

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1111

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 28 juni 2024

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de brief van 15 mei 2024 over de Kwartaalrapportage CBR «corona-inhaalslag» examens vierde kwartaal 2023 (Kamerstuk 29 398, nr. 1097), over de brief van 13 februari 2024 over de Slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer (Kamerstuk 31 305, nr. 445), over de brief van 18 maart 2024 over de Toezegging gedaan tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 30 januari 2024, over de registratie van de leeftijd van veroorzakers van verkeersongelukken (Kamerstuk 29 398, nr. 1099), over de brief van 11 maart 2024 over de Geactualiseerde Monitor Smart Mobility (Kamerstuk 31 305, nr. 447), over de brief van 28 maart 2024 over de Doorontwikkeling investeringsimpuls verkeersveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1100), over de brief van 29 maart 2024 over de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes (Kamerstuk 29 398, nr. 1101), over de brief van 16 april 2024 over de Contouren gehandicaptenvoertuigenkader en stand van zaken invoering kentekening bijzondere bromfietsen (Kamerstuk 29 398, nr. 1102), over de brief van 16 april 2024 over de Publicatie rapport Evaluatie Wegenverkeerswet 1994 (Kamerstuk 29 398, nr. 1103), over de brief van 29 april 2024 over de reactie op motie afschaffen rijbewijskeuringen voor mensen met een vorm van autisme of ADHD (Kamerstuk 29 398, nr. 1105), over de brief van 14 mei 2024 over de Kwartaalrapportage CBR examenafname (Kamerstuk 29 398, nr. 1106), over de brief van 15 mei 2024 over de reactie op verzoek commissie over de toename van het aantal dodelijke ongevallen waarbij elektrische fietsen zijn betrokken (Kamerstuk 29 398, nr. 1107), over de brief van 30 mei 2024 over de Vierde voortgangsbrief invoering vrachtwagenheffing (stand van zaken voorjaar 2024) (Kamerstuk 31 305, nr. 465), over de brief van 28 mei 2024 over de Voortgang Advies Roemer «van rijles naar rijonderwijs» (Kamerstuk 29 398, nr. 1110), over de brief van 21 mei 2024 over de Proces Meerjarenplan Fietsveiligheid (Kamerstuk 29 398, nr. 1108) en over de brief van 23 mei 2024 over de Stand van zaken van de verkeersveiligheid voorjaar 2024 (Kamerstuk 29 398, nr. 1109).

De vragen en opmerkingen zijn op 23 mei 2024 aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat voorgelegd. Bij brief van 28 juni 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Postma

Adjunct-griffier van de commissie,
Meedendorp

Inleiding

De leden van de PVV-fractie hebben kennisgenomen van de beleidsbrieven omtrent de verkeersveiligheid. Zij hebben de volgende vragen hierover.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen over het tempo waarin de verslechterende verkeersveiligheid leidt tot aanvullend beleid en effectieve maatregelen en hebben nog enkele vragen.

De leden van de VVD-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de brieven omtrent verkeersveiligheid en hebben hierover nog enkele aanvullende vragen.

De leden van de NSC-fractie zijn verheugd dat de Minister aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis (Kamerstuk 29 398, nr. 1091) opvolging gegeven heeft door te komen met de «Aanpak opvoeren elektrische fietsen, waaronder fatbikes».

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de recent aangeboden petitie over opgevoerde fatbikes. Hierover hebben deze leden een aantal vragen.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes.

De leden van de DENK-fractie hebben kennisgenomen van het rapport van de commissie-Roemer en hebben nog enkele vragen.

De leden van de SGP-fractie constateren dat het aantal ongevallen met fatbikes onrustbarend toeneemt, mede omdat fatbikes makkelijk op te voeren zijn. Zij waarderen de voorstellen van de Minister, maar zijn van mening dat een stevigere aanpak nodig is en hebben hierover enkele vragen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben kennisgenomen van de stukken op de agenda van dit schriftelijk overleg en hebben hierover nog enkele vragen.

De beantwoording van de vragen is verdeeld in de volgende hoofdthema's:

1. Ontwikkelingen Strategische Plan Verkeersveiligheid
2. Elektrische fietsen waaronder fatbikes (incl. handhaving)
3. Roemer «Van rijles naar rijonderwijs»
4. Rijvaardigheid en rijgeschiktheid
5. Verkeershandhaving
6. Geautomatiseerd goederenvervoer

1. Ontwikkelingen Strategisch Plan Verkeersveiligheid

1.1 Infrastructuur

De leden van de GroenLinks/PvdA-fractie zijn tevreden over de effectiviteit van de impuls verkeersveiligheid met cofinanciering van lokale verkeersveiligheidsmaatregelen. Vanuit de gemeenten en de verkeersveiligheidscoalitie klinkt de roep om structurele financiering. Kan de Minister aangeven wat er allemaal meer kan met structureel geld? Hoeveel projecten/aanvragen konden nu niet worden gehonoreerd?

Uit de studie naar de effectiviteit blijkt ook dat juist herinrichting voor 30-km zones kosteneffectief bijdraagt aan de verkeersveiligheid. Deze leden zijn benieuwd hoe de positieve ervaringen hiermee gedeeld worden tussen rijk en gemeenten of tussen gemeenten onderling. Lagere snelheid is immers niet alleen goed voor meer veiligheid, maar ook voor luchtkwaliteit, leefbaarheid en geluid. Wordt dit door het ministerie actief gepromoot? Hoe wordt herinrichting en snelheidsverlaging opgepakt?

In het traject Trendbrekers verkeersveiligheid wordt uitgewerkt welke extra inzet mogelijk is op veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag om het aantal verkeersslachtoffers flink te verminderen de komende jaren.¹ Ook de kosten van deze maatregelen worden in beeld gebracht.

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft geen zicht op het aantal niet-gedane aanvragen door medeoverheden. De systematiek van de investeringsimpuls is zodanig dat medeoverheden een aanvraag kunnen doen tot een bepaald plafondbedrag. Vrijwel alle medeoverheden zijn binnen de bandbreedte van dit plafondbedrag gebleven. Daarnaast deden sommige medeoverheden, om uiteenlopende redenen, geen aanvraag voor de investeringsimpuls.

Het Ministerie van IenW promoot positieve praktijkervaringen op de website van de Investeringsimpuls verkeersveiligheid.² Ook wordt tijdens bijeenkomsten met decentrale overheden benoemd welke maatregelen het meest kosteneffectief zijn gebleken, zodat de medeoverheden hiervan kunnen leren. Daarnaast wisselen medeoverheden onderling zelf ook positieve ervaringen uit. Het ministerie ondersteunt gemeenten bij de herinrichting van 30 km/u-wegen via de CROW-richtlijnen en de handreiking inrichtingskenmerken gebiedsontsluitingsweg 30 km/u (GOW30). Op deze manier biedt het ministerie handvatten aan gemeenten over hoe dit nieuwe wegtype binnen de bebouwde kom in te richten.

Daarnaast ondersteunt het Ministerie van IenW gemeenten bij de afweging welke snelheid toe te passen op wegen binnen de bebouwde kom via het Afwegingskader 30 km/u. Tot slot wordt herinrichting en snelheidsverlaging ook opgepakt door de financiële ondersteuning van het Ministerie van IenW aan de medeoverheden via de Investeringsimpuls verkeersveiligheid.

Het ministerie werkt momenteel aan de derde tranche van deze impuls. Op voorspraak van de medeoverheden worden naar verwachting enkele maatregelen toegevoegd aan de menukaart van deze tranche, waaronder de inrichting van het nieuwe wegtype GOW30.

De leden van de ChristenUnie-fractie zien de veiligheid in het verkeer, op de fiets, te voet of in de auto, als een topprioriteit. De inzet voor een veiliger verkeer is en blijft hard nodig. Vorig jaar kwamen er 684 mensen om het leven in het verkeer. Hoewel dat minder slachtoffers waren dan in 2022, blijft het aantal onverminderd hoog en is de neerwaartse trend doorbroken. Achter ieder verkeersslachtoffer gaat namelijk een persoon schuil, met een familie, vrienden, collega's. Zij worden gemist. Inzet op het terugbrengen van het aantal verkeersslachtoffers zou daarom ook een topprioriteit moeten zijn van het nieuwe kabinet. In het hoofdlijnenakkoord ontbreekt dit onderwerp echter volledig. Er

¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1027

² <https://investeringsimpulssp.v.nl/>

wordt zelfs voorgesteld weer 130 kilometer per uur te gaan rijden, waarvan bekend is dat dit tot meer verkeersdoden en -slachtoffers zal leiden. Deze leden vragen de Minister daarom zijn visie op verkeersveiligheid weer te geven, en specifiek hoe de maatregel van 130 kilometer per uur zich daartoe verhoudt. Deze leden vragen of het nieuwe kabinet nog altijd tot doel heeft het aantal verkeersslachtoffers in 2030 te halveren, en dit aantal uiteindelijk terug te brengen tot nul.

Het huidige, demissionaire kabinet verbetert de verkeersveiligheid door in te zetten op veilige infrastructuur, veilige voertuigen en veilig gedrag. Samen met andere overheden en maatschappelijke partners wordt uitvoering gegeven aan het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV), dat toewerkt naar de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. Met het traject Trendbrekers Verkeersveiligheid³ geeft het Ministerie van IenW invulling aan de motie van het lid Geurts (CDA), waarmee het kabinet is opgeroepen om een tussendoelstelling te hanteren om het aantal verkeersslachtoffers te halveren in 2030 ten opzichte van 2019.⁴

Vanuit de rol als wegbeheerder wordt ook risicogestuurd gewerkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid van rijkswegen. Zo is de afgelopen jaren geïnvesteerd in veilige berm (via het programma Meer Veilig) en het verbeteren van de verkeersveiligheid van Rijks-N-wegen (via de 200 miljoen euro uit het vorige coalitieakkoord).

Als het gaat om het voornemen van het nieuwe kabinet om de maximumsnelheid daar waar het kan te verhogen naar 130 km/uur, geldt dat hier sprake is van nog te maken afwegingen voor een snelheidsverhoging door het nieuwe kabinet. In algemene zin geldt dat als op een weg de gemiddelde snelheid stijgt, er een grotere kans is op ongevallen, met daarbij een grotere kans op een ernstige afloop. Op het moment dat gekozen wordt voor een snelheidsverhoging, zal het nieuwe kabinet kunnen onderzoeken of, en zo ja welke, mitigerende maatregelen genomen kunnen worden om de verkeersveiligheid op hetzelfde niveau te houden.

De leden van de ChristenUnie-fractie lezen dat de Minister met het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV) fors middelen beschikbaar stelt om de infrastructuur van gemeenten verkeersveiliger te maken. Deze impuls voor verkeersveiligheid zal na de derde tranche volledig uitgeput zijn. Deze leden zijn van mening dat deze middelen doorgezet en geïntensiveerd moeten worden. Zij constateren dat in het hoofdlijnenakkoord en de budgettaire bijlage geen aanvullende middelen voor verkeersveiligheid zijn gereserveerd. Deze leden vragen aan de nieuwe Minister of hij bereid is hier in de verdeling van de beschikbare middelen op het Mobiliteitsfonds extra geld voor uit te trekken.

Dit kabinet is demissionair en neemt geen besluiten meer over herschikkingen van middelen binnen het Mobiliteitsfonds.

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat de meeste fietsdoden nog altijd vallen bij botsingen met auto's en andere gemotoriseerde voertuigen. De veiligheid op het stalen ros moet verbeterd worden. Het verlagen van snelheden kan een stevige bijdrage leveren in het voorkomen hiervan. Ook het verbreden van fietspaden draagt hier aan bij. Deze leden vragen of de

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1027

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 946

Minister dit erkent en hoe hij hieraan werkt. Deze leden lezen met instemming dat de motie-Grinwis (Kamerstuk 29 398, nr. 1096) over vrijliggende fietspaden bij 80 km/uur-wegen wordt uitgevoerd. Deze leden vragen de Minister, snel na het sluiten van de derde tranche, te rapporteren over de voortgang.

Het kabinet erkent de constatering van de ChristenUnie met betrekking tot de fietsveiligheid. De verantwoordelijkheid voor de fietsinfrastructuur is grotendeels belegd bij de medeoverheden als beheerders van het onderliggend wegennet. Het Ministerie van IenW ondersteunt de medeoverheden in het treffen van infrastructurele maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid. De medeoverheden kunnen voor die maatregelen via de investeringsimpuls tot 50% cofinanciering ontvangen. Mogelijke maatregelen ten behoeve van de fietsveiligheid zijn onder andere het aanbrengen van kant- en asmarkering, het verwijderen van fietspaaltjes of het aanleggen van een vrijliggend fietspad.

Bij de in de vraag aangehaalde motie, waarmee de Kamer heeft verzocht om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad op 80- en 50-kilometerwegen terug te dringen, is stilgestaan tijdens het bestuurlijk overleg SPV dit voorjaar. In dit overleg heeft het Ministerie van IenW medeoverheden aangemoedigd om maatregelen te treffen op wegen met een snelheidslimiet van 50 of 80 km/u met schoolroutes zonder vrijliggend fietspad. Zij kunnen hiervoor gebruik maken van de derde tranche van de investeringsimpuls. Tijdens dit overleg is gebleken dat er veel wil is bij de medeoverheden om, waar mogelijk, alternatieve routes te creëren voor scholieren zodat zij niet langer over 80- en 50-kilometerwegen zonder vrijliggend fietspad hoeven fietsen. Hoewel het de wens van de ChristenUnie is om snel te rapporteren over de voortgang die medeoverheden boeken met het terugdringen van het aantal schoolroutes over 80- en 50-kilometerwegen, is deze ambitie er wel een van de lange adem. Infrastructurele maatregelen zijn niet van vandaag op morgen gerealiseerd.

Zoals in de Kamerbrief van 28 maart 2024⁵ is gemeld, wordt de Kamer na elk aanvraagtijdvak van de investeringsimpuls geïnformeerd over de voornemens van provincies, gemeenten en waterschappen hebben om het aantal drukke schoolroutes zonder vrijliggend fietspad terug te dringen.

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen hoe de Minister invulling gaat geven aan de motie-Veltman c.s. (Kamerstuk 36 410 XII, nr. 34) over met voorrang kijken naar een oplossing voor Mariënheem. Deze leden vragen de Minister daarbij de focus te leggen op het oplossen van de verkeersveiligheidsproblematiek boven de doorstromingsverbetering, vanwege de urgentie van die opgave. De verbetering van de doorstroming en verkeersveiligheid bij de N65 ligt momenteel stil door de stikstofproblematiek. Deze leden vragen of – naar analogie van de motie-Veltman c.s. – ook bij de N65 allereerst focus gelegd kan worden op de verkeersveiligheidsproblematiek bij Vught.

Deze motie is beantwoord in de op 20 juni 2024 verzonden verzamelbrief MIRT.⁶ De motie van het lid Veltman c.s. verzoekt de regering om binnen de bestaande plannen voor de aanpak van de N35 met voorrang te kijken naar het traject rondom Mariënheem en allereerst te beginnen met de

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1100

⁶ Kamerstuk 36 410 A, nr. 61

aanleg van de rondweg Mariënheem wanneer dit stikstoftechnisch mogelijk is. In de Notitie Reikwijdte en Detailniveau (NRD), die in maart jl. is gepubliceerd, is opgenomen dat leefbaarheid de eerste prioriteit van de N35-verkenning is. De voorziene oplossing om de leefbaarheid in Mariënheem te verbeteren is de realisatie van de rondweg. Dit traject wordt daarom dan ook separaat onderzocht binnen de verkenning, zodat dit traject van een losse raming en stikstofopgave kan worden voorzien en daarmee eventueel gefaseerd uitgevoerd kan worden.

