

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1175

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 2 juni 2025

In april liet het Centraal Bureau voor de statistiek (CBS) weten dat er in 2024 675 verkeersdoden zijn gevallen. Dat is ongeveer evenveel als een jaar eerder (684). Ondanks dat het aantal verkeersdoden met 42% is verminderd sinds 2000, gaat het nog steeds om veel te veel mensen. Een groot deel daarvan is fietser: al vijf jaar op een rij komen er meer fietsers om dan inzittenden van auto's. Eind dit jaar publiceert Stichting Wetschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) weer de Staat van de Verkeersveiligheid, zij geven dan een nadere duiding bij deze CBS-cijfers.

Verkeersveiligheid draait om het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. Zodat iedereen veilig de auto, motor, fiets of ander vervoersmiddel kan pakken om te gaan werken, sporten of op visite te gaan.

Met deze brief wordt u, mede namens de Minister van JenV, geïnformeerd over verschillende verkeersveiligheidsonderwerpen. De brief is onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Veilig fietsen
2. Veilige infrastructuur
3. Veilige bestuurders en kwaliteit rijonderwijs
4. Verkeershandhaving (JenV)
5. Opgevoerde elektrische fietsen, waaronder fatbikes
6. Overige ontwikkelingen

Daarnaast ontvangt u een overzicht van de voortgang van de maatregelen in het Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025, waarvoor het Rijk primair aan de lat staat (bijlage 1).¹ Momenteel wordt een nieuw Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid voorbereid, dat eind dit jaar aan de Kamer wordt gestuurd. De kosten van het nieuwe Landelijk Actieplan worden gedekt vanuit de begroting van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW).

¹ Bijlage 1: Stand van zaken uitvoering Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2022–2025

Ten slotte ontvangt u conform toezegging aan de Kamer² de tussentijdse evaluatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV).³ De belangrijkste aanbevelingen van de evaluatie zijn:

- inzetten op een betere balans tussen infrastructuur, educatie en handhaving;
- opstellen van duidelijke meetbare tussendoelen; en
- het verkrijgen van meer inzicht in waar de meeste winst in het reduceren van het aantal slachtoffers te behalen is.

Daarnaast wordt aanbevolen om extra in te zetten op de verdere ondersteuning van (kleine) gemeenten bij de uitvoering van het SPV, en ervoor te zorgen dat het datamanagement rondom het SPV goed georganiseerd is en blijft. De resultaten van de evaluatie worden gebruikt voor de nieuwe bestuurlijke afspraken waarvoor de planning is om deze op 7 juli 2025 in het bestuurlijk overleg verkeersveiligheid vast te stellen. De resultaten van de evaluatie SPV worden ook gebruikt voor het nieuwe Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid voor de periode tot 2030.

1. Veilig fietsen

Meerjarenplan Fietsveiligheid

Uit «De Staat van de Verkeersveiligheid» blijkt dat ook in 2023 onder fietsers de meeste verkeersslachtoffers vallen. Volgens de Integrale Mobiliteitsanalyse 2021 zal het aantal fietsslachtoffers de komende jaren stijgen.⁴ In het najaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken omtrent het Meerjarenplan Fietsveiligheid.⁵ Het plan bevindt zich momenteel in de afrondende fase en wordt op 7 juli 2025 besproken tijdens het bestuurlijk overleg Verkeersveiligheid met de SPV-partners. Na deze afstemming wordt het plan met de Kamer gedeeld. De kosten van het Meerjarenplan Fietsveiligheid worden gedekt vanuit de begroting van lenW.

Fietshelm campagne «Zet 'm op»

Het dragen van een fietshelm kan de kans op hoofd- en hersenletsel met 60–70% verlagen. Op 16 april 2025 is daarom de campagne «Zet 'm op» gestart. Het doel van de campagne is om het vrijwillig gebruik van de fietshelm te verhogen. Deze boodschap draagt lenW uit samen met medeoverheden, artsen en partners als VeiligheidNL, ANWB, Veilig Verkeer Nederland (VVN), BOVAG en de RAI Vereniging. In de komende periode wordt de campagne doorontwikkeld en uitgebreid met regionale acties gericht op ouderen, (ouders van) kinderen en forenzen.

Innovaties op het gebied van fietsverlichting

Naar aanleiding van de toezegging aan het lid Olger van Dijk (NSC) is samen met Adviesdienst Mens & Veiligheid BV een onderzoek gestart naar innovaties op het gebied van fietsverlichting.⁶ Op basis van een literatuurstudie en internationale voorbeelden zijn twee kansrijke toepassingen geselecteerd om nader te onderzoeken: verlichting gericht op het uitlichten van de fietser of de fiets, en verlichting geïntegreerd in de fietshelm. Beide toepassingen worden beoordeeld op hun potentieel om de zichtbaarheid van fietsers te vergroten en daarmee de verkeersveiligheid te verbeteren. In juni 2025 vindt een expertmeeting plaats om te

² Kamerstuk 29 398 nr. 1139

³ Bijlage 2: Tussentijdse Evaluatie van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 328

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1139

⁶ TZ202502-121

bepalen welke extra functionaliteiten van fietsverlichting en/of reflectie meerwaarde hebben. Op basis hiervan wordt de toegevoegde waarde van innovatieve vormen van fietsverlichting ingeschat. De Kamer wordt rond de zomer van 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de expertsessie.

2. Veilige infrastructuur

Aantal weginspecteurs Rijkswaterstaat gaat structureel omhoog

Op het hoofdwegennet neemt door de toegenomen drukte op de weg het aantal pech- en ongevallen jaar op jaar toe. De weginspecteur zorgt voor het beveiligen en vlot afhandelen van deze incidenten. Om het groeiend aantal incidenten aan te kunnen, is ervoor gekozen om het aantal weginspecteurs van Rijkswaterstaat (RWS) uit te breiden bij Voorjaarsnota 2025. In totaal wordt de capaciteit structureel met 38 fte uitgebreid, een stijging van ruim 10%. Door een snelle afhandeling van incidenten op de weg kan het verkeer goed doorrijden en blijft het veilig op de weg.

Derde tranche Investeringsimpuls verkeersveiligheid

Via de Investeringsimpuls Verkeersveiligheid ondersteunt en stimuleert het Ministerie van IenW de medeoverheden om infrastructurele verkeersveiligheidsmaatregelen te nemen op het onderliggend wegennet (wegen in beheer van gemeenten, provincies en waterschappen). Met deze brief krijgt de Kamer een eerste inzicht in de uitkomsten van dit eerste aanvraagtijdvak van de derde tranche.

