

Vergaderjaar 2025–2026

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1192

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 december 2025

Jaarlijks zijn er twee commissiedebatten verkeersveiligheid met de Tweede Kamer. Dit najaar is het commissiedebat verkeersveiligheid gepland op 17 december. Ter voorbereiding van dit debat ontvangt u van mij, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), deze verzamelbrief met daarin de stand van zaken van openstaande toezeggingen en moties. Ook wordt een actualisatie gegeven van een aantal andere maatregelen waaraan het rijk werkt om de verkeersveiligheid van de infrastructuur, de voertuigen en van het gedrag van verkeersdeelnemers te verbeteren. Om zodoende actief bij te dragen aan het zo veel als mogelijk omlaag brengen van het aantal verkeersslachtoffers. In deze verzamelbrief komt onder andere het volgende aan bod:

- Algemeen gesteld is er sprake van een stabilisatie in het aantal dodelijke verkeersslachtoffers, waarbij onder fietsers en 60-plusser wel sprake is van een toename. Het aantal verkeersgewonden is wel gestegen. De verwachting is dat zonder extra maatregelen beiden aantallen in de toekomst stijgen.
- Ter verbetering van de verkeersveiligheid is o.a. voortgang geboekt met de inzet van focusflitsers, intensivering van handhaving op opgevoerde fatbikes en de uitvoering van verkeersveiligheidsmaatregelen op de N33 en op delen van de N57 en de N59.
- Verder zijn er stappen gezet voor de herinvoering van de tussentijdse toets voor rijbewijs B per januari 2026, de verdere verkenning van de implementatiemogelijkheden van het alcoholslot, de kwaliteitsverbetering van de rijschoolbranche en voor het realiseren van pilots met geautomatiseerd vervoer in Nederland in de toekomst.

Deze verzamelbrief is als volgt ingedeeld:

1. Staat van de verkeersveiligheid
2. Verkeershandhaving
3. Veilige bestuurders en kwaliteit rijonderwijs
4. Veilige infrastructuur
5. Veilige voertuigen

6. Veilig gedrag
7. Overige ontwikkelingen

1. Staat van de verkeersveiligheid

Rond 4 december wordt de «Staat van de Verkeersveiligheid 2025» gepubliceerd. Hierin beschrijft het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers tot en met 2024, de voorlopige gegevens over 2025 en de verwachte ontwikkelingen voor de komende decennia.¹

Verkeersdoden

In april van dit jaar heeft CBS bekend gemaakt dat in 2024 in totaal 675 verkeersdoden vielen. Na twee jaren van stijging, met een sterk verhoogd aantal in 2022, lijkt het aantal nu weer te stabiliseren. Uit de nadere analyses van deze dodelijke ongevallen in de Staat blijkt dat het aantal verkeersdoden onder fietsers blijft stijgen met gemiddeld zo'n 4% per jaar. Ook ouderen blijven opvallen: ruim de helft van de verkeersdoden (53%) in 2024 was 60-plusser. Het aantal doden in deze leeftijdscategorie stijgt al jaren (3% per jaar), met name onder fietsers (4% per jaar). Het risico loopt zeer sterk op vanaf de leeftijdsgroep 70–79 jaar.

Verkeersgewonden

Verder blijkt uit de Staat dat er in 2024 113.000 verkeersslachtoffers behandeld werden op de spoedeisende hulp. Van de 7.800 ernstig verkeersgewonden zijn veruit de meeste fietser: 71% van het totaal. Dit aantal stijgt al jaren. De fietsslachtoffers vallen voor het grootste deel in ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig, bijvoorbeeld in enkelvoudige ongevallen of ongevallen met een andere fietser. Ook bij ernstig gewonden vormen ouderen de grootste groep en stijgt het aantal oudere slachtoffers in de loop der jaren. In 2024 zijn 18.800 matig verkeersgewonden in het ziekenhuis opgenomen. De aantallen verkeersgewonden stijgen ook dit jaar weer, dit blijft een zorgpunt.

Ontwikkelingen in 2025 en verder

Op basis van eerdere SWOV-prognoses geeft «De Staat van de Verkeersveiligheid» ook een blik op de toekomst. Tot 2040 wordt zonder extra maatregelen een stijging van circa 10% van het aantal verkeersdoden verwacht naar ongeveer 740 personen en circa 20% van het aantal ernstig verkeersgewonden naar ongeveer 9.500 personen. Dit komt vooral door de vergrijzing (ouderen hebben een hoger risico in het verkeer) en de verwachte mobiliteitsontwikkelingen. Veiliger ingerichte infrastructuur, bescherming van kwetsbare verkeersdeelnemers en meer handhaving van veilig verkeersgedrag zijn de belangrijkste maatregelen om slachtoffers te beperken, aldus SWOV.