Het doel van de reconstructie van de N65 is vanaf het begin geweest om verkeersveiligheid en leefbaarheid op het traject te verbeteren. Een aantal maatregelen uit het vastgestelde voorkeursalternatief, zoals het ongelijkvloers maken van een aantal kruisingen, verbeteren inderdaad ook de doorstroming maar bovenal de verkeersveiligheid. Zolang de reconstructie van de N65 geen doorgang kan vinden, wordt het gesprek gevoerd met de provincie Noord-Brabant en gemeentes Vught en Oisterwijk om te kijken wat nu al gedaan kan worden om de verkeersveiligheid te verbeteren.

De leden van de NSC-fractie hebben een vraag over natuurvergunningverlening bij werkzaamheden aan verkeersonveilige wegen zoals de N50 bij Kampen en de N35 bij Mariënheem. Kan de Minister aangeven tegen welke knelpunten deze twee projecten nu aanlopen bij het krijgen van een natuurvergunning? En zijn er andere stikstof-gerelateerde problemen die de doorgang van deze en vergelijkbare projecten kunnen belemmeren? Welke mogelijkheden ziet de Minister om verkeersveiligheid als uitzonderingsgrond voor een natuurvergunning in de Omgevingswet op te nemen?

De stikstofregels gelden voor alle activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken. Dit staat overigens het nemen van maatregelen voor veiligheid niet altijd in de weg. Zo is er onlangs rijbaanscheiding aangebracht op dit traject Kampen-Kampen Zuid. De beperkt beschikbare capaciteit wordt ingezet op werkzaamheden die wel mogelijk zijn. Voor de N50 Kampen-Kampen Zuid is een stikstofanalyse gedaan waaruit blijkt dat de effecten beperkt zijn. IenW beziet of en hoe dit project in de programmering ingepast kan worden.

De N35 bij Mariënheem is nog in de verkenningsfase (onderdeel van de verkenning N35 Wijthmen-Nijverdal). Voor dit project moet nog inzicht verkregen worden in de volledige stikstofopgave, eerst in de nadere verkenning en na afronding van de verkenning in een eventuele planuitwerking. Dan pas is de volledige opgave in beeld en kan gewerkt gaan worden aan het mitigeren van de stikstofopgave. Op dit moment is dus nog niet aan te geven hoe groot de stikstofopgave voor dit project exact is, maar de verwachting is dat de realisatie van een rondweg om Mariënheem zorgt voor een forse stikstoftoename. In totaal liggen 11 Natura 2000-gebieden binnen de maximale rekenafstand van 25 km.

Voor een uitzondering voor een natuurvergunning via een wijziging van de omgevingswet ziet het kabinet geen mogelijkheden. De stikstofregels gelden voor alle activiteiten die stikstofdepositie veroorzaken.

1.2 Ondersteuning gemeenten

De leden van de ChristenUnie-fractie constateren dat het realiseren van verbeteringen in de verkeersveiligheid niet alleen geld, maar ook capaciteit bij gemeenten en provincies kost. Veel gemeenten hebben behoefte aan verdere ondersteuning om

aanvullende maatregelen uit te kunnen voeren. Deze leden vragen de Minister hoe hij extra ondersteuning voor gemeenten vorm kan geven.

Het Ministerie van IenW onderschrijft de constatering dat veel gemeenten behoefte hebben aan verdere ondersteuning om aanvullende maatregelen uit te kunnen voeren. Vanuit het SPV worden via het Kennisnetwerk SPV⁷ verschillende vormen van ondersteuning geboden aan de medeoverheden.

Zo zijn er, ter ondersteuning, online bijeenkomsten voor medewerkers van provincies, vervoerregio's, gemeenten en waterschappen en helpt het Kennisnetwerk decentrale overheden bij de risicogestuurde aanpak van verkeersonveiligheid door het inzichtelijk maken van risico-indicatoren, factsheets en overige documenten. Ook ondersteunt zij overheden via (online) bijeenkomsten en de helpdesk.

1.3 Ongevallenregistratie

De leden van de GroenLinks/PvdA-fractie hebben enkele vragen over de ongevallenregistratie, de brief van de Minister en de reactie op de toezegging aan lid De Hoop (Kamerstuk 29 398, nr. 1098). Dat er nu geen data over de achtergrond en leeftijd van de veroorzakers van verkeersongelukken zijn, omdat deze niet worden geregistreerd, was duidelijk. Dat was de reden voor die motie. Deze leden hebben hier echter wel behoefte aan. De statistische trend in de geregistreerde ongelukken suggereert dat bij een gevorderde leeftijd niet alleen de kans op (ernstig) letsel door een ongeluk toeneemt, maar ook de kans op een ongeluk zelf. Dan is het dus nodig om te onderzoeken of leeftijd een belangrijke factor is bij ongelukken en hoe die toenemende risico's aangepakt kunnen worden. Dat is in het belang van alle verkeersdeelnemers, zeker ook de ouderen zelf. De uitleg van de Minister, dat in de huidige BRON-registratie de (vermoedelijke) veroorzaker van het ongeluk niet meer wordt geregistreerd en leeftijd ook niet meer wordt geregistreerd, is helder. Dat is de reden dat we het niet weten. Maar deze leden willen het weten. Daarom verzoeken deze leden nogmaals de Minister om de registratie zo aan te passen dat er een beter en completer beeld ontstaat van de veroorzakers van verkeersongelukken. De BRON-registratie zou hierop moeten worden herzien, de registratie van fietsongevallen verbeterd. Het maatschappelijk belang zit wat deze leden betreft niet zozeer in een mogelijke strafrechtelijke vervolging van veroorzakers, maar in een beter zicht op (mogelijke) oorzaken van ongelukken en daarmee een beter vertrekpunt voor beleid om verkeersongelukken te voorkomen. Is de Minister bereid om ongevallen voortaan beter te registreren, zodat er een beter beeld ontstaat?

Het creëren van meer inzicht in de oorzaken van verkeersongevallen is van belang voor het maken van gericht verkeersveiligheidsbeleid. In de Kamerbrief van 18 maart 2024⁸ is beschreven waarom de veroorzaker van een verkeersongeval niet meer uit de politieregistratie kan worden afgeleid: sinds de politie in 2010 overschakelde op een digitale registratie, wordt de veroorzaker van een verkeersongeval niet meer vastgelegd. De politie ziet momenteel geen ruimte om de registratie aan te passen om dit weer mogelijk te maken.

⁷ <https://www.kennisnetwerkspv.nl/>

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1099

Tegelijk worden er stappen gezet om de ongevallenregistratie op andere manieren te verbeteren. In het project «Spoedzorgdata voor verkeersveiligheid» werkt VeiligheidNL samen met ambulancediensten en ziekenhuizen aan het verrijken van de informatie over verkeersongevallen. Data van Regionale Ambulancevoorzieningen (RAV's) en Spoedeisende Hulp-afdelingen (SEH's) geven een completer beeld van (vooral) ongevallen met kwetsbare verkeersdeelnemers, omdat de politie vaak niet bij de afhandeling hiervan is betrokken. In een succesvolle pilot met vier RAV's zijn de leeftijdscategorie (van het slachtoffer), locatie en vervoerwijze(n) bij een verkeersongeval ontsloten. Ook is een dashboard ontwikkeld met daarin de gecombineerde data van RAV's en SEH's. De verwachting is dat medio 2025 alle 25 RAV's zijn aangesloten, zodat wegbeheerders en beleidsmakers in het hele land gebruik kunnen maken van deze spoedzorgdata. Op deze manier verwachten we, niet via BRON maar via Spoedzorgdata, vanaf eind 2025 meer inzicht in de (mogelijke) oorzaken van verkeersongevallen te krijgen.

2. Elektrische fietsen waaronder fatbikes (incl. handhaving)

De leden van de PVV-fractie hebben vastgesteld dat er sprake is van een toenemend aantal verkeersongevallen waarbij zogeheten fatbikes betrokken zijn.

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie maken zich zorgen over het tempo waarin de verslechterende verkeersveiligheid leidt tot aanvullend beleid en effectieve maatregelen. Ten aanzien van cruciale trends ontbreekt relevante informatie en loopt de regelgeving achter op de realiteit. Deze leden zien goede wil en ambitie bij gemeenten en andere uitvoerders, maar de doorloop is traag en loopt achter op de ontwikkelingen.

Een prangende ontwikkeling die voor veel overlast en ongelukken zorgt, is de opkomst van de fatbike. De recente brieven van de Minister zijn duidelijk: de fatbike is wettelijk gezien een elektrische fiets en dus een fiets en dus zijn er amper regels voor het gebruik en de gebruikers. Deze leden zijn er sterk voor om de fiets, ook de elektrische, ruim baan te geven en het gebruik ervan te faciliteren en stimuleren waar mogelijk. Maar het moet wel veilig voor iedereen en deze leden zien nu dat het publiek van de snorscooter overstapt op de fatbike. Het veelal asociale en onveilige verkeersgedrag dat heeft geleid tot strengere regels voor snorscooters is meeverhuisd naar de fatbike, maar dan zonder de leeftijdsbeperking die we hadden voor snorscooters.

De leden van de VVD-fractie constateren dat fatbikes steeds vaker voor gevaarlijke verkeerssituaties zorgen door snelheidsverschillen met andere weggebruikers en onbedachtzaam rijgedrag. Fatbikes, vaak opgevoerd en onverzekerd, zijn steeds meer betrokken bij ongevallen in het verkeer.

De leden van de NSC-fractie zijn verheugd dat de Minister aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis (Kamerstuk 29 398, nr. 1091) opvolging gegeven heeft door te komen met de «Aanpak opvoeren elektrische fietsen, waaronder fatbikes». Met deze aanpak worden naar het oordeel van deze leden goede eerste stappen gezet in het terugbrengen van fatbikeoverlast. Desalniettemin zijn deze leden van mening dat de voorgestelde aanpak niet ver genoeg gaat en daarom hebben zij nog enkele vragen over dit onderwerp.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes. Het plan is om hard- en software te verbieden en dat is wat deze leden betreft een stap in de goede richting, maar deze leden willen daar snelheid in. Een periode van zes maanden, voordat dit verbod wordt ingevoerd, is echt te lang.

De leden van de SGP-fractie vragen graag aandacht voor de oproep van een vijftigtal gemeenten, artsen en de Fietsersbond om opgevoerde fatbikes verder aan banden te leggen.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben al langere tijd zorgen over de toenemende overlast die bestuurders van fatbikes veroorzaken. De populariteit van deze fietsen neemt de laatste tijd enorm toe, en daarmee ook de overlast. Overigens constateren deze leden dat de meeste overlast die ervaren wordt al om strafbare feiten gaat, zoals het rijden op stoepen, in voetgangersgebieden, met opgevoerde fietsen of continu aangedreven. Deze leden herkennen dergelijk gedrag van gebruikers van snorfietsen, die inmiddels (na invoering van de helmplicht) minder gebruikt worden. Bestuurders van fatbikes zijn echter ook kwetsbare verkeersdeelnemers. Dat geldt immers voor alle fietsers. Zij verdienen daarom ook afdoende bescherming tegen andere verkeersdeelnemers. Deze leden hebben met instemming gelezen dat er gevolg is gegeven aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis betreffende fatbikes.

De Ministeries van IenW en Justitie en Veiligheid (JenV) delen de zorgen die er zijn rond het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes. Door de hoge snelheid ontstaan gevaarlijke situaties en berijders zijn zich vaak niet bewust van de risico's. In reactie op deze ontwikkeling en naar aanleiding van de motie van de leden Van Dijk en Grinwis, heeft het ministerie daarom eind maart een aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes, naar de Kamer verstuurd.⁹ In de beantwoording van de vragen uit dit schriftelijk overleg wordt daar nader op ingegaan, evenals op de andere vragen die zijn gesteld door de fracties met betrekking tot dit onderwerp. De beantwoording van de vragen is geclusterd onder een aantal subthema's:

- Huidige aanpak
- Markttoezicht
- Handhaving door politie
- Communicatie-aanpak
- Fatbike als aparte voertuigcategorie
- Verbod op opvoersets
- Algeheel verbod op opvoeren
- Minimumleeftijd
- Overige vragen

2.1 Huidige aanpak

De leden van de D66-fractie vragen welke actie er tot op heden is ondernomen om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan en welke acties de Minister van plan is te ondernemen na ontvangst van deze petitie.

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1101

Het Ministerie van IenW heeft eind maart de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes, naar de Tweede Kamer verstuurd.¹⁰ Deze aanpak bevat maatregelen die ingrijpen in de hele keten van de elektrische fiets: vanaf de productie tot het gebruik op straat. Deze maatregelen worden op dit moment verder uitgewerkt. Parallel aan de uitwerking worden op dit moment al verschillende acties uitgevoerd. Zo handhaaft de politie op straat door middel van de inzet van rollentestbanken en houdt de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) toezicht op de marktaanbieders die ten onrechte voertuigen op de markt hebben gezet als elektrische fietsen. Ook pakken veel fabrikanten hun eigen verantwoordelijkheid en nemen zelf verschillende initiatieven om het opvoeren van elektrische fietsen tegen te gaan.

In de petitie die 18 juni 2024 is aangeboden aan de vaste Kamercommissie IenW roepen verschillende organisaties de Tweede Kamer en de Minister van IenW op om in aanvulling op de huidige aanpak, meer landelijke maatregelen te treffen tegen opgevoerde fatbikes. In de petitie worden drie landelijke maatregelen voorgesteld: het verbieden van de verkoop van opgevoerde e-bikes, het invoeren van een minimumleeftijd en het lanceren van een landelijke voorlichtingscampagne voor ouderen en kinderen. In het vervolg van deze beantwoording zal hierop ingegaan worden.

De leden van de SGP-fractie horen graag hoe de Minister aankijkt tegen een verbod op de verkoop van niet goedgekeurde elektrische fietsen, een minimumleeftijd van bijvoorbeeld 12 jaar voor elektrische fietsen en een landelijke voorlichtingscampagne tegen het opvoeren van elektrische fietsen.

De leden van de ChristenUnie fractie stellen concreet voor om een minimumleeftijd van 12 of 16 jaar (zoals de politie voorstelt) voor elektrische fietsen in te voeren, een verbod op verkoop van opgevoerde fatbikes, fietsen, lichte elektrische voertuigen (LEV's) en snor- en bromfietsen, een generiek verbod op opvoersetsjes en een campagne voor fatsoenlijk fietsgedrag. Deze leden vragen de Minister stuk voor stuk en uitgebreid op deze mogelijke maatregelen te reageren.

In het vervolg van deze beantwoording wordt nader ingegaan op deze maatregelen in de eerder genoemde subthema's.

2.2 Markttoezicht

De leden van de GroenLinks-PvdA-fractie constateren dat de bestaande regels onvoldoende zijn om grip te krijgen op het probleem en tevens ook onvoldoende worden gehandhaafd. Een groot deel van de fatbikes voldoet niet aan de wettelijke eisen. Een deel is geheel illegaal en geïmporteerd zonder typegoedkeuring, met te veel vermogen, te zwakke remmen etc. Maar ook de meeste legale fatbikes kunnen heel gemakkelijk worden opgevoerd en voor enkele tientjes is bij elke webshop een gashendel te bestellen. De Minister schrijft dat de inspecties enkele bedrijven heeft aangeschreven, maar is dit voldoende afschrikwekkend? De illegale modellen en gadgets zijn immers nog steeds te koop. Is hier blijvend aandacht voor?

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1101

De ondertekenaars van de petitie vragen om meer actie tegen het aanbod van opgevoerde elektrische fietsen. De leden van de D66-fractie vragen of de Minister in kan gaan op de in de petitie genoemde mogelijkheden om het aanbod van opgevoerde elektrische fietsen tegen te gaan.