– Eerste inzichten uit het eerste aanvraagtijdvak

IenW had voor het eerste aanvraagtijdvak € 125 miljoen beschikbaar op de begroting van het Mobiliteitsfonds. In totaal zijn er door de medeoverheden 200 aanvragen ingediend: 190 door gemeenten (waaronder de bijzondere gemeente Sint-Eustatius), acht door provincies en twee door waterschappen. In totaal is er voor circa € 121 miljoen aan aanvragen ingediend bij het ministerie. Een eerste analyse van de binnengekomen aanvragen laat zien dat maatregelen die veel worden aangevraagd de inrichting van het nieuwe wegtype Gebieds-ontsluitingsweg 30 km/u (GOW30) en vrijliggende voetpaden zijn. Ook maatregelen gericht op fietsveiligheid blijven onverminderd populair, zoals de aanleg van vrijliggende fietspaden en het aanbrengen van kant- en asmarkeringen op fietspaden.

– Nieuwe regels, nieuwe aanvragers

De nieuwe regels, waaronder de herziene menukaart en de nieuwe verdeelsleutel, lijken te hebben geleid tot nieuwe aanvragers.⁷ Voorzichtig kan geconcludeerd worden dat deze wijzigingen positief uitpakken voor de deelnamebereidheid van de medeoverheden aan de investeringsimpuls. Zo zijn er 26 gemeenten die voor het eerst gebruikmaken van de investeringsimpuls. Onder hen bevinden zich gemeenten als Barneveld, Den Helder, Wageningen en Schiermonnikoog. Dit is een positieve ontwikkeling die het bereik van de regeling onderstreept.

– Vooruitblik volgende tijdvakken derde tranche

Wat betreft de regionale spreiding van de aanvragen valt op dat vooral gemeenten in het oosten en zuiden van het land (provincies Gelderland,

⁷ De Kamer is eerder uitgebreid geïnformeerd over de nieuwe spelregels die gelden voor de derde tranche, zie Kamerstuk 29 398, nr. 1100

Noord-Brabant en Limburg) en de Vervoerregio Amsterdam actief hebben aangevraagd. Gemeenten in het noorden (provincies Drenthe, Fryslân en Groningen) en westen (provincie Zuid-Holland) blijven daarbij enigszins achter.

Deze regionale verschillen in het aantal aanvragen vragen om maatwerk: het is van belang om, samen met de SPV-partners Interprovinciaal Overleg (IPO) en Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het gesprek aan te gaan met gemeenten en provincies om te achterhalen welke belemmeringen zij nog ervaren. Het ministerie streeft naar optimale benutting van het beschikbare budget en een verbetering van de verkeersveiligheid voor heel Nederland. Deze aanpak sluit naadloos aan bij het principe van gezamenlijke verantwoordelijkheid voor verkeersveiligheid zoals verankerd in het SPV: lokaal waar het kan, rijksregie waar nodig.

De aanhoudende vraag naar middelen onderstreept het belang van de impuls. Onder voorbehoud van parlementaire goedkeuring van de Voorjaarsnota 2025 heeft IenW de resterende middelen van de investeringsimpuls beschikbaar waarmee medeoverheden maatregelen kunnen aanvragen en kan een nieuw aanvraagtijdvak worden uitgeschreven. Dan komt de resterende circa € 113 miljoen beschikbaar. De wens is dat alle medeoverheden een aanvraag indienen en daarmee investeren in een verkeersveiliger onderliggend wegennet in heel Nederland. Na het zomerreces ontvangt de Kamer een analyse van het eerste aanvraagtijdvak van de derde tranche. Daarbij wordt ook ingegaan op de motie van het lid Grinwis (CU) c.s. over het aanpakken van drukke schoolroutes langs 80- en 50-kilometerwegen zonder vrijliggende fietspaden.⁸

Strategische agenda verkeersveiligheid rijkswegen (SAV-R)

In december jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over twee onderzoeken die in het kader van de strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen (SAV-R) zijn opgeleverd door Arcadis.⁹ Daarbij is een nadere verdieping op de uitgevoerde onderzoeken aangekondigd. Deze verdieping richt zich op de categorisering van verkeersveiligheidsniveaus op rijkswegen zoals door de Europese Commissie wordt vereist in het kader van de RISM-II richtlijn (richtlijn (EU) nr. 2019/1936). Dit onderzoek wordt uitgevoerd door Sweco en bevindt zich in de afrondende fase. Het onderzoek biedt handvatten voor een nadere prioritering van de inzet op verkeersveiligheid op rijkswegen en zal worden benut voor het opstellen van de SAV-R. Omdat de tussenliggende analysestappen meer tijd hebben ingenomen dan voorzien, wordt de SAV-R naar verwachting dit najaar aan de Tweede Kamer gestuurd.

Monitoringsrapportage Veilig over Rijkswegen

Rijkswaterstaat heeft de rapportage «Veilig over Rijkswegen 2023» (VOR 2023) gepubliceerd. De rapportage bevat kerncijfers over de verkeersveiligheid op het Nederlandse Rijkswegennet.

In 2023 waren er volgens het Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) 70 verkeersdoden op rijkswegen. Een lichte daling in vergelijking met de 79 dodelijke slachtoffers in 2022. Het aantal slachtoffers is gestegen naar een vergelijkbaar aantal als voor de coronaperiode. In het najaar publiceert SWOV een verdiepende analyse naar de dodelijke ongevallen op rijkswegen, waarover de Kamer, net als voorgaande jaren, wordt geïnformeerd.

⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1096

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1139

Er is € 200 miljoen beschikbaar gesteld voor het verbeteren van de verkeersveiligheid van rijks-N-wegen.¹⁰ Over de voortgang van de aanpak rijks-N-wegen wordt u geïnformeerd met de MIRT brief voorjaar 2025.

