technische Dienst die de aanvraag voor nationale individuele goedkeuring beoordeeld heeft. Hierover is nog geen terugkoppeling ontvangen. Nederland zal hier de eerstvolgende vergadering om vragen. Genoemde organisaties wezen in de brief ook op de toenemende import van voertuigen welke niet aan essentiële veiligheids- en milieueisen zouden voldoen. De huidige Europese individuele goedkeuringseisen komen niet overeen met de Europese goedkeuringseisen voor typegoedkeuring (EU-

TGK). In de Europese individuele goedkeuringseisen is de herziene General Safety Regulation, (EU) Verordening 2019/2144 nog niet meegenomen. Deze verordening verplicht veiligheidsmaatregelen om de verkeersveiligheid voor passagiers, voetgangers en fietsers in de EU verder te verbeteren. In de brief roepen de organisaties de Commissie op haast te maken met het actualiseren van de Europese individuele goedkeuringseisen. Dit is gezien de Europese interne markt belangrijk. Ook Nederland heeft de Commissie daartoe herhaaldelijk opgeroepen. Daarnaast zet Nederland zich in om nationale individuele goedkeuringseisen in Europa te harmoniseren waarbij de essentiële veiligheids- en milieueisen de basis vormen. Een gezamenlijke Europese inzet is namelijk belangrijk om de import van voertuigen welke niet aan essentiële veiligheids- en milieueisen voldoen, te voorkomen. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en de RDW blijven actief in gesprek in internationale gremia waar voertuigseisen, die van invloed zijn op de voertuigveiligheid, verder worden ontwikkeld en waarmee voertuigen op een veilige en verantwoorde manier worden toegelaten.

Vraag 10 en 11

Zou u al deze sluiproutes in kaart willen brengen?

Wat gaat u eraan doen om het ontstaan van dit soort sluiproutes te voorkomen en wat gaat u eraan doen om bestaande sluiproutes aan te pakken?

Antwoord 10 en 11

Zoals gemeld in het antwoord op vraag 8 en 9 is het belangrijk, gezien de werking van de Europese interne markt en het feit dat het merendeel van de voertuigen Europees wordt toegelaten, dat goedkeuringseisen in Europa geharmoniseerd en geactualiseerd worden. Op die manier worden voertuigen die in Europa een goedkeuring ontvangen, getoetst aan dezelfde eisen. Ongeacht of dit aanvragen voor individuele of typegoedkeuring betreft, zodat onwenselijke routes binnen Europa teruggebracht worden naar nihil. Nederland zal zich in de toekomst in Europa blijven inzetten om onwenselijke routes aan te pakken en op te lossen.

Vraag 12

Zou u in kaart willen brengen of een inschatting willen maken van hoeveel niet-toegestane voertuigen er in 2023 hebben rondgereden op de Nederlandse wegen?

Antwoord 12

Er is niet één groep van niet-toegestane voertuigen. Dit kan een veelvoud aan verschillende soorten voertuigen zijn. Het is daarom niet mogelijk om dit in kaart te brengen.

Vraag 13

Deelt u de urgentie en het belang van stevige handhaving op het gebruik op Nederlandse wegen van al deze voertuigen?

Antwoord 13

Ja, de urgentie en het belang van handhaving worden gedeeld, voor elk voertuig dat, bijvoorbeeld vanwege de massa, de gebruikte materialen of ander gevaar op de weg, niet op de Nederlandse weg mag rijden. Op alle voertuigen die een risico vormen en waarbij het verboden is om op de Nederlandse wegen te rijden kan worden gehandhaafd.

Vraag 14

Welke acties worden al ondernomen op het gebied van opsporen van en handhaven op deze voertuigen?

Antwoord 14

De politie kan handhaven op alle voertuigen die niet over een individuele- of typegoedkeuring beschikken. Indien een voertuig wel over één van de goedkeuringen beschikt, maar niet voldoet aan de regels inzake internationaal verkeer of onze nationale permanente eisen (die betrekking hebben op de technische staat en tijdens de APK worden beoordeeld), dan is het mogelijk om op grond van de Wegenverkeerswet 1994 te handhaven.

Vraag 15

Welk nieuw beleid gaat u ontwikkelen om te voorkomen dat er gebruik wordt gemaakt van deze voertuigen op Nederlandse wegen en opsporing en handhaving te versterken?

Antwoord 15

De huidige regelgeving biedt voldoende mogelijkheden om toegelaten, dan wel niet toegelaten, voertuigen op gelijke wijze te controleren. Op dit moment is er dan ook geen aanleiding om specifiek voor dit voertuigtype nieuw beleid voor opsporing en handhaving te ontwikkelen. Mocht dat in de toekomst nodig blijken dan zal gekeken worden wat de best mogelijke aanpak is.

Zoals gemeld bij antwoord 8 heeft Nederland de Europese Commissie herhaaldelijk opgeroepen om de Europese individuele goedkeuringseisen te actualiseren en zet Nederland zich in om nationale individuele goedkeurings-eisen in Europa te harmoniseren. Een gezamenlijke Europese inzet is namelijk belangrijk om de import van voertuigen welke niet aan essentiële veiligheids- en milieueisen voldoen, te voorkomen.