Een opgevoerde e-bike bestaat in juridische zin niet. Het gaat dan om een niet gekeurde bromfiets, die als e-bike is verkocht. Verkoop daarvan voor het gebruik op de openbare weg is verboden. Op het moment van de verkoop is het voertuig een «fiets met trapondersteuning» (e-bike), of een «bromfiets». Voor beide voertuigen zijn de voor die voertuigcategorie gestelde eisen van toepassing. Bij het opvoeren wordt na het in gebruik nemen van het voertuig iets (technisch) aangepast, waardoor het voertuig niet meer aan de eisen voldoet. Daarom is verkoop verboden. De ILT treedt op als een overtreding wordt geconstateerd. De ILT heeft enkele tientallen bedrijven aangeschreven. Met een waarschuwing. In gevallen waar daarna nog sprake was van een overtreding, heeft de ILT ook «een last onder dwangsom» opgelegd. Op die manier treedt de ILT handhavend op. Alle bedrijven waartegen de ILT handhavend heeft opgetreden zijn inmiddels gestopt met het aanbieden van ongekeurde bromfietsen. Handhavend optreden heeft dus effect. Echter, de ILT constateert dat door de grote vraag naar deze producten het aantal aanbieders ook snel toeneemt. De ILT heeft blijvende aandacht en stelt actief inspecties in om te controleren of er ongekeurde bromfietsen worden aangeboden. Wanneer bij een aanbieder geconstateerd wordt dat er ongekeurde bromfietsen aangeboden worden, dan wordt op een vergelijkbare wijze handhavend opgetreden.

2.3 Handhaving door politie

De leden van de PVV-fractie hebben tot hun spijt kennisgenomen van de grote hoeveelheid illegale fatbikes die betrokken zijn geraakt bij een ongeval in het Nederlandse verkeer. Deze leden vragen aan de Minister hoe vaak de politie en andere instanties handhavend hebben opgetreden tegen bestuurders van deze illegaal opgevoerde fatbikes.

Omdat gehandhaafd kan worden op verschillende gronden en omdat binnen die handhaving geen aparte registratie van fatbikes plaatsvindt, zijn er geen cijfers te geven over hoe vaak handhavend is opgetreden tegen de bestuurder van een fatbike. Indien geconstateerd wordt dat een e-bike (waaronder een fatbike) is opgevoerd dan kan hierop op verschillende gronden worden gehandhaafd. Bijvoorbeeld op grond van artikel 32 sub a van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) of artikel 20h WVV 1994, dat het gebruik van een niet goedgekeurd voertuig strafbaar stelt.

Verder zijn er ook verschillende mogelijkheden om te handhaven in gevallen waar jongeren overlast veroorzaken op- of met een fatbike, bijvoorbeeld op grond van 426bis Wetboek van Strafrecht (hinderlijk volgen) en artikel 5 WVV 1994 (hinder/gevaar op de weg).

De leden van de PVV-fractie willen ook graag weten welke sancties zijn opgelegd aan de bestuurders van illegaal opgevoerde fatbikes en hoe vaak een sanctie is uitgebleven vanwege een sepot of een andere oorzaak. De leden van de NSC-fractie hebben gevraagd hoeveel boetes er zijn opgelegd voor zowel opgevoerde fatbikes als voor opgevoerde e-bikes.

Bij een eerste overtreding voor het rijden met een fatbike, waarbij de trapondersteuning niet stopt bij 25 km/u of indien de fatbike beschikt over een gashendel waarmee de fatbike harder dan 6 km/u kan rijden zonder te trappen, wordt er proces-verbaal opgemaakt en krijgt de overtreder een waarschuwing dat bij een tweede geconstateerde overtreding de fatbike in beslag zal worden genomen. De boete voor het rijden met een illegale (opgevoerde) fiets met trapondersteuning bedraagt € 310,-.

De Wegenverkeerswet 1994 bevat de definities van verschillende categorieën voertuigen. De juridische begripsbepaling is zodanig geformuleerd dat meerdere voertuigen onder dezelfde categorie kunnen vallen. Eén van de categorieën betreft fietsen met trapondersteuning. De fatbike is een variant van de fiets met trapondersteuning. Om deze reden bestaat er geen feitcode die specifiek op de fatbike ziet. Als gevolg hiervan is het niet mogelijk om op basis van een feitcode en/of categorie enkel zaken te selecteren waarin een fatbike betrokken is en is het niet mogelijk om exacte cijfers te verstrekken van handhavend optreden door de politie en (al dan niet) opgelegde sancties en/of inbeslagname voor overtredingen met e-bikes en/of fatbikes.

In 2022 werden er voor het gebruik van voertuigen zonder goedkeuring voor toelating tot het verkeer op de openbare weg (illegaal opgevoerde voertuigen)z 1.347 boetes opgelegd. In 2023 waren dat er 4.357. In 2024 zijn er tot nu toe 4.103 boetes opgelegd. Met name vanaf 2023 laten deze cijfers een sterke stijging zien. Hierbij wordt opgemerkt dat in 2024 de handhaving op illegale fietsen met trapondersteuning is geïntensiveerd. Zoals hiervoor vermeld zijn geen cijfers bekend over het aandeel van fatbikes hierin. Volgens de politie is naar schatting bij het merendeel van deze geconstateerde overtreding een fatbike betrokken.

De leden van de NSC-fractie vragen of er ook fatbikes in beslag worden genomen.

Ook hierover wordt geen aparte registratie bijgehouden door de politie. Voor opgevoerde fatbikes geldt dezelfde regelgeving als voor andere niet-goedgekeurde vervoermiddelen op de openbare weg, bijvoorbeeld elektrische steps. Dit betekent dat wanneer iemand een eerste keer deze overtreding maakt, er naast het proces verbaal (met bijbehorende sanctie) ook een waarschuwing wordt gegeven. Wanneer dezelfde persoon zich nog een keer op de openbare weg bevindt met het niet-goedgekeurde voertuig, volgt inbeslagname.

De leden van de NSC-fractie vinden de intensivering van handhaving met veel nieuwe extra rollerbanken een goede zaak. Deze leden vragen of elke gemeente inmiddels beschikt over een of meerdere rollenbanken.

Inmiddels zijn alle 247 rollentestbanken uitgerold waarmee alle politie-eenheden over de nieuwe rollentestbank beschikken.

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben al langere tijd zorgen over de toenemende overlast die bestuurders van fatbikes veroorzaken. Deze leden hebben met instemming gelezen dat er gevolg is gegeven aan de motie-Olger van Dijk/Grinwis betreffende fatbikes. Zij vragen wat de eerste ervaringen zijn met controles via de speciale rollentestbanken.

Zoals uit het voorgaande antwoord blijkt, beschikt elke politie-eenheid inmiddels over de nieuwe rollentestbanken. Wel vraagt de invoering van de nieuwe rollentestbanken tijd, omdat deze een compleet andere

bediening hebben. Hiervoor moeten de politieagenten worden opgeleid. Om deze reden zijn de nieuwe rollentestbanken nog niet in alle eenheden volledig in gebruik.

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes. Het plan is om hard- en software te verbieden en dat is wat deze leden betreft een stap in de goede richting, maar deze leden willen daar snelheid in. Een periode van zes maanden, voordat dit verbod wordt ingevoerd, is echt te lang. De leden vragen wat voor maatregelen er tot het moment van invoering van het verbod op hard- en software mogelijk zijn om strenger te handhaven op snelheidsovertredingen bij fatbikes.

Zoals aangegeven bij het antwoord op de vraag van de leden van de PVV-fractie beschikt de politie over een breed palet aan middelen om te handhaven tegen verkeersonveilig gedrag en overlast waarbij een fatbike is betrokken. Met de nieuwe rollentestbanken beschikt de politie ook over middelen om opgevoerde fatbikes op te sporen. De handhavingsmogelijkheden zijn dan ook sterk toegenomen. Daarnaast ligt er echter ook een verantwoordelijkheid bij de bestuurders van de fatbikes zelf en, omdat het vaak om zeer jonge bestuurders gaat, de ouders van de bestuurders.

Het Ministerie van IenW werkt op dit moment aan een brede aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes. Deze aanpak bevat maatregelen die ingrijpen in de hele keten van de elektrische fiets: vanaf de productie tot het gebruik op straat. Zo wordt ook een communicatie- en bewustwordingscampagne ontwikkeld om de gebruikers aan te spreken op hun verantwoordelijkheden en de risico's van het opvoeren van elektrische fietsen/fatbikes. De communicatiecampagne zal, zoals de Kamer in maart is gemeld, na de zomer gaan lopen. Ten slotte geldt dat de zogenoemde «VARAS feiten» (Verkeersveelplegers, Afleiding, Roodlichtnegatie, Alcohol & Drugs en Snelheidsovertredingen) voor de politie prioriteit hebben. Dat betekent niet dat handhaving van overtredingen met elektrische fiets (waaronder fatbikes) geen aandacht hebben, maar dit gebeurt in de reguliere surveillance.

De leden van de BBB-fractie vragen of er nog verder wordt ingezet op de scholing van verbalisanten, aangezien de Minister aangeeft dat voor controles op hard- en software bij fatbikes extra kennis is vereist.

Handhaving in het verkeer is onderdeel van de reguliere politietaak, het is niet proportioneel om een aanvullende specialistische opleiding aan te bieden zodat een verbalisant ingewikkelde hard- en software op fatbikes kan opsporen, waarvan de techniek ook continu verandert. De markt van elektrische fietsen ontwikkelt zich razendsnel, er verschijnen continu nieuwe modellen met bijbehorende accessoires op de markt. Dit geldt eveneens voor de soft- en hardware waarmee bijvoorbeeld fatbikes tegenwoordig kunnen worden opgevoerd. In geval van een ernstig ongeluk waarbij de politie aanwijzingen heeft dat het gaat om een opgevoerde elektrische fiets (zoals een fatbike) volgt wel een uitgebreid onderzoek door het ongevallenanalyseteam van de politie. Daarbij wordt ook de aanwezigheid van soft- en hardware onderzocht.

2.4 Communicatie-aanpak

De leden van de PVV-fractie zijn van mening dat er een grote verantwoordelijkheid ligt bij ouders van kinderen. Daarom verzoeken deze leden de Minister om in te zetten op adequate

voorlichting aan ouders, zodat de gevaren van een (opgevoerde) fatbike ook bij hen duidelijk worden gemaakt.

De leden van de VVD-fractie benadrukken het belang van een snelle uitrol van de campagne en vragen op welke manier in de communicatieaanpak van het ministerie ook de ouders worden meegenomen. Ook vragen deze leden hoe verzekeraars een rol kunnen spelen in de communicatie en bewustwording.

De leden van de D66-fractie geven aan dat in de petitie wordt voorgesteld om een publiekscampagne te starten over de gevaren en regels op het gebied van het opvoeren van elektrische fietsen. Kan de Minister aangeven hoe hij naar dit voorstel kijkt? Is hij bereid om het voorstel van de diverse gemeenten over te nemen?

Wat betreft de voorlichtingscampagne vragen de leden van de SGP-fractie om snel actie te ondernemen met het oog op het komende schoolseizoen.

Communicatie is onderdeel van de aanpak tegen het opvoeren van elektrische fietsen, waaronder fatbikes, die het ministerie 29 maart 2024 met de Kamer heeft gedeeld.¹¹ Deze communicatie-aanpak wordt momenteel uitgewerkt en richt zich enerzijds op ouders van jongeren met een (opgevoerde) elektrische fiets en anderzijds op de jongeren zelf. Met deze communicatie-aanpak moet het duidelijk worden wat de regels en mogelijke consequenties zijn van het rijden op een opgevoerde elektrische fiets, waaronder fatbikes. De communicatie-aanpak wordt naar verwachting direct na de zomervakantie, bij de start van het nieuwe schooljaar, uitgerold. Eerder is niet mogelijk, omdat het tijd vergt om een effectieve communicatie-aanpak te ontwikkelen. Daarnaast wil het ministerie zoveel mogelijk mensen bereiken en dan is een start midden in de zomervakantie geen geschikt moment. Het ministerie zet in de communicatie-aanpak ook in op de regels rondom aansprakelijkheid en het (al dan niet) verzekerd zijn bij een ongeval met een opgevoerde elektrische fiets. De communicatiemiddelen die hiervoor worden ontwikkeld, worden gedeeld met campagnepartners zoals gemeenten, provincies, politie en andere belanghebbende partijen. Hier worden verzekeraars ook bij betrokken.

De boodschap die met de communicatie-aanpak onder andere wordt meegegeven is wat de consequenties zijn als je met een opgevoerde elektrische fiets deelneemt aan het verkeer. De bestuurder van zo'n fiets heeft bij een ongeluk niet de gebruikelijke bescherming voor fietsers. Een opgevoerde elektrische fiets wordt namelijk aangemerkt als een motorrijtuig. Dat betekent dat de bestuurder eerder aansprakelijk gesteld kan worden bij een ongeluk. Er geldt op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) de verplichting om een WAM-verzekering af te sluiten. Het niet voldoen aan deze verplichting is strafbaar. Daarnaast kunnen er hoge aansprakelijkheidskosten volgen uit een ongeval, zoals hoge ziektekosten van de andere weggebruiker(s) en ook de kosten voor schade die een tegenpartij en de bestuurder zelf ondervindt komen voor rekening van de bestuurder van de opgevoerde elektrische fiets.

Ook de aansprakelijkheidsverzekering voor Particulieren (AVP) dekt de schade veroorzaakt door een opgevoerde fiets niet. Wanneer een kind van onder de 14 jaar betrokken is bij een ongeval, kan de ouder aansprakelijk zijn en dus ook moeten opdraaien voor de gemaakte kosten. Voor oudere

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1101

kinderen geldt dat deze zelf aansprakelijk kunnen worden gesteld, waarbij voor kinderen van 14 en 15 jaar geldt dat ook hier de ouder of voogd nog aansprakelijk is als deze redelijkerwijs in staat was te voorkomen dat het kind schade zou veroorzaken, maar niet heeft ingegrepen.

Kortom, het rijden met opgevoerde elektrische fietsen kan bij een ongeval, naast de gezondheidsrisico's, ook stevige financiële gevolgen hebben voor zowel het kind als de ouder of voogd.

Verder ontwikkelt jongerenorganisatie TeamAlert specifiek voor de doelgroep jongeren twee projecten voor scholen gericht op de risico's in het verkeer voor elektrische fietsen, waarbij de fatbike ook specifiek wordt meegenomen. In opdracht van het ministerie gaat TeamAlert voor deze projecten pilots uitvoeren, alvorens de projecten uit te rollen op middelbare scholen. Met de pilots wordt achterhaald of de projecten in de praktijk net zo goed werken als op papier is bedacht. De eerste pilots zijn positief ontvangen door de doelgroep. Ook worden deze projecten in opdracht van het ministerie op kwaliteit getoetst door CROW, zodat ze opgenomen kunnen worden in de Toolkit Verkeerseducatie. Zoals ook al in de Kamerbrief van maart is aangekondigd, zullen deze projecten gereed zijn voor het nieuwe schooljaar 2024–2025 en kunnen dus na de zomer direct worden ingezet. Decentrale overheden en vervoerregio's, evenals scholen zelf, kunnen hiervoor contact opnemen met TeamAlert. Op basis van beschikbare financiering kan TeamAlert deze projecten gericht op de risico's in het verkeer voor elektrische fietsen zelfstandig uitvoeren.