3. Veilige bestuurders en kwaliteit rijonderwijs

Programma Van rijles naar rijonderwijs

In de Kamerbrief van 13 december 2024 is de Kamer geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen rondom het programma Van rijles naar rijonderwijs (programma VRNR). In 2025 en 2026 worden enkele actie-lijnen uitgevoerd om de maatregelen uit het advies Roemer¹¹ in de praktijk te brengen. Het transitieplan dat Royal HaskoningDHV in opdracht van lenW heeft geschreven dient hierbij als startpunt.¹² Voordat de gewijzigde wet- en regelgeving ingaat wordt dan ervaring opgedaan met een deel van de adviezen zoals het nieuwe Nationaal Leerplan Rijopleiding B en de nieuwe wijze van opleiden, het toetsen en examineren. Ook kunnen alle betrokkenen dan voorbereidingen treffen om de nieuwe manier van werken vorm te geven.

Het CBR heeft onderzocht welke wensen en eisen er bij de stakeholders leven rondom het Leerlingvolgsysteem (LVS). Uit dit onderzoek van het CBR is een adviesrapport¹³ gekomen waarin twee verschillende ICT-oplossingsrichtingen voor het LVS zijn beschreven, te weten SAAS (software as a serviceapplicatie) en de Data Fabric. Samen met de stakeholders is gekozen om de Data Fabric verder uit te werken met een afsprakenkader en stappen te zetten voor het ontwikkelen van de Data protection impact assessment (DPIA). Het voordeel van de gekozen ICT-oplossing is dat de gebruikte data beschikbaar worden gesteld vanuit de bronsystemen waar veel rijinstructeurs nu al mee werken. Vervolgens wordt deze data alleen gepresenteerd in Data Fabric en niet opgeslagen. Op deze manier blijft de data van een leerling alleen opgeslagen op de plek waar de leerling zelf voor gekozen heeft.

In lijn met de adviezen uit het rapport «*De rijinstructeur: Sleutel naar meer verkeersveiligheid*»¹⁴ werkt Innovam Branche Kwalificatie Instituut (IBKI) samen met deskundigen uit de branche aan:

- de erkenningsregeling inclusief toezichtskader voor (erkende) rijinstructeursopleiders
- het aanpassen van het examenprogramma voor de rijbewijs leerling B voor aankomende en bevoegde rijinstructeurs
- het toezicht op de naleving van het Nationaal Leerplan Rijopleiding B door de rijinstructeur

De afgelopen twee jaar heeft de Koepel Rijopleiding & Verkeerseducatie (KRV) een subsidie van lenW gekregen waarmee zij stappen hebben gezet om de rijschoolbranche te versterken en te professionaliseren. Voor lenW zijn zij dé gesprekspartner vanuit de branche. De subsidie is met twee jaar verlengd omdat het uitwerken van een duurzame eigen financiering en het aantrekken van een onafhankelijke voorzitter nog niet is gelukt. Na deze twee jaar stopt de subsidie definitief.

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1014

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1110

¹² Bijlage 3: Transitieplan van Rijles naar Rijonderwijs

¹³ Bijlage 4: Adviesrapport Leerlingvolgsysteem

¹⁴ De rijinstructeur: sleutel naar meer verkeersveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

De Kamer wordt in het najaar met de Kamerbrief stand van zaken van de verkeersveiligheid verder geïnformeerd over de voortgang van het programma VRNR. Voor het commissiedebat CBR dat gepland staat op 4 september 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de toezegging¹⁵ om de kwaliteit van rij scholen met 30% slagingspercentage te verbeteren en hierbij de optie voor een kwaliteitskeurmerk te onderzoeken.

Medische rijgeschiktheid

Op advies van de Gezondheidsraad¹⁶ komt de medische keuring voor een rijbewijs voor mensen met hemofilie en andere stollingsstoornissen te vervallen.¹⁷ Op 1 april jl. is hiervoor de benodigde wijziging van wet- en regelgeving in werking getreden.¹⁸ Hierdoor hoeven mensen die naast een stollingsstoornis geen verdere aandoeningen hebben geen rijgeschiktheidskeuring meer te ondergaan.

In maart jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over het plan van het ministerie om de eisen voor mensen met een autismespectrumstoornis (ASS) in de Regeling eisen geschiktheid 2000 (REG2000) te laten vervallen. Het streven is om deze wijziging per 1 januari 2026 in te laten gaan. Voor AD(H)D wordt de beoordeling meer risicogestuurd gemaakt, door alleen de personen te keuren waarvan de aard en ernst van de aandoening een verhoogd risico voor de verkeersveiligheid vormen. Het CBR onderzoekt nu hoe de keuringen bij mensen met AD(H)D gericht kunnen worden gedaan waarmee de algemene keuring afgeschaft kan worden. Het doel is om alleen mensen met AD(H)D door een psychiater te laten keuren waarbij een grotere kans bestaat op rijongeschiktheid.¹⁹

Tot slot werken lenW en CBR aan het aanpassen van de duur van de recidiefvrijetermijn, waarin bestuurders ongeschikt zijn om te rijden na het doormaken van een psychose. Dit is nu zes maanden. De Gezondheidsraad heeft geadviseerd om geen vaste termijn te stellen, omdat de huidige termijn door veel betrokkenen als onnodig belemmerend wordt ervaren.²⁰

Het ministerie wil snel verlichting bieden aan de doelgroep die de huidige recidiefvrijetermijn als belemmerend ervaart. In overleg met het CBR is het ministerie voornemens om, in lijn met het eerder uitgebrachte advies van de Nederlandse vereniging voor Psychiatrie (NvVP), de huidige termijn van zes maanden te verkorten naar twee maanden.²¹ Het streven is om deze wijziging per 1 januari 2026 in te laten gaan. Daarnaast gaat het CBR verkennen wat de alternatieven zijn voor de recidiefvrijetermijn, zoals bijvoorbeeld een maatwerkoplossing. De Kamer wordt uiterlijk eind 2025 geïnformeerd over de voortgang van deze verkenning.

Onderzoek invoering puntenrijbewijs gestart

Tijdens het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 11 februari jl.²² is aangegeven dat een puntenrijbewijs een mogelijkheid is om veelplegers in het verkeer aan te pakken. Daarnaast heeft het instellen hiervan een

¹⁵ TZ202412-059

¹⁶ <https://www.gezondheidsraad.nl/onderwerpen/rijgeschiktheid/documenten/adviezen/2024/01/30/advies-rijgeschiktheid-bij-hemofilie-en-andere-stollingsstoornissen>

¹⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1139

¹⁸ <https://wetten.overheid.nl/BWBR0011362/2025-04-01>

¹⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1171

²⁰ <https://www.gezondheidsraad.nl/onderwerpen/rijgeschiktheid/alle-adviezen-over-rijgeschiktheid/rijgeschiktheid-na-het-doormaken-van-een-psychose>

²¹ <https://www.psychiatrie.nl/kennisbank/adviesnota-herziening-rijgeschiktheid-bij-psychose-2/>

²² Kamerstuk 29 398, nr. 1170.

afschrikwekkende werking. SWOV voert een verkenning uit naar de mogelijke invoering van een puntenrijbewijs in Nederland. Daarbij wordt gekeken naar ervaringen in andere landen met het puntenrijbewijs en hoe dit zou passen binnen de Nederlandse context. Voor het volgende Commissiedebat Verkeersveiligheid eind 2025 worden uitkomsten van dit onderzoek met u gedeeld.