2. Verkeershandhaving (JenV)

Uitrol geautomatiseerde handhavingsmiddelen

De voormalig Minister van Justitie en Veiligheid heeft toegezegd uw Kamer steeds in deze brief te informeren over de stand van zaken met betrekking tot de vervanging en uitbreiding van de geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Het gaat om een verdubbeling van het aantal handhavingslocaties. Dit omdat uit berekeningen van het SWOV blijkt dat

¹ Oude Mulders, J. (2025). De Staat van de Verkeersveiligheid 2025. R-2025-18. SWOV, Den Haag

uitbreiding van de geautomatiseerde verkeershandhaving een effectieve maatregel is om te komen tot een vermindering van het aantal verkeersslachtoffers². Het Openbaar Ministerie is hier druk mee bezig. Inmiddels zijn vrijwel alle vaste flitspalen in Nederland vervangen en is de eerste uitbreiding met 30 stuks gestart. Eind 2025 zullen er 550 vaste flitspalen actief zijn, waarna dit aantal tot en met 2029 jaarlijks met 50 stuks groeit tot 750. Ook alle trajectcontrolesystemen op het hoofdwegennet (snelwegen) worden vernieuwd. Van de huidige 11 locaties worden er 9 vervangen en er komen in het eerste kwartaal van 2026 twee nieuwe locaties bij. Verder vernieuwt het OM de camera's op de 75 flexflitsers, waardoor deze meer handhavingsmogelijkheden krijgen. Deze kunnen dan allemaal in beide rijrichtingen, op meer rijstroken en op roodlicht-negatie flitsen. Op dit moment zijn er 75 flexflitsers in gebruik. Eind 2026 begint de uitbreiding van het aantal flexflitsers naar 125.

In mei zijn de eerste focusflitsers in gebruik genomen. De focusflitser is een verplaatsbare camera die controleert op het vasthouden van mobiele elektronische apparaten tijdens het rijden, zoals een telefoon. De toenmalig Minister van IenW heeft tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid op 11 februari 2025, namens de Minister van JenV aan het lid Veltman (VVD) toegezegd de Kamer drie maanden na het in gebruik nemen van de focusflitsers te informeren over de resultaten van de inzet van die focusflitsers. Het aantal actieve focusflitsers groeit gestaag, verwacht wordt dat er in december dit jaar in totaal 40 focusflitsers actief zijn. In 2026 wordt dit aantal nog uitgebreid tot 50 stuks. Deze zullen in totaal over 300 locaties door heel Nederland kunnen rouleren, verspreid over provinciale wegen en drukke wegen binnen de bebouwde kom. Het OM onderzoekt ook of andere wegen technisch tot de mogelijkheden behoren, zoals de snelweg. Met de focusflitser zijn sinds 19 mei 2025 al tienduizenden boetes opgelegd. Verwacht wordt dat dit aantal in 2026 fors toeneemt wanneer alle 50 focusflitsers actief zijn. Met de focusflitser zijn sinds 19 mei 2025 al tienduizenden boetes opgelegd. Verwacht wordt dat dit aantal in 2026 fors toeneemt wanneer alle 50 focusflitsers actief zijn. Er zijn inmiddels al meer dan 12 miljoen voertuigen met de focusflitser gecontroleerd. Ongeveer 1 op de 275 passerende bestuurders krijgt een boete opgelegd na controle door de focusflitser. Dat zijn zowel automobilisten als bestuurders van vrachtwagens of bussen. Eén op de tien bestuurders gaat tegen deze boete in beroep. Dat is conform de verwachting van het OM en sluit aan bij andere Mulderzaken. Het OM is erg tevreden met de kwaliteit die de focusflitser levert en monitort de ontwikkeling van deze aantallen om te beoordelen of een gedragsverandering plaatsvindt door intensivering van deze handhaving.