2.5 Fatbike als een aparte voertuigcategorie

De leden van de GroenLinks/PvdA-fractie stellen de vraag of de fatbike, en zijn rol in het verkeer, wel recht wordt gedaan door deze als elektrische fiets te zien. En als deze niet iets anders dan een elektrische fiets kan zijn, of de regels rond elektrische fietsen wel voldoen. Een lager vermogen dan nu, veel lastiger maken om ze op te voeren, een helmplicht en een leeftijdsgrens, verzekeringsplicht en veel meer handhaving. De roep uit de samenleving klinkt luid en wordt ook gehoord door deze leden. Het eerdere antwoord van de Minister voldoet daarom niet. Er is snel een praktische, effectieve oplossing nodig.

De leden van de NSC-fractie vragen om een nadere toelichting waarom onderscheid maken tussen elektrische fietsen en fatbikes niet nodig is.

De Minister gaf aan dat een fatbike onder de elektrische fiets valt omdat het dezelfde kenmerken heeft. De leden van de BBB-fractie vragen of de Minister mogelijkheid ziet om de fatbike tóch te onderscheiden van de elektrische fiets zodat er vervolgstappen ondernomen kunnen worden zonder dat de elektrische fietsen van mensen worden afgepakt.

De leden van de SGP-fractie lezen dat het juridisch lastig is om onderscheid te maken tussen een fatbike en andere elektrische fietsen. Deze leden constateren dat er elektrische fietsen, waaronder fatbikes, zijn met alleen een rotatiesensor, waarbij de motor maximaal levert als je niet trapt. Er zijn ook elektrische fietsen die een trapkrachtsensor hebben. Dan krijg je geen ondersteuning als je niet trapt. Deze leden hebben de indruk dat met alleen een rotatiesensor eerder grote snelheden bereikt worden dan met een trapkrachtsensor. Deelt de Minister deze analyse? Ziet hij mogelijkheden om qua regelgeving (minimum-

leeftijd, helmplicht, ...) onderscheid te maken tussen elektrische fietsen met of zonder trapkrachtsensor?

De leden van de SGP-fractie constateren dat fatbikes van andere elektrische fietsen onderscheiden kunnen worden door de dikte van de banden. Zij horen graag in hoeverre dit aanknopingspunten kan bieden voor gerichte maatregelen zoals een minimumleeftijd en een helmplicht.

Het kan nodig zijn een fatbike duidelijk te definiëren om explicietere handhaving op dit type fiets te vergroten. Te denken valt hierbij aan de breedte van banden, of stevigheid van het frame. De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister te onderzoeken of hier kansen liggen om de kwaliteit van fietsen te vergroten.

Een fatbike wordt gezien als een elektrische fiets wanneer deze voldoet aan de kenmerken van een elektrische fiets. Dat betekent dat de fatbike maximaal trapondersteuning biedt tot 25 km/uur, niet is voorzien van een gashendel voor snelheden boven de 6 km/uur en een maximaal vermogen heeft van 250 Watt. Wanneer een fatbike niet aan de hier bovengenoemde kenmerken voldoet, wordt deze niet gezien als elektrische fiets. Het is dan een bromfiets of speedpedelec, en moet dan ook aan de regels voor dergelijke voertuigen voldoen. Dat betekent dat de fatbike een typegoedkeuring moet hebben en voorzien moet zijn van een kentekenplaat. De gebruiker moet dan een rijbewijs hebben, minimaal 16 jaar zijn en een helm dragen. Hier kan en wordt op gehandhaafd, zowel in de verkoopfase als de gebruiksfase. Zie de subthema's markttoezicht en handhaving door politie.

Het Ministerie van IenW heeft laten onderzoeken of er onderscheid gemaakt kan worden tussen fatbikes en andere elektrische fietsen en of het haalbaar is om aparte maatregelen in te voeren voor fatbikes.¹² Uit het onderzoek blijkt dat het technisch lastig is om fatbikes juridisch te onderscheiden van andere elektrische fietsen. Diverse fracties geven aan te constateren dat fatbikes onderscheiden kunnen worden door de dikte van de banden. Het onderzoek toont aan dat dit in theorie mogelijk is, maar er verschillende redenen zijn om dit niet te doen. Ten eerste is een onderscheid op basis van banddikte niet te rechtvaardigen, omdat banddikte niet een kenmerk is dat aantoonbaar leidt tot een onveilig voertuig of onveilig weggedrag. Ten tweede is een onderscheid op basis van banddikte een maatregel die moeilijk handhaafbaar is en makkelijk omzeild kan worden, waardoor de ervaren problematiek zich naar andere soorten elektrische fietsen kan verplaatsen. Het Ministerie van IenW ziet op basis van het onderzoek dan ook geen mogelijkheid voor een aparte voertuigcategorie voor fatbikes. Dit heeft als consequentie dat nieuwe maatregelen voor alle elektrische fietsen gaan gelden.

Dezelfde redenering is toepasbaar op de vraag ten aanzien van de mogelijkheden om qua regelgeving onderscheid te maken tussen elektrische fietsen met of zonder trapkrachtsensor. Bij sommige elektrische fietsen zonder trapkrachtsensor is er inderdaad de mogelijkheid om snel te accelereren en ook om hogere snelheden in stand te houden, zonder dat de berijder hier zelf veel moeite voor hoeft te doen. Dit komt doordat de elektrische ondersteuning in dit geval los staat van het vermogen dat de fietser met eigen spierkracht uitoefent. De fietsfabrikant kan dit vastleggen in de software die de motor aanstuurt. Maar deze ondersteuning moet volgens de regelgeving ophouden als de fiets

¹² Kamerstuk 29 398, nr. 1101 (bijlage).

de snelheid van 25 km/uur heeft behaald, of als de fietser ophoudt met trappen. Onderscheid maken tussen elektrische fietsen met of zonder trapkrachtsensor is volgens het ministerie niet te rechtvaardigen, omdat dit ook niet een kenmerk is dat aantoonbaar leidt tot een onveilig voertuig of onveilig weggedrag. Daarnaast zou een dergelijk onderscheid moeilijk handhaafbaar zijn en pakt dit niet de kern van het probleem, het opvoeren van elektrische fietsen, aan.

2.6 Verbod op opvoersets

De leden van de VVD vragen de Minister hoe in dit kader ook de (online) verkoop van opvoersetjes aangepakt kan worden. Want handhaving op de openbare weg kan slechts «het topje van de ijsberg» aanpakken, terwijl de opvoersetjes ondertussen naar hartenlust aangeschaft kunnen worden. Kan ook gehandhaafd worden op de (online) verkoop van de setjes en hoe kan een oplossing gevonden worden voor de belemmeringen die hierbij mogelijk spelen in verband met de Europese markt en gebruik buiten de openbare weg?

De leden van de NSC-fractie lezen dat de Minister een verbod op de aanwezigheid van opvoersetjes op de openbare weg voorstelt. Dat is een begin, maar het lijkt de verkoop van opvoersetjes zelf niet aan te pakken. Klopt deze constatering?

Een algeheel verbod op het verkopen van opvoersets is om verschillende redenen niet haalbaar. Uitgelegd wordt waarom niet. Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 is het mogelijk om onderdelen voor voertuigen, waarvoor een (type)goedkeuring verplicht is, in de handel te brengen. In veel gevallen is voor het in de handel brengen van onderdelen voor deze voertuigen wel een goedkeuring nodig. Echter bij een fiets met trapondersteuning is geen (type)goedkeuring verplicht en hoeven de onderdelen voor deze voertuigen als gevolg daarvan ook niet goedgekeurd te worden. Het is dus de vraag of voor de opvoersets die in de handel worden gebracht een goedkeuring vereist of verleend is. Samen met toezichthouders gaat het ministerie bezien wat er mogelijk is in het kader van de handhaving op deze goedkeuringsverplichting.

Toezichthouders houden primair toezicht op producten die op de markt worden aangeboden door Nederlandse marktaanbieders. Echter, het aanbod van hard- en software is een internationale markt, zowel Europees als wereldwijd. Voor toezichthouders is het beperkt mogelijk om effectief toezicht te houden aanbieders die niet in Nederland zijn gevestigd. Dit beperkte toezicht geldt voor hardware aangeboden door buitenlandse aanbieders, wat via internationale bezorgdiensten wordt thuisbezorgd. Het beperkte toezicht geldt ook voor software. Dit kan gemakkelijk via buitenlandse aanbieders online worden gedownload en op de fiets worden geïnstalleerd. Tevens moet opgemerkt worden dat wanneer een consument een product direct buiten de Europese Unie bestelt, dit product niet op de markt wordt aangeboden. De toezichthouders kunnen hier niet tegen optreden. Toezicht op de markt voorkomt daarom naar verwachting niet dat opvoersets worden gekocht. Een samenspel tussen markttoezicht en toezicht op de openbare weg is nodig om het opvoeren effectief tegen te gaan.

2.7 Algeheel verbod op opvoeren

De leden van de NSC-fractie vragen of de Minister kan aangeven waarom hij niet gekozen heeft voor een algeheel opvoerverbod voor alle soorten elektrische fietsen, waaronder fatbikes,

waarmee het rijden op een opgevoerde tweewieler op privéterrein en op de openbare weg verboden zou worden? Heeft de Minister in beeld welke regelgeving aangepast zou moeten worden om een algeheel opvoerverbod voor elektrische fietsen mogelijk te maken? Zo nee, is de Minister bereid dat in kaart te brengen?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen de Minister te reageren op het voorstel van de BOVAG voor een generiek verbod op opgevoerde fietsen, wat ook van toepassing is op het privéterrein. Dit vraagt dat de regelgeving van opgevoerde elektrische fietsen wordt losgekoppeld van de Wegenverkeerswet 1994 en het gebruik op de weg, aangezien handhaving van opgevoerde fietsen in de huidige situatie enkel plaatsvindt op basis van gebruik op de openbare weg. Deze leden vragen de Minister te onderzoeken welke regelgeving aangepast zou moeten worden.

Het Ministerie van IenW heeft al laten onderzoeken of een algeheel verbod op opvoeren mogelijk is en wat de voor- en nadelen zijn ten opzichte van het huidige beleid.¹³ Daaruit is geconcludeerd dat een totaalverbod op opvoeren niet effectiever is in de aanpak van opgevoerde elektrische fietsen dan de huidige wetgeving. Het is daarnaast ook buitenproportioneel in vergelijking met overige wetgeving voor andere typen voertuigen in Nederland. Met een totaalverbod wordt waarschijnlijk bedoeld een verbod op het opvoeren van een voertuig en op het gebruik daarvan, op welke plaats dan ook. Dus bijvoorbeeld ook in de achtertuin, waar de Wegenverkeerswet (WVW) 1994 niet geldt en handhaven daardoor ingewikkeld is. Gelet op het belang van verkeersveiligheid is het nodig om een verbod te richten op de openbare weg. Dat is nu ook het geval: het is verboden gebruik te maken van een opgevoerde fiets op de openbare weg, als daarvoor geen goedkeuring is verleend. Voor de huidige problemen, op de openbare weg, heeft een totaalverbod dan ook geen toegevoegde waarde.

Een algemeen verbod past naar zijn aard niet in de WVW 1994. Daarvoor is andere meer algemene wetgeving passender, bijvoorbeeld het Wetboek van Strafrecht. In Nederland is het altijd toegestaan om elk type voertuig aan te passen naar eigen inzicht, zolang het alleen op privéterrein gebruikt wordt of als men het voertuig eerst ter keuring aanbiedt aan de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW). Om voor e-bikes of fatbikes een ander regime te hanteren dan voor elk ander type voertuig in Nederland, is niet proportioneel.

2.8 Minimumleeftijd

De leden van de VVD-fractie vragen de Minister, gezien de actualiteit en zorgelijke situatie op vele plekken in het land, welke mogelijkheden er zijn om een leeftijdsgrens van 12 jaar in te stellen voor het gebruik van fatbikes (en juridisch gezien dus ook voor elektrische fietsen).

De leden van de NSC-fractie vragen zich af waarom een minimumleeftijd van 12 of 14 jaar niet onderzocht is. Kan de Minister in kaart brengen wat nodig is, aan onder andere wet- en regelgeving, voor een minimumleeftijd van 12 en 14 jaar, en dat voor het einde van het zomerreces? Kan de Minister daarbij ook de voor- en nadelen aangeven?

¹³ Antea Group 2023, *Beleidsopties ter preventie van het opvoeren van elektrische fietsen*.

De leden van de NSC-fractie vragen om een reactie op het pleidooi van Politie Nederland voor een minimumleeftijd van 16 jaar voor fatbikes.

De leden van de D66-fractie vragen de Minister hoe hij kijkt naar het voorstel van de diverse gemeenten om een minimumleeftijd in te voeren voor elektrische fietsen? Erkent de Minister dat er bij ongelukken met elektrische fietsen jonge kinderen (10–14 jaar) betrokken zijn?

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen zij de Minister te reageren op de constatering dat uit recente cijfers van VeiligheidNL blijkt dat meer dan de helft van de slachtoffers van ongelukken met fatbikes kinderen tussen de 10 en 14 jaar zijn, en dat zeker een kwart met hersenletsel op de spoedeisende hulp belandt. Is de Minister het eens met deze leden dat we zulke jonge kinderen tegen zichzelf moeten beschermen? Niet voor niets is er ook een minimumleeftijd voor het besturen van een snorfiets.

Het Ministerie van IenW heeft de mogelijkheid voor een minimumleeftijd voor fatbikes en alle elektrische fietsen al laten onderzoeken door Sweco. Dit rapport is gedeeld bij de Kamerbrief van 29 maart 2024.¹⁴ In de paragraaf «fatbike als aparte voertuigcategorie» van deze beantwoording is uiteengezet waarom het niet mogelijk is om de fatbike te onderscheiden van andere elektrische fietsen. Daarom is de mogelijkheid voor een minimumleeftijd voor alle elektrische fietsen onderzocht, met 16 jaar als uitgangspunt. De reden hiervoor is dat een leeftijdsgrens van onder de 16 jaar tot handhavingsproblemen leidt vanwege de identificatieplicht die pas vanaf 14 jaar geldt. Ook wordt met een minimumleeftijd van 12 of 14 jaar een nieuwe leeftijdsgrens geïntroduceerd die niet logisch aansluit op de bestaande leeftijdsgrens voor snorfietsen, die ook maximaal 25 km/uur mogen. Een ander argument is ongevalsonderzoeken tot op heden geen verhoogd risico tonen voor de leeftijdsgroep tot en met 15 jaar. In de Kamerbrief heeft het ministerie aangegeven de ontwikkelingen en cijfers te blijven monitoren.