Nieuwe communicatie over rijden onder invloed

In december 2024 is de nieuwe Bob-campagne gestart: «TOP, jij blijft Bob!» Uit evaluatie²³ van deze campagne blijkt dat 95% van de mensen veel vertrouwen heeft dat ze zich aan hun voornemen kunnen houden om niet te drinken als ze nog moeten rijden. De nieuwe slogan van de campagne is daarnaast bij een grote groep bekend. Vooral de tv-reclames werden hoog gewaardeerd.

Het Trimbos-instituut heeft in opdracht van IenW een handreiking²⁴ gemaakt om een alcohol-, drugs- en medicijnenbeleid (ADM)²⁵ op te stellen, specifiek voor de transport- en vervoerssector. Dit geeft deze bedrijven handvatten om afspraken te maken met medewerkers over dat zij nuchter zijn als zij aan het werk zijn. Zo zorgen bedrijven dat niet alleen vrachtwagenchauffeurs veel veilige kilometers maken, maar ook dat leerlingenvervoer onze kinderen veilig op school afzet en thuisbrengt.

Omwisseling van rijbewijzen van expats van buiten de EU

De motie van de leden Heutink (PVV) en Vedder (CDA), ingediend bij het Tweeminutendebat Verkeersveiligheid van september 2024, verzoekt de regering om te onderzoeken uit welke landen de expats komen die op basis van de 30%-regeling een Nederlands rijbewijs krijgen, of deze landen daar geschikt voor zijn en of de kennis om aan het verkeer deel te nemen voldoende aanwezig is.²⁶ De Dienst Wegverkeer (RDW) brengt op dit moment de aantallen en de betrokken landen van herkomst in kaart. Zij analyseren deze data op de aanwezigheid van trends of andere signalen die van belang kunnen zijn voor de verkeersveiligheid.

Voor wat betreft het tweede deel van de motie wordt een internationale vergelijking uitgevoerd met het erkenningsbeleid van enkele andere EU-lidstaten zoals België, Frankrijk en Duitsland. Een andere relevante ontwikkeling voor de behandeling van deze motie is de verwachte vierde rijbewijsrichtlijn, waarvan de onderhandelingen zich op dit moment in de laatste fase van de triloog bevinden. In deze richtlijn worden nieuwe regels geïntroduceerd voor het omwisselen van niet-EU-rijbewijzen. Het belangrijkste daarbij is de mogelijkheid voor de Europese Commissie om met behulp van de lidstaten het verkeersveiligheidsniveau van een niet-EU land te onderzoeken. Vervolgens kan de Commissie in overleg met de lidstaten een besluit nemen dat het veiligheidsniveau van een rijbewijs correspondeert met dat van rijbewijzen in de EU. De Kamer wordt in het najaar bericht over de uitkomst van de onderzoeken.

²³ Campagne-effectonderzoek Bob 2024 | Rapport | Rijksoverheid.nl

²⁴ Bijlage 5: Handreiking ADM-beleid voor de Vervoers- en Transportsector

²⁵ Handreiking alcohol-, drugs en medicijnbeleid voor de vervoers- en transportsector – Trimbos-instituut

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1117

Tijdens het CBR-debat van 28 november 2024 is toegezegd de Kamer nader te informeren over de achtergrond van het verschil in slagingspercentages tussen Nederland en Duitsland. Duitsland kent traditioneel een slagingspercentage dat veel hoger ligt dan in Nederland en andere Europese landen. In 2024 bedroeg het gemiddelde slagingspercentage voor alle B-examens in Duitsland 63%²⁷ tegenover 51%²⁸ in Nederland, met de nuance dat er net als in Nederland grote regionale verschillen te zien zijn. Sinds 2015 zijn de verschillen tussen Nederland en Duitsland wel kleiner geworden: in 2015 waren deze cijfers 69% voor Duitsland tegenover 50% voor Nederland.²⁹ In de Duitse rijsschoolwereld is er, net zoals in Nederland, een discussie over de hoogte van het slagingspercentage en de vraag of dit via de kwaliteit van het rijonderricht is te sturen.

Het verschil in slagingspercentages kan worden toegeschreven aan de manier waarop de rijsschoolsector in Duitsland is gereguleerd: in Duitsland is de sector veel meer «dichtgereguleerd», met meer voorschriften en eisen. Het gaat daarbij zowel om de regulering van het beroep van rijinstructeur als om het lesgeven zelf. Het starten van een rijsschool is in Duitsland pas toegestaan als de betrokkene twee jaar lang als hoofdberoep rijinstructeur in loondienst is geweest. Daarnaast is er een rijsscholenregister met een daaraan gekoppelde kwaliteitscontrole. Voor het lesgeven geldt onder meer dat iedere leerling minimaal twaalf rijlessen moet krijgen voordat hij of zij examen mag doen. Daarbij is voorgeschreven dat een van die lessen in het donker en een tijdens slecht weer moet plaatsvinden.³⁰ Veel van de Duitse situatie is ook onderdeel van het programma VRNR, wat, zoals hierboven beschreven, nu in Nederland wordt geïmplementeerd.

4. Verkeershandhaving (JenV)

Uitrol geautomatiseerde handhavingsmiddelen

In mei zijn de eerste focusflitsers in gebruik genomen. De focusflitsers is een verplaatsbare camera die controleert op het gebruik van mobiele elektronische apparaten, zoals een telefoon, tijdens het rijden. De Minister van IenW heeft eerder namens de Minister van JenV aan het lid Veltman (VVD) toegezegd de Kamer drie maanden na het gebruik van de focusflitsers te informeren over de resultaten van de inzet van die focusflitsers.³¹ De ervaringen of resultaten worden gedeeld in de eerstvolgende verzamelbrief verkeersveiligheid (najaar 2025), zodra er meer focusflitsers een langere periode in gebruik zijn.

In totaal moeten er dit jaar 40 focusflitsers in gebruik worden genomen en volgend jaar nog eens 10. De focusflitsers worden met name ingezet op N-wegen en drukke toegangswegen tot steden. Daarnaast is het Openbaar Ministerie (OM) druk bezig om het aantal flexflitsers uit te breiden. Dit zijn verplaatsbare flitspalen waarmee op snelheid wordt gehandhaafd. In totaal zijn er nu 75 flexflitsers beschikbaar. Aan het eind van volgend jaar

²⁷ Erstmals mehr als 2 Millionen Fahrprüfungen 2024 – viele scheitern, Betrug nimmt zu – TÜV-Verband

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1158

²⁹ Mailwisselingen met CBR en TÜV

³⁰ Benchmarking rijsschoolsystemen in Nederland en omliggende landen, Vlakveld en Stipdonk, SWOV 2013

³¹ TZ202502-123

moeten er in totaal 125 flexflitsers in gebruik genomen zijn, waarmee op 375 verschillende locaties gehandhaafd kan worden. De flexflitser wordt ingezet op het onderliggend wegennet, met een focus op zogeheten gebiedsontsluitingswegen. Sinds kort valt de GOW30 (een gebiedsontsluitingsweg met een limiet van 30 km/u) daar ook onder.

Het OM rondt dit jaar de vervanging van 520 oude vaste flitspalen af. In totaal zijn na evaluatie 120 van de 640 huidige locaties voor vaste flitspalen komen te vervallen, omdat is gebleken dat de palen op die locaties niet langer voldoende effectief zijn. Om het effect van handhavingsmiddelen zo goed mogelijk te benutten, worden locaties periodiek geëvalueerd. Locaties waar de palen niet langer voldoende effectief blijken te zijn, zijn bijvoorbeeld locaties waar de verkeersproblematiek in de afgelopen jaren flink is afgenomen, waar veel flitspalen dicht op elkaar staan, waar de weginrichting niet op orde is of waar een herinrichting van de weg is gepland of heeft plaatsgevonden. Binnenkort worden deze vrijgekomen palen, in samenspraak met wegbeheerders en de politie, ingezet op nieuwe locaties waar deze een grotere bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid. Vervolgens zal het aantal vaste flitspalen stapsgewijs worden uitgebreid tot een totaal van 750 in 2029. In totaal betekent de vervanging en intensivering een ruime verdubbeling van de handhavingslocaties.

Alcoholslot

De aangenomen motie van het lid Veltman (VVD)³² verzoekt de regering zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van het alcoholslot. In de eerder door Deloitte uitgevoerde verkenning, waarvan de resultaten op 17 maart naar uw Kamer zijn verstuurd,³³ is geconcludeerd dat het alcoholslotprogramma zowel in het bestuursrecht als in het strafrecht kan worden ingevoerd.³⁴ In het bestuursrecht blijft echter een significant juridisch risico dat de Hoge Raad het alcoholslot als dubbele bestraffing ziet. Aanbevolen is daarom om invoering in het strafrecht nader uit te werken en de uitvoeringsconsequenties van dit scenario in kaart te brengen.

In de Kamerbrief van 17 maart is ook aangekondigd dat daarnaast een scenario voor invoering in het bestuursrecht nader bekeken zal worden. Het gaat om een scenario waarbij er na oplegging van een alcoholslot vanuit het bestuursrecht, door het OM wordt afgezien van strafrechtelijke vervolging. Hiermee zou dubbele bestraffing voorkomen worden. Dit scenario is door Deloitte niet uitvoerig onderzocht omdat afzien van strafrechtelijke vervolging op dat moment onwenselijk leek. Voortschrijdend inzicht over de gevolgen van het vastlopen van de strafrechtketen, hebben ertoe geleid dat dit scenario nu toch als mogelijkheid wordt gezien om, naast invoering in het strafrecht, nader te verkennen. Een voordeel van dit scenario zou kunnen zijn dat dat de strafrechtketen hiermee kan worden ontlast en dat het mogelijk leidt tot meer opleggingen van het alcoholslot waarmee er dus een grote bijdrage aan de verkeersveiligheid kan worden geleverd. Samen met de betrokken partners wordt momenteel bekeken of dit een wenselijk en haalbaar scenario zou kunnen zijn. Deze verkenning is reeds gestart. De Minister van JenV streeft ernaar uw Kamer voor het eerstvolgende commissiedebat te informeren of dit bestuursrechtelijke scenario ook haalbaar wordt geacht. Indien dit bestuursrechtelijke scenario op basis van de eerste inschattingen haalbaar lijkt, zullen beide scenario's (zowel dit bestuurs-

³² Kamerstuk 29 398, nr. 1161

³³ Kamerstuk 29 398, nr. 1169.

³⁴ Kamerstuk 29 398 nr. 1169

rechtelijke scenario als het strafrechtelijke scenario) nader worden doorgerekend en zullen de uitvoeringsconsequenties van beide scenario's in kaart worden gebracht zodat op basis hiervan een besluit genomen kan worden over de herinvoering van het alcoholslot. Er wordt naar gestreefd deze verkenning en de besluitvorming over de herinvoering van het alcoholslot in het eerste helft van 2026 af te ronden. Voor de volledigheid wordt de Kamer erop gewezen dat de motie niet vermeldt vanuit welke middelen de invoering van het alcoholslot moet worden gefinancierd en dat deze middelen dus ook nog niet zijn gereserveerd.

Voor de volledigheid wijzen we uw Kamer er op dat de motie niet vermeldt vanuit welke middelen de invoering van het alcoholslot moet worden gefinancierd en dat deze ook nog niet zijn gereserveerd.

Wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed en de ontzegging van de rijbevoegdheid

Tijdens het vorige commissiedebat Verkeersveiligheid heeft de Minister van JenV de Kamer toegezegd voor de behandeling van het wetsvoorstel verbetering aanpak rijden onder invloed in te gaan op de vraag of rechters met dit wetsvoorstel ook de mogelijkheid krijgen om af te wijken van de maximale duur van de rijontzegging, of de maximale termijn van 10 jaar verdubbeld kan worden en op de vraag of de rijontzegging nou als strafverzwaring of als geschiktheidsverklaring moet worden gezien (toezeggingen aan lid De Hoop, PvdA-GL en lid Krul, CDA³⁵). De Minister van JenV komt in de nota naar aanleiding van het verslag bij dit wetsvoorstel terug op deze toezeggingen. Er wordt naar gestreefd deze nota nog voor het commissiedebat naar uw Kamer te verzenden.