De leden van de NSC-fractie vragen ook om een reactie op het pleidooi van de politie om een minimumleeftijd van 16 jaar in te stellen voor elektrische fietsen. Zoals aangegeven in de Kamerbrief, is in het rapport over de effecten van een minimumleeftijd met name gekeken naar de bereikbaarheid van scholen. Daaruit bleek dat een minimumleeftijd de zelfstandige mobiliteit van middelbare scholieren, vooral in regionale gebieden, beperkt. Bij een minimumleeftijd van 16 jaar worden ruim 30.000 scholieren getroffen die langere afstanden met de elektrische fiets afleggen en geen goed OV-alternatief hebben. Op basis hiervan wordt een minimumleeftijd niet proportioneel geacht om het probleem van opgevoerde elektrische fietsen aan te pakken. Deze maatregel heeft namelijk niet alleen betrekking op de gebruikers van opgevoerde elektrische fietsen, maar ook op de gebruikers van elektrische fietsen die niet zijn opgevoerd. Dit pakt de kern van het probleem, het opvoeren, niet aan.¹⁵

De leden van de ChristenUnie-fractie vragen of de Minister erkent dat er bij ongelukken met e-bikes jongere kinderen (tussen de 10 en 14 jaar) betrokken zijn en om te reageren op de recente cijfers van VeiligheidNL. De ongevalscijfers met betrekking tot fatbikes zijn inderdaad zorgelijk. Het

¹⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1101

¹⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1101

is echter lastig conclusies te trekken op basis van deze aantallen, omdat er geen cijfers zijn over aantallen fatbikes en afgelegde kilometers. Sweco heeft in haar onderzoek over de minimumleeftijd geconcludeerd dat er nog weinig verkeersveiligheidsonderzoek naar jongeren op de elektrische fiets beschikbaar is. De snelheidsmetingen en ongevalsonderzoeken die tot op heden zijn verricht tonen geen verhoogd risico voor de leeftijdsgroep tot en met 15 jaar.¹⁶ Het ministerie sluit zich aan bij de conclusie van VeiligheidNL dat er verdiepend onderzoek nodig is. Het ministerie gaat een stakeholderbijeenkomst organiseren om de voor- en nadelen van een minimumleeftijd van 12 of 14 jaar nader te onderzoeken, zoals de leden van de NSC-fractie ook vragen. Daar is al wel naar gekeken, maar gezien de oproep van verschillende belanghebbende partijen hecht het ministerie er waarde aan hier nogmaals maar te kijken en daar zoveel mogelijk partijen bij te betrekken, waaronder politie, VeiligheidNL, Fietzersbond en gemeenten. De NSC-fractie vraagt om hier voor het einde van het zomerreces op terug te komen. De bijeenkomst zal zo snel mogelijk georganiseerd worden, zodat de Kamer kort na de zomer hierover geïnformeerd kan worden. Parallel zoekt het ministerie uit wat nodig is om eventueel een minimumleeftijd in te voeren.

Ten aanzien van de vraag van de leden van de ChristenUnie-fractie of de regering het met hen eens is dat we zulke jonge kinderen tegen zichzelf moeten beschermen, moet de rol en verantwoordelijkheid van ouders hierin benadrukt worden. De verantwoordelijkheid van ouders in deze kwestie wordt dan ook in de communicatie-aanpak benadrukt.

2.9 Overig

De leden van de CU-fractie zijn verbaasd over het feit dat sommige fatbikes bij een klein ongeval al uit elkaar vallen. Het roept vragen op over de kwaliteit van deze fietsen. Hoe is het mogelijk dat fietsen van een dergelijke slechte kwaliteit de weg op mogen?

Fatbikes zijn juridisch gezien een elektrische fiets als de trapondersteuning ophoudt bij 25 km/uur en een vermogen hebben van maximaal 250 Watt. Als hieraan wordt voldaan is de elektrische fiets, net als een gewone fiets, uitgezonderd van Europese Typegoedkeuring (ETG). Bij andere voertuigen, zoals auto's, geldt wel een ETG, waarmee de kwaliteit op de productie door een onafhankelijke keuringsinstantie wordt getoetst. In Nederland doet de RDW dit. Fietsen zijn een consumentenproduct en moeten voldoen aan algemene veiligheidseisen. Deze eisen zijn in Nederland verwerkt in de Warenwet en richten zich op de fabrikanten en leveranciers van de producten. Fabrikanten zijn via zelfcertificering zelf verantwoordelijk voor het toepassen van de algemene veiligheidseisen. Wanneer een fabrikant deze eisen niet goed toepast kan de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) optreden tegen de fabrikant of leverancier. Het toezicht van de NVWA is risicogericht, daar waar de risico's op overtredingen het grootst zijn en waar het toezicht de meeste impact heeft. Verder gelden voor voertuigen die op de openbare weg worden gebruikt ook de permanente eisen, die gedeeltelijk zien op de kwaliteit van die voertuigen. Die eisen zijn opgenomen in afdeling 9 van hoofdstuk 5 van de Regeling voertuigen. Fietsen die hier niet aan voldoen, mogen niet de weg op.

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1101 (bijlage: Effecten minimumleeftijd fatbikes en andere elektrische fietsen)

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van de Aanpak opvoeren elektrische fietsen waaronder fatbikes. Het plan is om hard- en software te verbieden en dat is wat deze leden betreft een stap in de goede richting, maar deze leden willen daar snelheid in. Een periode van zes maanden, voordat dit verbod wordt ingevoerd, is echt te lang.

Voor het verbieden van de aanwezigheid van hard- en software op de openbare weg is een aanpassing van de Regeling voertuigen nodig. Dit is een standaard proces met verplichte stappen: het formuleren van de aanpassingen; een internetconsultatie zodat iedereen kan reageren; technische notificatie bij de Europese Commissie met een wachttijd van drie maanden; en een invoertermijn van ten minste twee maanden. In totaal duurt deze procedure naar verwachting ongeveer zes maanden en het ministerie ziet geen mogelijkheid dit te versnellen.

De leden van de NSC-fractie vragen wanneer het Meerjarenplan fietsveiligheid met deze en andere maatregelen te verwachten is.

De Kamer is op 21 mei 2024 geïnformeerd over het proces van het Meerjarenplan Fietsveiligheid, waarbij de hoop is uitgesproken om het Meerjarenplan Fietsveiligheid zo spoedig mogelijk naar de Kamer te kunnen sturen.¹⁷ De definitieve besluitvorming over het Meerjarenplan Fietsveiligheid is echter aan een nieuw kabinet.

3. Roemer «Van rijles naar rijonderwijs»

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de inzet van de Minister met betrekking op de verbetering van rijles en rijonderwijs. Deze leden zijn verheugd te lezen dat wordt ingezet op de verbetering van de kwaliteit van het rijonderwijs, het rijexamen, de rijinstructeur en de rijnschool en dat de meeste aanbevelingen uit het rapport Roemer worden overgenomen. Deze leden lezen in de plannen niet dat de Minister ook wil werken aan een vorm van erkenning of een register voor rijnscholen, waarmee rijnscholen kunnen aantonen dat ze aan bepaalde minimumeisen voldoen. Welke mogelijkheden ziet de Minister om een dergelijke erkenningsregeling in te richten?

Door de nieuwe vakbekwaamheidseisen voor rijinstructeurs in het voorstel van het Innovam Branchekwalificatie-instituut (IBKI) zet het Ministerie van lenW een grote stap in het verbeteren van de kwaliteit van rijnscholen. Daarnaast zorgt de invoering en naleving van een nationaal leerplan voor zowel leerlingen als rijinstructeurs voor een solide basis waarin kwalitatief hoogwaardig rijonderwijs kan plaatsvinden. Het gebruik van een leerlingvolgsysteem biedt niet alleen inzicht aan leerlingen, instructeurs en examinatoren, maar draagt ook bij aan de structuur van de lesmethoden en de dienstverlening van rijnscholen.

Het Ministerie van lenW is van mening dat deze stappen voldoende bijdragen, waardoor een formele erkenning van rijnscholen op korte termijn niet nodig is. Wanneer uit de evaluatie van het advies «Van rijles naar rijonderwijs» blijkt dat een maatregel als een erkenningsregeling nodig is, dan is daar ruimte voor.

De leden van de NSC-fractie hebben ook een enkele vraag over de opvolging van het advies-Roemer «Van rijles naar rijonderwijs». Deze leden danken de Minister dat hij hiermee aan de slag is

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1108

gegaan en willen de aankomend Minister uitdagen om de uitwerking snel ter hand te nemen. Actie is nodig zo stellen deze leden en het voorgestelde pakket maatregelen bevat daarvoor veel verbeteringen. Deze leden hebben hierover een enkele vraag.

De leden van de NSC-fractie vinden het begrijpelijk dat er meer gevraagd gaat worden van de rijinstructeurs. Deze leden wijzen erop dat de Kamer enkele jaren geleden al met de aangenomen motie-Laçin gepleit heeft voor een instroomeis van vijf jaar rijervaring. Deze leden vragen hoe de Minister dit idee bekijkt en of daarbij aangegeven kan worden of dit betrokken zal worden in de verdere uitwerking van de opvolging van het advies-Roemer.

De motie van het lid Laçin c.s.¹⁸ vroeg de regering te onderzoeken of een vijfjaareis voor rijinstructeurs ingevoerd kan worden. De vijfjaareis houdt in dat een rijinstructeur vijf jaar in het bezit moet zijn van een rijbewijs B voordat hij examens mag afleggen om rijinstructeur te worden en rijles mag geven. De leden van de Adviesraad Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) – waaronder de belangrijkste brancheverenigingen – hebben het IBKI hierover geadviseerd en raadden destijds af om de vijfjaareis in te voeren. Er was namelijk onduidelijkheid over het beoogde positieve effect en er bestond grote zorg over de mogelijke negatieve effecten op de instroom van nieuwe instructeurs.

In het advies 16 van «Van rijles naar rijonderwijs» worden geen maatregelen voorgesteld voor de ervaringsinstroomseisen voor nieuwe rijinstructeurs. De nadruk ligt op de verbetering van de kwaliteit van de rijinstructeursopleiding, door de introductie van het nationaal leerplan voor hen, door eisen aan docenten die werkzaam zijn bij opleidingsinstituten voor rijinstructeurs en door een erkenningsregeling voor en toezicht op deze instituten. Deze maatregelen zijn bedoeld om de kwaliteit van de aankomende rijinstructeurs te verhogen. Het ministerie houdt zich aan dit advies en gaat de vijfjaareis hier niet aan toevoegen.

De leden van de NSC-fractie merken op dat er veel onrust in de sector is over de mogelijkheid de rijlesbevoegdheid te verliezen en dat de Landelijke Beroepsvereniging Kwaliteitsbevordering Rijschoolbranche (LBKR) op basis van eigen onderzoek stelt dat bijna twee derde van de instructeurs overweegt te stoppen. Herkent de Minister dit beeld?

Ook de leden van de DENK-fractie vragen of de Minister zich bewust is van de potentiële economische impact van deze maatregelen. Ziet de Minister ook een reëel risico op een tekort aan rijinstructeurs, wat zou kunnen leiden tot hogere kosten voor rijlessen en langere wachttijden voor examenkandidaten?

Ja, het ministerie is bekend met de signalen vanuit de rijschoolbranche en de zorgen over de mogelijkheid om de rijlesbevoegdheid te verliezen. Er is kennisgenomen van de bevindingen van de Landelijke Beroepsvereniging Kwaliteitsbevordering Rijschoolbranche (LBKR) en hun onderzoek waaruit blijkt dat bijna twee derde van de instructeurs overweegt te stoppen. Het is belangrijk hierbij op te merken dat deze signalen afkomstig zijn van één brancheorganisatie. Andere brancheorganisaties uiten deze zorg niet. Daarnaast slaagt 87% van de rijinstructeurs de eerste keer. Jaarlijks zijn tussen de 15 en 25 rijinstructeurs na drie pogingen nog niet is geslaagd. Van deze instructeurs wordt de bevoegdheid dan niet verlengd. Met het instellen van deze sanctie wordt de verlenging van de bevoegdheid

¹⁸ Kamerstuk 34 182, nr. 20

minder vrijblijvend gemaakt, terwijl de consequenties voor de gehele sector naar verwachting meevallen.

Door uitvoering van de maatregelen van het advies «Van rijles naar rijonderwijs» is de verwachting dat het beroep van rijinstructeur beter wordt gewaardeerd in de maatschappij waardoor meer mensen kiezen voor het beroep van rijinstructeur. Uit het register van IBKI blijkt dat vergrijzing in deze sector een rol speelt. Een afname van het aantal rijinstructeurs heeft eerder daarmee te maken.

De leden van de NSC-fractie zijn niet per se tegen het minder vrijblijvend maken van de vijfjaarlijkse verlenging, of het ultimo kunnen afnemen van de bevoegdheid, maar hechten wel aan een onafhankelijk oordeel en de verzekering dat een dergelijke sanctie niet snel wordt opgelegd. Kan de Minister nogmaals toelichten waarom hij niet kiest voor de oprichting van een zelfstandig bestuursorgaan (zbo) in de vorm van de curriculumcommissie Autorijonderwijs (CCA), zoals Roemer adviseerde?

De leden van de DENK-fractie hebben een soortgelijke vraag. Zij hebben kennisgenomen van het rapport van de commissie-Roemer, waarin wordt aanbevolen om te beginnen met het aanstellen van een onafhankelijke toezichthouder, de Curriculumcommissie Autorijonderwijs (CCA), voor de rijkschoolsector. Zonder onafhankelijk toezicht is verbetering onmogelijk. Deze leden vragen de Minister waarom de belangrijkste aanbeveling van de commissie-Roemer, namelijk de aanstelling van een onafhankelijke toezichthouder, de CCA, niet is overgenomen.

Bij de uitwerking van het advies «Van rijles naar rijonderwijs» is gekozen voor een plateauplanning. Momenteel wordt plateau 1 (ontwerpfase) afgesloten en wordt gestart met plateau 2 (voorbereiding invoering). De introductie van een nieuwe autoriteit, de CCA, is in de plateauplanning opgenomen in plateau 4. Aan ABDTOPConsult is in 2023 gevraagd om te onderzoeken of het voor de invoering van de maatregelen noodzakelijk is om over te gaan tot oprichting van een publieke organisatie als de CCA. Hiervoor heeft ABDTOPConsult gesproken met alle stakeholders. Uit deze verkenning¹⁹ concludeert ABDTOPConsult dat het niet opportuun is om een nieuw zelfstandig bestuursorgaan (ZBO) op te richten omdat de bestaande ZBO's de publieke taken kunnen uitvoeren. Als in plateau 4 blijkt dat een CCA, na invoering van een groot deel van de maatregelen uit het advies, van toegevoegde waarde is, dan kan de oprichting en de vorm daarvan worden onderzocht.

De leden van de NSC-fractie vragen of de Minister daarbij kan aangeven hoe hij denkt de onafhankelijkheid van het oordeel zeker te stellen.

IBKI is een uitvoeringsinstantie van het Ministerie van lenW en voert de aan haar toegewezen wettelijke taken onafhankelijk en objectief uit. Daarnaast is IBKI – als ZBO – gehouden aan de bepalingen in Algemene wet bestuursrecht. Bovendien houdt het Ministerie van lenW middels rijksgecommitteerden en in haar rol als eigenaar toezicht op de uitvoering van de wettelijke taken door IBKI.²⁰

¹⁹ <https://www.algemenebestuursdienst.nl/documenten/publicatie/2023/06/30/verkenning-nieuwe-publieke-taken-rijkschoolbranche>

²⁰ Zoals bepaald in artikel 2, lid 5 van de Wet rijnderricht motorrijtuigen 1993.

Elke ZBO wordt conform de Kaderwet zelfstandige bestuursorganen iedere vijf jaar geëvalueerd door een onafhankelijk onderzoeksbureau. In 2023 heeft de KWINK-groep IBKI geëvalueerd²¹. De hoofdconclusie is dat IBKI de wettelijke taken doeltreffend en doelmatig uitvoert en daarmee een bijdrage levert aan de verkeersveiligheid.

Tegen een besluit van IBKI staat de mogelijkheid open tot bezwaar en beroep. IBKI kent een bezwaarprocedure, gebaseerd op de bepalingen in de Algemene wet bestuursrecht. Als een rijinstructeur zich niet kan vinden in de uitkomst van de bezwaarprocedure bij de onafhankelijke Bezwarenadviescommissie, kan hij in beroep gaan bij de bestuursrechter. Daarmee is de rechtsbescherming van de rijinstructeur geborgd.

De leden van de NSC-fractie vragen of er andere lichtere varianten overwogen zijn voor wat betreft de exameneisen en de mogelijkheid van het ontnemen van de rijbevoegdheid?