Boetestelsels in balans

Tijdens het vorige Commissiedebat Verkeersveiligheid heeft de Minister van JenV de Kamer toegezegd in het onderzoek naar herziening van het boetestelsel de suggestie van het lid Grinwis (CU), om in te zetten op extra handhaving en met de extra boeteopbrengsten een verlaging van de boetes te bekostigen, mee te nemen in dit onderzoek en de Kamer hierover voor de zomer per brief te informeren. Hierop wordt in de kabinetsreactie op het rapport «Boetestelsels in balans» nader ingegaan. De kabinetsreactie zal naar verwachting nog voor het Commissiedebat Verkeersveiligheid naar de Kamer verzonden worden.

Propositie verkeershandhaving

Zoals de Minister van JenV in de vorige verzamelbrief heeft aangegeven, is de propositie «Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer» twee keer op bestuurlijk niveau besproken. De voorstellen uit de propositie stuiten op juridische en praktische bezwaren, maar alle partijen zijn het erover eens dat de (subjectieve) pakkans vergroot zou moeten worden. Naar aanleiding hiervan is een werkgroep opgericht onder voorzitterschap van het Ministerie van JenV, bestaande uit de Vereniging voor Nederlandse Gemeenten, het Interprovinciaal Overleg, gemeente Rotterdam, het OM, politie, vervoerregio's, het Centraal Justitieel Incassobureau en het Ministerie van IenW. De werkgroep heeft constructief samengewerkt om te komen tot een lijst met haalbare maatregelen die de objectieve en/of subjectieve pakkans kunnen vergroten. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het mogelijk maken van meer maatwerk bij de besluitvorming, plaatsbepaling en roulatiefrequentie van

³⁵ TZ202502-183

handhavingsmiddelen, met daarbij een grote rol voor de wegbeheerder en politie. Daarnaast hebben de propositie en de werkgroep er voor gezorgd dat enkele maatregelen gericht op het verstevigen van de verkeershandhaving en het vergroten van de objectieve en subjectieve pakkans al gezamenlijk zijn opgepakt. Een voorbeeld hiervan is een door het OM en VNG gezamenlijk opgestelde communicatieaanpak over de beschikbaarheid, de aanvraagprocedure en de criteria van flitsers. Ook is de inzet van flitsers op GOW30 wegen sinds eind vorig jaar mogelijk gemaakt.

Tijdens het bestuurlijk overleg Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) op 7 juli a.s. wordt de lijst met maatregelen besproken en besloten welke daarvan nader worden uitgewerkt en geïmplementeerd. Ook zal tijdens dit overleg aan de bestuurders worden gevraagd om hiervoor de benodigde capaciteit beschikbaar te stellen. In de eerstvolgende verzamel-brief verkeersveiligheid zal uw Kamer geïnformeerd worden.

Inzet boa's op verkeershandhaving

Tijdens het vorige Commissiedebat Verkeersveiligheid heeft de Minister van Infrastructuur en Waterstaat namens de Minister van JenV het lid Stoffer (SGP) toegezegd uw Kamer te informeren over de resultaten van de inzet van buitengewoon opsporingsambtenaren (boa's) op het gebied van verkeershandhaving.³⁶ Sinds 1 januari 2024 zijn de bevoegdheden van boa's op het gebied van verkeershandhaving uitgebreid. Op grond hiervan mogen boa's nu ook handhavend optreden tegen het ontbreken of voeren van onjuiste fietsverlichting, handheld telefoongebruik op de fiets en het negeren van rood licht door fietsers en voetgangers.

Uit cijfers van het Centraal Justitieel Incassobureau blijkt dat in 2024 in totaal 82 gemeenten daadwerkelijk gebruik hebben gemaakt van deze nieuwe bevoegdheden. Daarbij zijn 2.698 boetes opgelegd voor het niet of onjuist voeren van fietsverlichting, 2.634 voor handheld telefoongebruik op de fiets, 418 voor het negeren van rood licht door fietsers en 29 voor het negeren van rood licht door voetgangers. De grotere gemeenten laten hierbij, zoals verwacht, de hoogste aantallen boetes zien. Dit hangt onder andere samen met een grotere beschikbaarheid en inzet van boa's en meer fiets- en voetgangersverkeer waardoor er een grotere kans is op het constateren van overtredingen. Ter vergelijking: de Politie heeft in hetzelfde jaar ruim 81.000 boetes uitgeschreven voor deze feiten.

Gemeenten beoordelen de uitbreiding van bevoegdheden over het algemeen als positief, zo blijkt uit een uitvraag door het Centrum voor Criminaliteitspreventie en Veiligheid (CCV). Tegelijkertijd maken nog niet alle gemeenten hier gebruik van. Een genoemde reden hiervoor is een gebrek aan capaciteit. Daarnaast geven gemeenten aan dat er vooral in de opstartfase nog aandachtspunten zijn. Het gaat dan met name om het opstellen van een passend handhavingsarrangement en de afstemming met de politie, wat de nodige tijd vergt. Omdat het voor boa's om nieuwe feiten gaat, is het belangrijk dat de instructies, bevoegdheden en operationele kaders vooraf goed worden besproken en afgestemd.

Het Ministerie van Justitie en Veiligheid voert momenteel een diepgaande beschouwing van het boa-bestel uit, waarin onder meer de rol, taken, benodigde bevoegdheden en uitrusting van boa's worden onderzocht evenals de daarbij behorende waarborgen. Deze inzichten worden meegenomen in de beoordeling of en hoe de bevoegdheden van boa's

³⁶ TZ202502-120

verder uitgebreid kunnen worden, waaronder op het gebied van verkeers-handhaving.

Opgevoerde elektrische fietsen, waaronder fatbikes (IenW & JenV)

Aanpassing regeling voertuigen (IenW)

Zoals toegezegd in de Kamerbrief van 29 maart 2024,³⁷ wordt het verboden om op een elektrische fiets een voorziening te hebben waarmee controles op de trapondersteuning kunnen worden omzeild. Voor veel soorten gemotoriseerde voertuigen, zoals snor- en bromfietsen, is het al verboden om een voorziening te hebben om controles op de snelheid te omzeilen. Voor elektrische fietsen bestond een dergelijk verbod nog niet. Met deze regeling wordt dat verbod alsnog ingevoerd. Deze regeling is inmiddels gepubliceerd en treedt op 1 juli 2025 in werking.

Vervolg «'t kan hard gaan» campagne (IenW)

Vanaf 16 juni 2025 wordt er een vervolg gegeven aan de campagne «'t kan hard gaan», die jongeren en hun ouders/verzorgers wijst op de risico's van het gebruiken van opgevoerde elektrische fietsen. Via radiospotjes, sociale media en posters wordt uitgelicht wat de risico's zijn, waaronder een mogelijke boete, strafblad, inbeslagname en een onverzekerd voertuig. Via de verschillende kanalen zijn in 2024 al meer dan drie miljoen mensen bereikt. De campagne wordt nu voor de zomer ingezet, zodat jongeren en hun ouders/verzorgers hier rekening mee kunnen houden wanneer zij overwegen een elektrische fiets aan te schaffen voor het volgende schooljaar.

Intensivering handhaving en markttoezicht, waaronder fatbikes (IenW)

In relatie tot de toezegging aan lid Pierik (BBB) om de handhaving en markttoezicht op fatbikes te intensiveren,³⁸ werken de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT), Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), Douane en politie aan het verbeteren van de onderlinge samenwerking. Het is de planning van de genoemde instanties om hun samenwerkingsafspraken voor de zomer te bekrachtigen. Vanuit IenW wordt het initiatief genomen voor een directeurenoverleg met de toezichthouders en handhavende instanties. De Kamer wordt hier voor het volgende CD Verkeersveiligheid in het najaar nader over geïnformeerd.

Aparte regels voor fatbikes op basis van koppel en gewicht en vorm van typegoedkeuring (keurmerk) (IenW)

Naar aanleiding van de motie³⁹ van de leden Olger van Dijk (NSC) en Veltman (VVD) doet adviesbureau Goudappel onderzoek naar de mogelijkheden om op basis van koppel en/of gewicht een aparte categorie e-bikes te maken. Dit onderzoek wordt naar verwachting in juni 2025 afgerond, waarna de Kamer wordt geïnformeerd over de onderzoeksresultaten. In diezelfde brief wordt ook ingegaan op de motie van het lid Olger van Dijk (NSC)⁴⁰ over de mogelijkheid voor een vorm van typegoedkeuring (zoals een keurmerk) en lopende gesprekken met de RAI-Vereniging hierover.

³⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1101.

³⁸ TZ202502-118.

³⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1162

⁴⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1114

Algeheel opvoerverbod (IenW)

Tijdens het Tweeminutendebat Verkeersveiligheid van 19 februari 2025 is een motie ingediend die de regering verzoekt om te komen tot een algeheel opvoerverbod voor het opvoeren van elektrische fietsen, elektrische stepjes en andere tweewielers, in het bijzonder fatbikes.⁴¹ Een totaalverbod houdt in een verbod op:

- het verkopen van opgevoerde voertuigen en opvoeronderdelen;
- het gebruik en bezit van opgevoerde voertuigen op de openbare weg en op privéterrein; en
- het feitelijk opvoeren van een voertuig (de handeling) door particulieren voor eigen gebruik of bedrijven die deze dienst commercieel aanbieden.

IenW onderzoekt momenteel de mogelijkheden voor een algeheel opvoerverbod en brengt in kaart wat hiervan de gevolgen kunnen zijn. De Kamer wordt hierover voor het volgende Commissiedebat Verkeersveiligheid nader geïnformeerd.

Handhaving fatbikes (JenV)

De Minister van JenV heeft uw Kamer tijdens het vorige Commissiedebat Verkeersveiligheid toegezegd in gesprek te gaan met de politie over de signalen dat de politie moeite heeft met het handhaven op fatbikes vanwege de gehanteerde definitie van «elektrische fiets» (toezegging aan het lid Veltman, VVD⁴²). De Minister heeft ook toegezegd in gesprek te gaan over de rollenbanken en de vraag of er marges gehanteerd worden bij het meten van snelheden van fatbikes (toezegging aan lid Olger van Dijk, NSC⁴³), en de Kamer hierover schriftelijk te informeren.

In maart jl. hebben de politie, het OM, het Ministerie van IenW en het Ministerie van JenV overlegd over de gehanteerde definitie van «elektrische fiets» en de daaruit voortvloeiende mogelijkheden voor handhaving. De politie en het OM hebben afgesproken om op kleine schaal te gaan handhaven zonder waarneming van te hard rijden. Tot dusver heeft de politie enkel handhavend opgetreden bij waarneming van elektrische fietsen die sneller reden dan 25 km/u. Dit zal eerst op kleine schaal worden gedaan zodat middels zogeheten proefprocessen kan worden getoetst hoe de rechter kijkt naar deze interpretatie. Als deze interpretatie van regelgeving overeenkomt met de rechterlijke uitspraak, zal er een brede uitrol van deze handhaving plaatsvinden. Hiermee wordt de toezegging aan het lid Veltman (VVD) als afgedaan beschouwd.⁴⁴

Zoals toegezegd aan het lid Olger Van Dijk (NSC) wordt hierbij ook ingegaan op de marges bij het meten van snelheden van fatbikes.⁴⁵ Op dit moment wordt er bij de controles van elektrische fietsen gehandhaafd zodra de trapondersteuning aanhoudt boven de wettelijk toegestane snelheid van 25 km/u na toepassing van de correctie van de maximale meetafwijking van het gebruikte meetmiddel.

De maximale meetafwijking bij een rollentestbank bedraagt 5 km/u bij een gemeten maximumsnelheid tot en met 50 km/u. Bij hogere gemeten snelheden geldt een marge van 10 procent. De gemeten maximumsnelheid moet dus met één van deze waarden worden gecorrigeerd.

⁴¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1163

⁴² TZ202502-182

⁴³ Toezegging niet officieel geregistreerd. Staat in Kamerstuk 29 398, nr. 1170

⁴⁴ Toezegging niet officieel geregistreerd. Staat in Kamerstuk 29 398, nr. 1170

⁴⁵ Toezegging niet officieel geregistreerd. Staat in Kamerstuk 29 398, nr. 1170

Bij een meting door middel van een rijtest wordt over het algemeen gebruik gemaakt van een lasersnelheidsmeter, hierbij geldt een correctie van 3 km/u. Deze rijtest wordt uitgevoerd door daadwerkelijk te gaan rijden op de betreffende fiets met trapondersteuning, waarbij de snelheid waarbij de trapondersteuning wordt onderbroken, met een lasersnelheidsmeter wordt vastgesteld.