Ja, er zijn door IBKI lichtere varianten overwogen maar vanwege de complexiteit in wet- en regelgeving is hier niet voor gekozen. Zo is er onderzocht of het schorsen van de rijbevoegdheid in plaats van het ontnemen hiervan mogelijk is. Hierbij speelt in de uitvoerbaarheid mee dat het ingewikkeld is om te bepalen op welk moment er wordt geschorst en bij het niet behalen van hoeveel examens dit gebeurt. Bij het ontnemen van de rijbevoegdheid is het mogelijk om door middel van het herintredstraject na 6–9 maanden de rijbevoegdheid weer te behalen.

De leden van de DENK-fractie vragen de Minister of hij het ermee eens is dat het besluit in het voordeel lijkt te zijn van het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR) en het Innovam Branchekwalificatie-instituut (IBKI), waar juist misstanden zoals lange wachttijden en examenfraude voorkomen.

Het Ministerie van IenW herkent zich niet in de stelling dat het niet oprichten van een CCA in het voordeel van CBR en IBKI is. Daarnaast geeft de evaluatie van IBKI en CBR door een onafhankelijk onderzoeksbureau en de bevindingen van de rijksgecommitteerden²² geen enkele aanleiding tot twijfel over het functioneren van IBKI of CBR. De lange wachttijden bij het CBR staan los van de discussie over de vorming van een CCA. De wachttijden zijn het resultaat van de lockdowns tijdens de coronapandemie, waardoor ruim 800.000 examenmomenten niet door konden gaan. Voor de coronapandemie haalde het CBR alle ten doel gestelde maximale reserveringstermijnen voor alle rijbewijzen. Het terugbrengen van de wachttijden naar de reguliere termijnen gaat stapsgewijs, maar wordt bemoeilijkt door de krappe arbeidsmarkt. Examenfraude is een onderwerp waar het CBR juist veel aandacht voor vraagt, maatregelen voor neemt en in investeert.

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister zich bovendien bewust is dat bij het IBKI bezuinigd is op de klachtenafdeling.

Het Ministerie IenW is niet bekend met bezuinigingen op de klachtenafdeling. Bij navraag bij IBKI geeft IBKI aan dat zij niet heeft bezuinigd op de klachtenafdeling.

²¹ Kamerstuk 33 147, nr. 10

²² In de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 staat onder artikel 2, lid 5 dat rijksgecommitteerden belast zijn met het toezicht op de uitvoering door het instituut.

De leden van de DENK-fractie vragen de Minister of hij op de hoogte is van de zorgen binnen de rijnschoolsector over de onrechtvaardige sancties die rijnscholen en rijninstructeurs worden opgelegd. Tevens vragen deze leden hoe de Minister wil voorkomen dat meer dan 69% van de rijninstructeurs overweegt te stoppen als deze maatregelen worden doorgevoerd.

Ja, het Ministerie lenW is bekend met de signalen vanuit de rijnschoolbranche en de zorgen over de mogelijkheid om de rijlesbevoegdheid te verliezen. Er is kennisgenomen van de bevindingen van de Landelijke Beroepsvereniging Kwaliteitsbevordering Rijnschoolbranche (LBKR) en hun onderzoek waaruit blijkt dat bijna twee derde van de instructeurs overweegt te stoppen. Het is belangrijk hierbij op te merken dat deze signalen afkomstig zijn van één brancheorganisatie. Andere brancheorganisaties uiten deze zorg niet.

Door uitvoering van de maatregelen van het advies «Van rijles naar rijonderwijs» is de verwachting dat het beroep van rijninstructeur beter wordt gewaardeerd in de maatschappij waardoor meer mensen kiezen voor dit beroep. Uit het register van IBKI blijkt dat vergrijzing in deze sector een rol speelt. Een afname van het aantal rijninstructeurs zal eerder daarmee te maken hebben.

Tevens vragen deze leden hoe de Minister de huidige sancties op de rijnscholen zonder de CCA rechtvaardigt.

De huidige WRM kent geen sancties op rijnscholen en ook na uitvoering van het advies «Van rijles naar rijonderwijs» zijn er voor rijnscholen geen sancties in de WRM voorzien.

Deze sancties benadelen de hele sector, terwijl de belangen van het CBR en het IBKI voorop worden gesteld. De leden van de DENK-fractie vragen ook hoe de Minister denkt over de onrechtvaardigheid dat het CBR wel melding kan doen van een rijninstructeur, terwijl een rijninstructeur geen melding kan doen van een CBR-examinator.

Ook vragen de leden van de DENK-fractie of de Minister bereid is om het CBR geen meldingen te laten doen van rijninstructeurs bij het IBKI, in het belang van een gelijkwaardige behandeling van rijninstructeurs.

Op grond van artikel 21 uit de WRM kan IBKI een onderzoek naar de vakbekwaamheid van een rijninstructeur starten na een melding van de politie of de ILT. Het voorstel is om daar ook het CBR aan toe te voegen. Als na herhaald wangedrag, waarbij nog omschreven moet worden wat wangedrag precies inhoudt, het CBR een melding doet aan IBKI, gelden dezelfde eisen als bij een melding door politie of ILT en kan IBKI besluiten tot het instellen van een onderzoek. In het kader van dat onderzoek kan door IBKI een onafhankelijk extern bureau worden ingeschakeld. Op grond van de uitkomst van het onderzoek moet IBKI in de huidige wetssystematiek besluiten of het certificaat al dan niet – deels – ongeldig wordt verklaard. Het voorstel is om aan IBKI de extra mogelijkheid toe te kennen tot het opleggen van een lichtere sanctie, in de vorm van een educatieve maatregel. Te denken valt aan een cursus of (gedrags)training.

Het Ministerie van lenW vindt het gerechtvaardigd CBR toe te voegen als melder bij het IBKI, omdat zij als ZBO belast is met een publieke taak op het gebied van de verkeersveiligheid en valt onder het departement. Het CBR opereert dagelijks midden in de rijnschoolbranche en heeft veel

contact met instructeurs, opleiders en klanten. Voor examinatoren geldt dat zij moeten voldoen aan kwaliteitseisen die onder andere zijn vastgelegd in de Europese rijbewijsrichtlijn. Daarnaast heeft het CBR ook haar eigen kwaliteitsbeheersingssysteem en een, bij de Nationale ombudsman aangesloten, externe klachtenprocedure. Als eigenaar en opdrachtgever van het CBR wordt het Ministerie van IenW geïnformeerd over de kwaliteit van de dienstverlening inclusief de examinatoren.

Tegen elk besluit van IBKI staat de mogelijkheid open voor bezwaar en beroep. IBKI kent een bezwaarprocedure, gebaseerd op de bepalingen in de Algemene wet bestuursrecht. Als een rijinstructeur zich niet kan vinden in de uitkomst van de bezwaarprocedure bij de onafhankelijke Bezwarenadviescommissie, kan hij in beroep gaan bij de bestuursrechter. Daarmee is de rechtsbescherming van de rijinstructeur geborgd.

Is dit niet in strijd met het gelijkheidsbeginsel, zo vragen de leden van de DENK-fractie.

Het gelijkheidsbeginsel is een van de algemene beginselen van behoorlijk bestuur. Het gelijkheidsbeginsel verlangt van een bestuursorgaan dat het in gelijke gevallen hetzelfde handelt. Het toevoegen van het CBR als instantie die een melding kan doen op grond waarvan het IBKI een onderzoek naar de vakbekwaamheid kan starten (artikel 21 WRM) geeft geen strijd met het gelijkheidsbeginsel. Dit beginsel is immers slechts aan de orde bij het handelen van een bestuursorgaan.

Voor zover er wordt bedoeld op de gelijkheid van de positie tussen instructeurs en het CBR geldt dat er geen sprake is van gelijke gevallen. Het CBR handelt vanuit een wettelijk takenpakket. Als een rijinstructeur een klacht in wil dienen dan heeft het CBR haar eigen klachtenprocedure en een, bij de Nationale ombudsman aangesloten, externe klachtenprocedure.

Een rijnschool/rijinstructeur kan een klacht indienen bij het CBR over de wijze waarop het CBR zich jegens de klager of een ander heeft gedragen. Dit betekent dat een rijnschool/instructeur:

- rechtstreeks bij het CBR kan klagen als men van mening is dat de handelwijze richting hen niet correct was; en
- namens een leerling kan klagen (bijvoorbeeld over de uitslag van het examen, houding/optreden examinator).

Ontvangen klachten worden door het CBR zorgvuldig behandeld (conform hoofdstuk 9 van de Algemene wet bestuursrecht en de uitgangspunten van Prettig/Passend contact met de overheid) door een centraal klachtenmeldpunt dat onafhankelijk is gepositioneerd binnen de afdeling Juridische Zaken

Als een klager het oneens is met de uitkomst van de klachtbehandeling, dan kan dit kenbaar gemaakt worden bij de Nationale ombudsman (externe klachtenprocedure). Dit geldt voor leerlingen en rijnscholen. De Ombudsman bepaalt vervolgens of de klacht daar in onderzoek wordt genomen. Een klager kan overigens ook rechtstreeks bij de Nationale ombudsman een klacht over het CBR indienen.

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister zich bewust is van de potentiële economische impact van deze maatregelen.

Uit het rapport van SIRA²³ blijkt dat de gevolgen voor leerlingen en instructeurs afhankelijk zijn van de wijze waarop zij nu les krijgen of geven. De stap naar het nieuwe stelsel is voor de instructeurs en hun leerlingen die nu modulair les krijgen minder groot, waardoor ook de kosten weinig zullen veranderen. Ook zijn de kosten mede afhankelijk van de toekomstige slagingspercentages. Wanneer de kwaliteit van de rijopleiding toeneemt heeft dit een positief effect op de slagingspercentages. Het Ministerie van IenW onderzoekt hoe de gemiddelde kosten voor de leerling zo gelijk mogelijk kunnen blijven.

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister bereid is om de sancties te vervangen door gerichte bijscholing, zoals toegepast bij de examinatoren van het CBR.

Op dit moment wordt geen reden gezien om de sanctie te vervangen door gerichte bijscholing.

De leden van de DENK-fractie vragen of de Minister zich bewust is van de grote maatschappelijke impact van deze maatregelen.

Het Ministerie IenW erkent de maatschappelijke impact van de maatregelen van het advies «Van rijles naar rijonderwijs». Deze impact wordt positief gekwalificeerd, aangezien verwacht wordt dat de maatregelen bijdragen aan:

- Verbeterde rijopleiding en examens, wat leidt tot veiligere beginnende bestuurders en als gevolg daarvan een toename van de verkeersveiligheid.
- Professionalisering van de rijnschoolbranche, wat meer zekerheid en vertrouwen geeft aan de leerlingen en hun ouders en wat de status van het beroep van rijinstructeur verhoogt.

De leden van de SGP-fractie waarderen de inzet van de Minister voor verbetering van de kwaliteit van rijopleidingen. Zij lezen dat de Minister ten aanzien van de vijfjaarlijkse verlenging van de instructeursbevoegdheid een vakbekwaamheidsexamen voorstelt. Dat zorgt voor onzekerheid bij instructeurs die investeren in een rijnschool. Deze leden hebben begrepen dat bij de instroom van instructeurs geen sprake is van een vakbekwaamheidstoets. Waarom kiest de Minister niet voor een vakbekwaamheidstoets alvorens te mogen starten als instructeur?

Deze toets is er al. De vakbekwaamheid van de aankomend rijinstructeur werd en wordt getoetst door het afleggen van meerdere (vakbekwaamheids)examens bij IBKI. Als de aankomend rijinstructeur alle examens met een voldoende resultaat heeft afgelegd, wordt door IBKI het WRM-certificaat afgegeven. In de huidige situatie doen instructeurs vijf vakbekwaamheidsexamens en dat blijft zo.

Verder vragen de leden van de SGP-fractie aandacht voor het ontbreken van een CAO voor rijinstructeurs, wat een belemmering is voor de continuïteit van de inzet van voldoende gekwalificeerde rijinstructeurs. Goede instructeurs dreigen hierdoor af te haken. Welke mogelijkheden ziet de Minister om zich in te zetten voor de totstandkoming van een CAO voor de rijnschoolbranche?

²³ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2024/05/28/bijlage-3-impactanalyse-sira-consulting>

Gemeend wordt dat het tot stand komen van een collectieve arbeidsovereenkomst (CAO) voor de rijnschoolbranche kan helpen om de positie van de rijnschoolinstructeur te verbeteren. Het is aan de rijnschoolbranche om hierin stappen te ondernemen. Een groot aantal rijnschoolinstructeurs werkt als Zelfstandige Zonder Personeel en kan zich niet aansluiten bij deze CAO. Voor hen zijn er wel mogelijkheden bij een vakbond of vakvereniging die de belangen behartigt van individuen.

4. Rijvaardigheid en rijgeschiktheid

Kennismigranten

De leden van de PVV-fractie constateren dat Veilig Verkeer Nederland en overige actoren uit de rijbewijssector waarschuwen voor het rijvaardigheidsniveau van expats in Nederland. Deze leden vragen aan de Minister hoeveel expats in de laatste tien jaar, vanaf peildatum 1 januari 2014, een rijbewijs onder deze regeling hebben verkregen en tevens hoeveel van hen op peildatum 1 januari 2024 nog in Nederland verblijven.

De leden van de DENK-fractie vragen hoe vaak er in de afgelopen tien jaar gebruik is gemaakt van de mogelijkheid voor buitenlandse werknemers om hun rijbewijs zonder examen om te ruilen voor een Nederlands rijbewijs. Is er sprake van een significante toename?

Ja, het aantal omwisselingen is sinds 2014 significant gestegen. De exacte cijfers van het aantal omwisselingen over de jaren 2014 t/m 2023 van burgers die onder de 30%-belastingregeling vallen zijn:

2014	2.524
2015	4.699
2016	5.557
2018	8.280
2019	10.767
2020	11.744
2021	11.668
2022	18.773
2023	26.264

Dit zijn overigens niet allemaal kennismigranten. Van iedereen die onder de 30%-belastingregeling valt, mogen ook gezinsleden die op hetzelfde adres wonen gebruikmaken van de regeling om het rijbewijs om te wisselen.

De leden van de PVV-fractie stellen vast dat het voor expats op dit moment niet nodig is om extra (op Nederlandse wijze) rijlessen te volgen alvorens zij een Nederlands rijbewijs verkrijgen. Deze leden vragen aan de Minister of hij voornemens is deze regeling aan te scherpen dan wel te wijzigen, nu blijkt dat er vanuit de sector herhaaldelijke alarmeringen over de verkeersveiligheid zijn ontstaan. Deze leden willen daarbij ook weten aan welke vormen van toetsing de Minister denkt om de rijvaardigheid van deze expats te controleren.

Er zijn geen voornemens om de regeling aan te scherpen of te wijzigen. Eventuele besluitvorming hierover is aan het nieuwe kabinet.

De leden van de PVV-fractie hebben waargenomen dat veel van de expats die gebruik maken van de rijbewijsregeling uit India, Turkije en Brazilië komen. Tevens stellen deze leden vast dat deze

landen in de top tien slechtste automobilisten van de wereld staan. Deze leden vragen derhalve aan de Minister hoe het kan dat juist deze expats zonder autolessen en toetsing deel kunnen uitmaken van het Nederlandse wegverkeer en daarmee de verkeersveiligheid in gevaar brengen.

De opleiding en het examen kan tussen landen verschillen. Na het examen bouwt een bestuurder rijervaring op, waarmee bijvoorbeeld gevaarherkenning verder ontwikkelt. Hoe langer het examen geleden is, hoe meer de rijervaring bepaalt hoe veilig iemand rijdt.

Uit gegevens van de rijbewijsomwisselingen blijkt dat deze bestuurders relatief lang hun rijbewijs hebben en dus meer ervaring hebben opgedaan met rijden en gemiddeld wat ouder zijn. Om deze reden gaat de regeling naar verwachting niet ten koste van de verkeersveiligheid. Voor de groep waar het advies Roemer «van rijles naar rijonderwijs» zich op richt, de beginnende bestuurder, geldt wel een verhoogd risico, vanwege het gebrek aan rijervaring.