De bovengenoemde correctiewaardes voor zowel de rollentestbank als de rijtest met lasersnelheidsmeter zijn wettelijk bepaald en vastgelegd in de instructie meting maximum constructiesnelheid en de Instructie snelheidsoverschrijdingen en snelheidsbegrenzers^{46, 47}. Hiermee wordt de toezegging van het lid Olger Van Dijk (NSC) als afgedaan beschouwd.

5. Overige ontwikkelingen

Ontwikkelingen nieuw beleid gehandicaptenvoertuigen

Voor gehandicaptenvoertuigen werkt lenW verder aan de uitwerking van (tenminste) twee voertuigcategorieën voor gehandicaptenvoertuigen, één bedoeld voor snellere voertuigen, en één categorie bedoeld voor langzamere voertuigen (zoals de scootmobiel).⁴⁸ In 2024 is er door onderzoeksbureau Sweco een onderzoek uitgevoerd naar de verschillende typen en aantallen van gehandicaptenvoertuigen die in gebruik zijn. Hierin is geconcludeerd dat de grootste groep voertuigen bestaat uit scootmobielen, waar er naar schatting 195.000 van aanwezig zijn op de weg.⁴⁹ Voor de zomer van 2025 vindt een stakeholdersessie plaats, en eind 2025 wordt de Kamer verder geïnformeerd over het nieuwe beleid. In deze brief wordt onder andere ingegaan op technische- en gebruikerseisen van gehandicaptenvoertuigen.

Plaats op de weg van Lichte Elektrische Voertuigen (LEVs)

De fietspaden in Nederland worden op veel plekken steeds drukker en door de diversiteit van LEVs nemen ook de massa- en snelheidsverschillen toe op het fietspad. Verschillende wegbeheerders maken zich zorgen over een veilige inpassing van deze voertuigen op het fietspad. Naar aanleiding van de motie van het lid Koerhuis (VVD)⁵⁰ onderzoekt lenW of wegbeheerders maatwerk toe kunnen passen voor de plaats op de weg van LEVs. Denk bijvoorbeeld aan de mogelijkheid om bepaalde LEVs te verplaatsen van het fietspad naar de naastgelegen rijbaan waar een maximumsnelheid geldt van 30 km/u. Als tussenresultaat van het onderzoek heeft het bureau DTV in samenwerking met medeoverheden verschillende maatregelen verkend.⁵¹

Omdat er weinig bekend is over de effecten van maatwerkmogelijkheden is lenW in samenwerking met medeoverheden een traject gestart om toe te werken naar pilotprojecten. Met deze pilotprojecten moet duidelijk worden of maatregelen die verkend zijn, effectief, handhaafbaar, uitlegbaar en uitvoerbaar zijn. Naar verwachting wordt in de tweede helft van 2025 en in 2026 een selectie van deze pilots uitgevoerd. Op basis van deze resultaten wordt bekeken op welke manier dit in de landelijke

⁴⁶ <https://www.om.nl/onderwerpen/beleidsregels/instructies/verkeer/instructie-snelheidsoverschrijdingen-en-snelheidsbegrenzers-2022i002>

⁴⁷ <https://www.om.nl/onderwerpen/beleidsregels/instructies/verkeer/instructie-meting-maximumconstructiesnelheid-2024i002>

⁴⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1102

⁴⁹ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/voertuigen-op-de-weg/documenten/rapporten/2025/01/09/mindervalidenvoertuigen-onderzoek-naar-gebruik-en-aantallen-in-nederland>

⁵⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1064

⁵¹ Bijlage 6: Eindrapport pilots massa en snelheid fietspad

wetgeving of richtlijnen kan worden verankerd. De Kamer wordt in de volgende verzamelbrief Verkeersveiligheid geïnformeerd over de stand van zaken van het onderzoek.

Gewijzigd Verdrag van Wenen inzake Verkeerstekens (Weense Conventie)

Op 10 maart jl. is in internationaal overleg ingestemd met een wijziging van het Verdrag van Wenen inzake verkeerstekens (de Weense Conventie). Deze wijziging heeft mogelijk gevolgen voor sommige Nederlandse verkeersborden, waaronder de bebouwde kom borden. IenW beschouwt met medeoverheden en wegbeheerders per wijziging de impact van deze wijzigingen. De Verdragswijziging wordt via een goedkeuringswet geratificeerd, wat de laatste stap is van alle landen voor definitieve instemming met de wijzigingen. Begin 2026 wordt u geïnformeerd over de aard en omvang van de wijzigingen. Het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 (RVV 1990) en mogelijk ook het Besluit administratieve bepalingen inzake het Wegverkeer (BABW) zullen moeten worden aangepast. De verwachting, rekening houdend met de doorlooptijd van regelgeving, is dat deze wijzigingen in 2027 in werking zullen treden.

Vervolgonderzoek motie Boswijk c.s. naar de risico's van slimme (elektrische) voertuigen voor de nationale veiligheid

Met betrekking tot de beantwoording van de motie-Boswijk c.s.⁵² geldt het volgende. Zoals reeds aangegeven in de Kamerbrief⁵³ die in het kader van de motie op 14 april 2025 naar de Kamer is verzonden, wordt de gevraagde inhoud van de motie meegenomen in het al gestarte vervolgonderzoek. De gewenste tijdslijn van de motie is, vanwege de complexiteit van het vraagstuk, niet haalbaar. De Kamer wordt voor het eind van 2025 hierover verder geïnformeerd.

Trendbrekers verkeersveiligheid

In het traject Trendbrekers verkeersveiligheid is verkend welke extra maatregelen kunnen bijdragen aan het breken van de trend van het stijgende aantal verkeerslachtoffers. Hierbij is gekeken naar effectiviteit, haalbaarheid, betaalbaarheid en maatschappelijk draagvlak. Zoals eerder toegezegd ontvangt de Kamer uiterlijk juni 2025 de uitkomst van dit traject.⁵⁴

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

⁵² Kamerstuk 35 207, nr. 95

⁵³ Kamerstuk 35 207, nr. 97

⁵⁴ Kamerstuk 29 398 nr. 1139