De leden van de PVV-fractie vragen aan de Minister hoe hij aankijkt tegen de waarschuwingen die onder meer door Veilig Verkeer Nederland worden afgegeven en of hij het eens is met de stelling dat het hierheen halen van hoogopgeleide werknemers uit het buitenland onder geen enkel beding ten koste zou moeten gaan van de verkeersveiligheid op de Nederlandse wegen. Zo nee, waarom niet?

De leden van de PVV-fractie hebben geconstateerd dat de Minister bij het advies-Roemer «Van rijles naar rijonderwijs» wil inzetten op een betere rijvaardigheid bij onder meer beginnende bestuurders. Hoewel deze leden deze inzet steunen, is er verbazing ontstaan in verband met de situatie waarin duizenden expats in Nederland hun rijbewijs verkrijgen. Geluiden uit de rijbewijssector stellen dat de feitelijke rijvaardigheidskwaliteit van veel expats beduidend lager ligt dan de rijvaardigheidskwaliteitsnorm die op dit moment aan beginnend bestuurders wordt gesteld. Bij uitvoering van het advies-Roemer zal de ondergrens van de rijvaardigheidskwaliteitsnorm voor beginnend bestuurders hoger komen te liggen. Deze leden vragen de Minister of hij van mening is dat in dat geval ook de kwaliteitseisen omtrent de rijvaardigheid van expats omhoog zal moeten en waarom wel of niet.

Wanneer kennismigranten die vallen onder de 30%-regeling beschikken over een rijbewijs van het land van herkomst, kunnen zij deze in Nederland omwisselen voor een Nederlands rijbewijs. Naar aanleiding van eerdere signalen over verhoogde risico's voor de verkeersveiligheid is in 2021 navraag gedaan bij de politie, het Openbaar Ministerie (OM), de RDW en Rijkswaterstaat. Daaruit is voor deze groep geen verhoogd risico voor de verkeersveiligheid gebleken. Met de brief van 25 november 2022 bent u geïnformeerd over de resultaten van het onderzoek van Royal HaskoningDHV naar de kennismigrantenregeling en risico's voor de verkeersveiligheid.²⁴

Ook uit eerder onderzoek van SWOV komt naar voren dat het rijexamen en rijonderricht vooral in het eerste jaar dat de beginnende bestuurder rijdt, veel bijdragen aan de verkeersveiligheid. Ook daarom is er geen aanleiding om een vorm van toetsing van de rijvaardigheid van expats in

²⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1033

te voeren, omdat kennismigranten gemiddeld meer ervaren bestuurders zijn. Uiteraard staat het werkgevers vrij om rijlessen aan te bieden aan buitenlandse werknemers, als zij daar aanleiding toe zien.

Verder is van belang dat de expats vallen onder het zogenaamde corrigerende systeem dat rond het rijbewijs is opgebouwd, zoals de bestuursrechtelijke maatregelen van het CBR. Dit systeem fungeert als een vangnet om risico's in het verkeerssysteem te minimaliseren.

De leden van de DENK-fractie merken op dat rijinstructeurs in de afgelopen jaren hun zorgen hebben geuit over de verkeersveiligheidsrisico's van deze regeling. Welke acties zijn er sindsdien ondernomen in reactie op deze signalen? Ook vragen deze leden welke alternatieve benaderingen er zijn overwogen of geïmplementeerd om zowel de verkeersveiligheid te verbeteren als hoogopgeleide werknemers naar Nederland aan te trekken zonder afbreuk te doen aan de verkeersveiligheid. Welke mogelijkheden ziet de Minister om samen te werken met grote werkgevers in Nederland om rijlessen en examens aan te bieden aan buitenlandse werknemers, zodat hun integratie in het Nederlandse verkeerssysteem veiliger en efficiënter verloopt?

De leden van de DENK-fractie vragen tevens welke maatregelen kunnen worden genomen om ervoor te zorgen dat alle bestuurders voldoende kennis hebben van de Nederlandse verkeersregels voordat zij de weg op gaan.

Het ministerie heeft gewerkt aan communicatiemiddelen over de specifieke Nederlandse verkeersregels en -tekens voor deze groep om ze beter voorbereid te kunnen laten deelnemen aan het verkeer en migranten te wijzen op mogelijke risico's. Deze communicatie is online gepubliceerd. Expat-centers bij gemeenten zijn hier ook bij betrokken geweest; grote bedrijven met veel kennismigranten in dienst worden hierover nog gecontacteerd.

Er zijn momenteel geen plannen om extra toetsen/examens voor de doelgroep in te gaan voeren. Eventuele besluitvorming hierover is aan het nieuwe kabinet.

De leden van de DENK-fractie vragen of er statistieken beschikbaar zijn over de betrokkenheid van expats, die middels de betreffende regeling hun rijbewijs hebben omgeruild voor een Nederlands rijbewijs, bij verkeersincidenten in heel Nederland.

Uit literatuuronderzoek komt naar voren dat internationaal onderzoek naar betrokkenheid bij overtredingen, ongevallen en schades van (kennis)migranten schaars is en tegenstrijdige conclusies kent. In interviews met politie, het OM en CBR zijn geen signalen geuit waaruit een bovenmatig risico blijkt met betrekking tot kennismigranten of personen voor wie geldt dat het rijbewijs in het buitenland is behaald. Er is geen structureel patroon te herkennen in de betrokkenheid van deze bestuurders bij overtredingen, vervolgingen en mededelingen.

De leden van de DENK-fractie vragen of er onderzoek is gedaan naar de economische en maatschappelijke opbrengsten van de expatriebewijsregeling voor Nederland. Wat zijn de belangrijkste bevindingen van deze evaluaties? Indien er nog geen evaluatie heeft plaatsgevonden, vragen deze leden of de Minister bereid is om een dergelijk onderzoek in te stellen.

Er is geen onderzoek gedaan naar economische en maatschappelijke opbrengsten van specifiek de rijbewijsomwisselregeling, als onderdeel van de 30%-regeling voor kennismigranten, en er zijn hiervoor ook geen plannen. In opdracht van het Ministerie van Financiën heeft Stichting Economische Onderzoek (SEO) wel onderzoek gedaan naar de het totale pakket van de 30%-regeling en deze bleek doeltreffend. Hierover is de Kamer met de brief van 14 juni jongstleden door de Staatssecretaris van Financiën, Fiscaliteit en Belastingdienst geïnformeerd.²⁵

De leden van de DENK-fractie vragen wat de financiële voordelen voor de Nederlandse economie zijn door deze regeling. Zijn er verborgen kosten of bijkomende uitgaven voor expats die hun rijbewijs willen omruilen, en hoe worden deze kosten gerechtvaardigd?

De leden van de DENK-fractie vragen hoe de Minister de ongelijkheid rechtvaardigt waarbij expats met een hoog inkomen hun rijbewijs zonder toetsing kunnen omruilen, terwijl andere kandidaten wel lessen moeten nemen en examens moeten afleggen. Welke stappen worden overwogen om deze ongelijkheid aan te pakken? Tevens vragen deze leden welke educatieve middelen worden aangeboden aan expats om hen te informeren over de Nederlandse verkeersregels en -situaties. Wat zijn de deelnamecijfers en resultaten van deze educatieve programma's?

De achtergrond van de omwisselingsregeling voor kennismigranten is het vergemakkelijken van het aantrekken van werknemers met een schaarse deskundigheid door het bedrijfsleven en andere organisaties. Er is geen aanleiding om stappen te zetten om een veronderstelde ongelijkheid weg te nemen.

Voor kennismigranten zijn er geen bijkomende kosten of uitgaven voor het omwisselen van hun rijbewijs.

Er is door ministerie gewerkt aan communicatiemiddelen over de specifieke Nederlandse verkeersregels en -tekens voor deze groep om ze beter voorbereid te kunnen laten deelnemen aan het verkeer en migranten te wijzen op mogelijke risico's. Het betreft hier geen verplicht educatief programma waar deelnamecijfers en resultaten van beschikbaar zijn.

Alcoholslot

De leden van de VVD-fractie vinden het belangrijk om in te zetten op harde straffen voor verkeersshuffters. Deze leden zijn blij met de grote stappen die worden gemaakt met hogere straffen en lopende pilots met het hufterkastje. Mensen met te veel alcohol of drugs op achter het stuur, spelen met mensenlevens. Daar hoort een flinke straf bij (en niet slechts een taakstraf) en wat deze leden betreft ook de mogelijkheid om een alcoholslot te plaatsen. Op dit moment wordt er onderzoek gedaan naar de mogelijkheden voor herinvoering hiervan. De verwachting was dat dit onderzoek begin 2024 klaar zou zijn, maar dit laat op zich wachten. Deze leden willen graag van de Minister weten wanneer de resultaten van dit onderzoek er zijn en hoe de vervolgstappen eruitzien.

²⁵ Kamerstuk 36 418, nr. 145

De resultaten van het onderzoek naar het alcoholslot zijn te verwachten in het laatste kwartaal van 2024. De Kamer is per brief²⁶ geïnformeerd dat een onderzoeksbureau in het derde kwartaal van 2023 de opdracht had gekregen onderzoek te doen naar een mogelijke herinvoering van het alcoholslot(programma). In het eerste kwartaal van 2024 is deze opdracht door het ministerie stopgezet, omdat er in de verkenning onvoldoende rekening werd gehouden met de afwegingen of het alcoholslot passend is binnen het bestuurs- en/of strafrecht.²⁷ Inmiddels is opdracht verleend aan een ander bureau om het onderzoek verder uit te voeren. Onderzocht wordt of het alcoholslot(programma) een haalbare maatregel is voor substantiële reductie van slachtoffers in het verkeer als gevolg van alcoholgebruik. Er worden wenselijke en haalbare scenario's ontwikkeld op basis van input van relevante stakeholders, zoals het Ministerie van JenV, het OM, de Raad voor de Rechtspraak, Politie, Reclassering, het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR), de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum (WODC) en Veilig Verkeer Nederland (VVN).

Het eindrapport bevat de uitgewerkte juridische scenario's voor herinvoering en een advies over de te nemen vervolgstappen bij de desbetreffende keuze. De Kamer wordt hier voor het einde van het jaar over geïnformeerd.

Medische rijgeschiktheid

De leden van de SGP-fractie hebben grote moeite met het in stand houden van de medische keuring voor mensen met de diagnose autisme bij het rijexamen. Is de veronderstelling juist dat er geen wetenschappelijke gegevens beschikbaar zijn die de rol en waarde van een medische keuring bij het vaststellen van de rijgeschiktheid van mensen met de diagnose autisme (ASS) aantonen? Deze leden willen erop wijzen dat slechts één procent van de mensen die bij het CBR aangeven dat ze autisme hebben door het CBR afgekeurd wordt op basis van de medische keuring. Deze leden achten de genoemde medische keuring niet proportioneel. Is de veronderstelling juist dat in veel andere Europese lidstaten geen sprake is van een medische keuring voor mensen met de diagnose autisme? Is de Minister bereid de genoemde medische keuring te heroverwegen?

De diagnose autisme behoort tot de groep van aangeboren psychische aandoeningen. In de Europese rijbewijsrichtlijn zijn eisen opgenomen voor het rijden met een dergelijke aangeboren psychische aandoening. Op welke manier deze minimale eisen worden vertaald in de nationale wet- en regelgeving verschilt per land. Hierbij wordt rekening gehouden met het nationale stelsel van het beoordelen van de rijgeschiktheid.

Niet alle lidstaten hebben specifieke regels voor de rijgeschiktheid bij autisme. Echter, in een deel van de lidstaten wordt de keuring verricht door een medisch professional die de gehele medische voorgeschiedenis kent. Ook heeft een deel van de lidstaten regels opgesteld voor het rijden met een neurobiologische ontwikkelingsstoornis. Hierdoor hebben diagnosen zoals Attention Deficit Hyperactivity Disorder (AD(H)D) en autismespectrumstoornissen een plaats in de rijgeschiktheidsbeoordeling.

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1084

²⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1109, bijlage Stand van zaken uitvoering Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025

Ook in Nederland zijn de Europese eisen omgezet in de nationale regelgeving. Deze regelgeving is gebaseerd op adviezen van de Gezondheidsraad die wetenschappelijk zijn onderbouwd. Dit zorgt ervoor dat de regelgeving niet alleen aan de Europese normen voldoet, maar ook is afgestemd op de specifieke context en behoeften van Nederland en in lijn is met de stand van de wetenschap.

Het ministerie heeft het standpunt dat er geen strengere eisen aan rijbewijshouders gesteld moeten worden dan dat noodzakelijk is voor de verkeersveiligheid. Signalen over proportionaliteit van de keuringen neemt het ministerie serieus.

Op 9 april van dit jaar is een motie van de leden Joseph en Westerveld aangenomen gericht op het afschaffen van de medische keuring voor mensen met autisme, ADD en ADHD²⁸. Het ministerie onderzoekt op dit moment op welke manier het beste invulling kan worden gegeven aan deze motie. Hierbij worden de laatste wetenschappelijke inzichten en cijfers over de keuringen meegewogen. Het is van belang dat de verkeersveiligheid hierbij niet in het gedrang komt en dat Nederland voldoen blijft aan de Europese rijgeschiktheidseisen. De Kamer wordt eind 2024 op de hoogte gebracht van de voortgang van deze verkenning.

5. Verkeershandhaving

Propositie verkeershandhaving

De leden van de VVD-fractie hebben enkele vragen over het plan van de gemeenten en provincies om flitspalen gemeentelijk en provinciaal te regelen. De Minister heeft aangegeven verder over het voorstel in gesprek te willen gaan met de betrokken partijen. Deze leden vragen de Minister of deze gesprekken al hebben plaatsgevonden.

Op 10 juni is de propositie besproken in het Strategisch Beraad Veiligheid (hierna: SBV). De gemeente Rotterdam is hier namens de indieners van de propositie bij aanwezig geweest. Voorafgaand aan dit overleg heeft er ook een ambtelijk vooroverleg plaatsgevonden met de gemeente Rotterdam, VNG, IPO, Metropoolregio Rotterdam/ Den Haag, Vervoersregio Amsterdam, het Centraal Justitieel Incasso Bureau, politie en Openbaar Ministerie (hierna: OM).

Deze leden vragen de Minister om in plaats van te kijken waarom dit voorstel niet kan, te kijken naar wat er nodig is om dit wél te laten slagen. Eén van de genoemde belemmeringen die de Minister noemt, is het capaciteitsgebrek bij het OM. De vraag van deze leden is of, als gemeenten aangeven zelf capaciteit te organiseren, de Minister bereid is te overwegen om de gemeenten een rol te geven bij het afhandelen van verkeersboetes.

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de Minister gaat zorgen voor betere afstemming tussen het OM en gemeenten en provincies inzake de plaatsing van flitspalen? Hoe beoordeelt de Minister de wens om een pilot uit te voeren met plaatsing van flitspalen door een gemeente of provincies waarbij boeteopbrengsten bestemd worden voor investeringen in verkeersveiligheid?

²⁸ Kamerstuk 24 170, nr. 318

Er is veel begrip voor de zorgen over de verkeersveiligheid en het toenemende aantal slachtoffers en ook veel begrip en waardering voor de inspanningen die door de indieners van de propositie gedaan worden om de handhaving te verstevigen. De meningen over hoe dit precies moet gebeuren, verschillen echter, ook onder de hiervoor genoemde betrokken partijen. Daarom wordt gezamenlijk gekeken welke maatregelen er genomen kunnen worden.

Een van de belangrijkste belemmeringen voor het voorstel uit de propositie om gemeenten zelf de bevoegdheid te geven flitspalen te plaatsen, is dat een deel van de zaken uiteindelijk altijd ook voor de rechter komt. Wanneer gemeenten zelf de bevoegdheid tot het plaatsen van flitspalen krijgen, zal het aantal palen en daarmee het aantal opgelegde boetes en het aantal ingediende bezwaren en beroepen, naar verwachting enorm toenemen. De rechtspraak loopt nu al vast op de beschikbare capaciteit voor zaken die op zitting moeten worden gebracht. Verkeerszaken maken al een groot deel uit van de totale werkvoorraad in de strafrechtketen en met de reeds door het OM in gang gezette uitbreiding van het aantal geautomatiseerde handhavingsmiddelen de aankomende jaren, zal deze druk verder toenemen. Met nog meer geautomatiseerde handhavingsmiddelen van gemeenten, zeker als alle gemeenten zelf mogen bepalen of en hoeveel palen ze willen plaatsen, zal het zwaartepunt nog meer naar verkeer verschuiven ten koste van andere (mogelijk zwaardere) strafzaken zoals gewelds- en zedenmisdrijven of georganiseerde criminaliteit. Dat is onwenselijk. Het gaat dus vooral ook om de beschikbare capaciteit binnen de rechtspraak dat een probleem vormt voor dit voorstel en niet alleen om de beschikbare capaciteit bij het OM, zoals de leden van de VVD-fractie veronderstellen. Gemeenten een rol geven in de afhandeling van de boetes, lost dit probleem niet op omdat er uiteindelijk alsnog een deel van de zaken voor een rechter zal moeten komen. Ook wanneer deze zaken door een bestuursrechter afgedaan zouden worden, zal dit tot capaciteitsproblemen leiden. Het gaat bij geautomatiseerde verkeershandhaving al snel om grote aantallen zaken. Naast het probleem van beschikbare capaciteit binnen de rechtspraak, zitten er ook nog een aantal andere risico's aan het voorstel om gemeenten zelf de bevoegdheid te geven flitspalen te plaatsen en zelf de afhandeling van de boetes te laten doen. Deze zien bijvoorbeeld op het kunnen garanderen van de benodigde kwaliteit en betrouwbaarheid van de handhaving. Hieraan worden zeer hoge eisen gesteld die ervoor moeten zorgen dat de boetes ook standhouden in de rechtszaal. Het is de vraag hoe gegarandeerd kan worden dat alle individuele gemeenten deze benodigde specialistische kennis en kunde in huis hebben om aan deze hoge standaarden te kunnen voldoen. Bij twijfels over de betrouwbaarheid van de handhavingsmiddelen, zal er naar verwachting vaker in beroep worden gegaan wat leidt tot een nog hogere druk op de capaciteit binnen de rechtspraak. Ook blijft het risico op een perverse financiële prikkel om in te zetten op extra handhaving bestaan, ook wanneer de boeteopbrengsten uit deze flitspalen bestemd worden voor investeringen in verkeersveiligheid. Hoe meer geld er in een dergelijk fonds vloeit, hoe minder gemeenten zelf hoeven vrij te houden voor infrastructurele aanpassingen. Tot slot draagt een dergelijke decentralisering niet bij aan een uniforme en gelijk afhandeling van boetes en is dit ook niet in lijn met rijksincassovisie en één overheidsgedachte.

De leden van de VVD-fractie vragen hoe dit initiatief nu in overleg met de betrokken partijen naar een volgende fase wordt gebracht.

De komende tijd wordt bekeken hoe de handhaving wel verder verstevigd kan worden. Daarbij wordt binnen de bestaande kaders bekeken hoe vraag en aanbod van verkeershandhaving meer bij elkaar gebracht kunnen worden, omdat dit nu nog niet altijd goed lijkt te lopen. Er zijn op dit moment nog handhavingsmiddelen beschikbaar bij het OM en het OM is dankzij de investeringen de komende jaren nog veel extra handhavingsmiddelen aan het uitrollen. Hierbij wordt ook bekeken hoe de subjectieve pakkans vergroot kan worden, er is nu een verkeerd beeld aan het ontstaan dat er niet gehandhaafd wordt terwijl dat objectief juist sterk toeneemt. Dat gevoel moet ook bij de verkeersdeelnemer terecht komen, naleving wordt namelijk sterk bevorderd als verkeersdeelnemers het idee hebben gepakt te kunnen worden. Daarnaast wordt de Wet administratief-rechtelijke handhaving verkeersvoorschriften (hierna: Wahv) momenteel geëvalueerd. Mogelijk dat deze aanknopingspunten biedt om ook te kijken naar opties voor intensivering van handhaving die in de huidige context niet mogelijk zijn. In het najaar wordt de propositie en het vervolg daarop opnieuw in het SBV besproken.

Geautomatiseerde handhavingsmiddelen

De leden van de BBB-fractie hebben enkele vragen over de inzet van geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Zij merken op dat de Minister van JenV in het vorige commissiedebat Verkeersveiligheid heeft toegezegd om te investeren in flitspalen, flexflitsers en focusflitsers. Er is toen voornamelijk gesproken over de inzet van focusflitsers. Kan de Minister aangeven welk plan er klaar ligt voor flitspalen om de snelheid te meten?

Zoals reeds in de verzamelbrief verkeersveiligheid²⁹ is aangegeven worden de komende jaren extra vaste flitspalen en flexflitsers ingekocht door het OM. Deze handhavingsmiddelen handhaven beiden op snelheid. De eerste flexflitsers zijn in november 2022 in gebruik genomen. In totaal zijn er nu 50 palen beschikbaar. Deze zomer komen daar 25 flexflitsers bij. In 2025 volgen nog eens 50 stuks, waarmee het totaal op 125 komt. Flexflitsers rouleren over verschillende locaties, waardoor hiermee in totaal 375 extra handhavingslocaties worden gerealiseerd. Ook worden er 100 extra vaste flitspalen aangeschaft, waarmee naast op snelheid ook op het rijden door rood licht wordt gehandhaafd. Het totaal aantal vaste flitspalen komt daarmee op 750. Deze palen komen in 2028 en 2029 beschikbaar.

De Minister gaf aan dat het Openbaar Ministerie bezig is met een beleidskader betreft de inzet van focusflitsers. De leden van de BBB- fractie willen weten wanneer de Kamer dit kan verwachten?

Het OM werkt aan een nieuw beleidskader voor alle geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Hierin worden de criteria voor de inzet van deze middelen beschreven. Het beleidskader zal naar verwachting eind van dit jaar gereed zijn.

De leden van de BBB-fractie lezen in het beleidskader vaste flitsers van het Openbaar Ministerie dat er geen vaste flitsers worden geplaatst in 30 kilometergebieden. Is de Minister bereid om te kijken naar de mogelijkheden om ook in 30 kilometergebieden flitsers te plaatsen? Het valt namelijk niet uit te sluiten dat er verkeersongelukken gebeuren door te hard rijden bij een snelheid van onder de 50 kilometer per uur. Het plaatsen van flitspalen heeft tenslotte ook een preventieve werking.

²⁹ Kamerstukken 29 398, nr. 1109

Op 1 juni is het OM in Amsterdam een pilot gestart met de inzet van 4 vaste flitspalen en flexflitsers op 3 locaties op 30 km/uur-wegen. Met de pilot wil het OM onderzoeken hoe flitspalen het rijgedrag op 30 km/uur-wegen beïnvloeden en of het effectief is om structureel flitspalen in te zetten als aanvulling op andere snelheidsremmende maatregelen. Op basis van de uitkomsten van de pilot wordt door het OM besloten of geautomatiseerde handhavingsmiddelen ook structureel op 30 km/uur-wegen kunnen worden ingezet.

Aanpak veelplegers

De leden van de SGP-fractie zouden graag zien dat automobilisten die meermaals hoge snelheidsovertredingen begaan hogere boetes opgelegd krijgen. De getallen leren dat de ongevalsbetrokkendheid van voertuigen bij een toenemende overtredingsfrequentie steeds verder afwijkt van de groep voertuigen met slechts één overtrekking per jaar. De leden van de SGP-fractie leden hebben enkele vragen naar aanleiding van eerdere antwoorden op schriftelijke vragen over de aanpak automobilisten die meermaals hoge snelheidsovertredingen begaan.

Welke mogelijkheden ziet de Minister om de Wahv aan te vullen met een bepaling dat na een zoveelste boete voor een snelheidsovertreking op een bepaald kenteken overgegaan wordt op een strafbeschikking ofwel een strafrechtelijke aanpak?

Welke mogelijkheden ziet de Minister voor registratie van overtredingen op kenteken, zodat eventuele recidive aangepakt kan worden?

Waarom zou het juridisch onmogelijk zijn om bij een ernstige mate van recidive hogere bestuurlijke boetes op te leggen? Kentekenaansprakelijkheid betekent immers een verantwoordelijkheid van de eigenaar van het voertuig voor het gebruik van zijn voertuig. Deze leden willen erop wijzen dat bijvoorbeeld in de Arbowetgeving wel sprake is van hogere bestuurlijke boetes bij recidive.

Zoals ook in de antwoorden op de Kamervragen³⁰ is aangegeven, wordt de Wahv op dit moment door het Wetenschappelijk Onderzoek- en Datacentrum geëvalueerd en wordt aan de onderzoekers de wens meegegeven om ook in te gaan op de mogelijkheden om de wet zodanig aan te passen dat recidive kan worden aangepakt. Zoals toegelicht in de antwoorden op de Kamervragen is de aanpak van recidive door middel van het opleggen van hogere sancties onder de huidige Wahv, niet mogelijk. Wel wordt er binnen de bestaande wettelijke kaders gezocht naar manieren om deze groep veelplegers effectiever aan te kunnen pakken. Zoals bijvoorbeeld binnen het project «Op de radar» van de politie waarover de Kamer in de laatste verzamelbrief verkeersveiligheid opnieuw is geïnformeerd.

Overigens gaat de door de leden van de SGP-fractie gemaakte vergelijking met de Arbowetgeving niet op omdat de boetes daar aan de werkgever en niet aan individuele personen worden opgelegd en het probleem van de kentekenaansprakelijkheid, waarbij iemand anders dan degene die daadwerkelijke de overtrekking heeft begaan een boete opgelegd kan krijgen, geen rol speelt.

³⁰ Tweede Kamer, 2023–2024, Aanhangsel van de Handelingen, 1943

De leden van de ChristenUnie-fractie hebben gevraagd te reflecteren op het feit dat de verhoging van de verkeersboetes ertoe heeft geleid dat deze bestuurlijke boete inmiddels hoger is dan de strafrechtelijke boetes en wat de ambitie van het kabinet is om de uitlegbaarheid van de diverse sancties in onderlinge verhouding en in verhouding tot de overtreding te vergroten?

De meeste verkeersboetes die op grond van de Wahv worden opgelegd, zijn lager dan de boetes die in het strafrecht worden opgelegd. Voor enkele van de hoogste boetes onder de Wahv geldt echter dat deze door de verschillende beleidsmatige verhogingen, wel net iets hoger zijn dan de boetes die in het strafrecht worden opgelegd, of dicht tegen deze bedragen aan zitten. Het OM heeft in een rapport op verzoek van de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV) in deze ook geconstateerd dat er sprake is van een disbalans³¹. Uiteraard is het wenselijk om deze disbalans op te lossen. Zoals eerder in de laatste verzamelbrief verkeersveiligheid is aangegeven, is hiervoor echter een bedrag oplopend tot 300 miljoen euro structureel nodig. Dit bedrag zou op de eigen begroting van JenV moeten worden gedekt. Gezien de omvang van dit bedrag is het aan het nieuwe kabinet om te besluiten over of en hoe de disbalans in de verkeersboetes op te lossen. Het is echter wel zo dat afhandeling van een verkeersdelict in het strafrecht meer gevolgen heeft dan alleen de oplegging van een Wahv-boete. Denk hierbij aan het strafblad dat gevormd wordt bij de oplegging van een strafrechtelijke boete.

BOA-bevoegdheden

Per 1 januari 2024 zijn de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving al uitgebreid naar het handhaven op het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers, handheld telefoongebruik door fietsers en het niet voeren van de juiste fietsverlichting. De leden van de VVD-fractie benadrukken het belang van deze uitbreiding van bevoegdheden, zodat de pakkans vergroot kan worden en de politie zich kan richten op andere belangwekkende activiteiten. De Minister heeft aangegeven dat boa's niet toegerust zijn op een verdere uitbreiding van het takenpakket naar ongemotoriseerd verkeer. De leden vragen of de Minister kan aangeven welke mogelijkheden er zijn om boa's toe te rusten op een verdere uitbreiding van het takenpakket naar gemotoriseerd verkeer en wat er nodig is om deze uitbreiding van bevoegdheden te realiseren.

Voor deze vraag wordt verwezen naar de brief van 23 mei 2024 waarin de Kamer is geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot verkeersveiligheid. Zoals in het halfjaarbericht politie van 19 juni jongstleden is aangekondigd, gaat JenV een traject opstarten waarin het boa-bestel diepgaander tegen het licht zal worden gehouden³². Samen met ketenpartners, boa-werkgevers, boa-bonden en andere belanghebbenden, wordt het boa-bestel diepgaander beschouwd. Dit traject helpt in het maken van expliciete en bewuste keuzes ten aanzien van de inrichting van het boa-bestel en de boa-functie. Hierbij zal ook het vraagstuk van de uitbreiding van boa-bevoegdheden op het gebied van verkeershandhaving betrokken worden. De Kamer zal middels het halfjaarbericht politie op de hoogte worden gehouden van het traject.

³¹ Kamerstukken 29 398, nr. 1076

³² Kamerstuk 29 628, nr. 1217

6. Geautomatiseerd goederenvervoer

De leden van de VVD-fractie lezen dat de Minister vier kansrijke toepassingen van geautomatiseerd vervoer ziet in Nederland, te weten geautomatiseerd goederenvervoer, geautomatiseerd openbaar vervoer, automatisering (in personenauto's) op de autosnelweg en geautomatiseerd parkeren. Deze leden vragen in hoeverre het een goed idee is om in te zetten op geautomatiseerd goederenvervoer, omdat de impact wanneer het misgaat veel groter zal zijn. Hoe ziet de Minister dit? En hoe wordt in de verdere verkenning rondom geautomatiseerd goederenvervoer hier rekening mee gehouden?

Verkeersveiligheid is een belangrijk uitgangspunt bij automatisering van voertuigen. Dat geldt voor zowel geavanceerde rijhulpsystemen als bij geautomatiseerd vervoer. Daarom is er een Monitor Smart Mobility in het leven geroepen. Zoals ook toegelicht in de Kamerbrief Geactualiseerde Monitor Smart Mobility³³, is de monitor bedoeld om inzichten te bieden aan overheden om verkeersveiligheid te verbeteren. Ook verplicht Europese wetgeving (*General Safety Regulation*) dat een aantal rijhulpsystemen gefaseerd verplicht worden gesteld in nieuw verkochte personenauto's vanaf juli 2024 ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Voor geautomatiseerd (goederen)vervoer (*automated driving systems*, ADS) is verkeersveiligheid eveneens een belangrijk uitgangspunt. Voor ADS zal daarom ook een monitor opgesteld worden, waarmee inzicht wordt verkregen in zowel de ingroei van ADS op de Nederlandse wegen, evenals een voorspelling van de effecten en nieuwe risico's die deze ingroei heeft op de verkeersveiligheid, doorstroming en duurzaamheid. Zoals toegezegd in de brief «Slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer»³⁴, zal de Kamer jaarlijks worden geïnformeerd over het verloop hiervan.

³³ Kamerstuk 31 305, nr. 447

³⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 445