Alcoholslot

De aangenomen motie van het voormalig lid Veltman (VVD)³ verzoekt de regering om in het kader van de aanpak van rijden onder invloed zo snel mogelijk over te gaan tot de invoering van het alcoholslot. In de vorige verzamelbrief bent u geïnformeerd over het lopende vervolg op de verkenning die eerder in opdracht van IenW is uitgevoerd⁴. Daarin is aangegeven dat naast de nadere uitwerking van de invoering van het alcoholslot in het strafrecht, ook nog gekeken zou worden naar een scenario voor invoering in het bestuursrecht, omdat in het bestuursrecht mogelijk vaker een alcoholslot zal worden opgelegd en kosten mogelijk op de bestuurder verhaald kunnen worden. Het ging daarbij om een scenario

² SWOV, «Halvering verkeersslachtoffers in 2030?», Doorrekening van aanvullende maatregelen», Den Haag, 2022.

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1161

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1169

waarbij er na oplegging van een alcoholslot vanuit het bestuursrecht, door het OM wordt afgezien van strafrechtelijke vervolging. Hiermee zou dubbele bestraffing voorkomen worden. Uit de verkenning is gebleken dat dit scenario op te veel belemmeringen stuit, waardoor dit scenario niet haalbaar lijkt. De Minister van JenV heeft daarom besloten dit scenario niet verder uit te werken en te focussen op uitwerking van de invoering in het strafrecht. Daarin zijn nog verschillende beleidskeuzes te maken waarover momenteel met de betrokken ketenpartners overleg wordt gevoerd. Ook wordt samen met deze partners een impactanalyse opgesteld om in te kunnen schatten welk effect (in aantallen opleggingen) er van de invoering in het strafrecht verwacht kan worden en welke kosten er mee gemoeid zijn. Er wordt naar gestreefd deze verkenning in de eerste helft van 2026 af te ronden. Op basis van de uitkomsten van deze verkenning kan een besluit worden genomen over de herinvoering van het alcoholslot. Voor de invoering is op dit moment geen financiële dekking, zoals uw Kamer reeds bij de indiening van de motie is geïnformeerd.

Landelijke werkgroep verkeershandhaving

Zoals in de vorige verzamelbrief⁵ is aangegeven, is er een landelijke werkgroep verkeershandhaving gestart 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 een lijst⁶ met naar verwachting haalbare maatregelen opgesteld die de objectieve en/of subjectieve pakkans in het verkeer kunnen vergroten. Dat is van belang omdat de – gepercipieerde – pakkans van aanzienlijke invloed is op de afschrikkende werking van de verkeershandhaving. Tijdens het bestuurlijk overleg Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 (SPV) op 7 juli jongstleden hebben alle bestuurders ingestemd met het verder uitwerken en/of implementeren van de lijst van 13 maatregelen en daarvoor vanuit de eigen organisatie de benodigde capaciteit ter beschikking te stellen. Dit betekent dat de komende tijd in eerste instantie van deze 13 maatregelen zal worden bekeken of en hoe ze uitgevoerd zouden kunnen worden. Daarnaast is afgesproken dat er over twee jaar een evaluatie plaatsvindt. Tot slot heeft het bestuurlijk overleg SPV ingestemd met continuering van de werkgroep als *Landelijke werkgroep verkeershandhaving* onder het SPV. Binnen de werkgroep zal regelmatig gesproken blijven worden over welke inzet nodig en mogelijk is om de handhaving te versterken, dit betekent dat er maatregelen af kunnen vallen die toch niet haalbaar blijken maar ook dat er nieuwe maatregelen aan de bovengenoemde lijst met naar verwachting haalbare maatregelen toegevoegd kunnen worden. In de volgende verzamelbrief zal de Minister van JenV u informeren over de voortgang van de werkgroep en de maatregelen.

Handhaving helmplicht elektrische fietsen

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat onderzoekt op dit moment de mogelijkheid van een leeftijdsgebonden helmplicht voor elektrische fietsen, waaronder fatbikes en andere licht elektrische voertuigen (LEVs), zoals e-steps voor jongeren tot 18 jaar. De voormalig Minister van Justitie en Veiligheid heeft uw Kamer tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid op 4 september jl. toegezegd om terug te komen op de vraag van het voormalig lid Olger van Dijk (NSC) over de handhaving van deze helmplicht voor minderjarigen tot 14 jaar waarvoor geen identificatieplicht

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1175

⁶ Bijlage: Overzicht 13 maatregelen landelijke werkgroep verkeershandhaving

geldt, en de mogelijkheid dat men zich jonger voordoet om zo onder de identificatieplicht uit te komen of andere gegevens opgeeft om een boete te omzeilen.⁷

Wanneer een politieagent een jongere straks ziet fietsen zonder helm en vermoedt dat deze persoon jonger is dan 18 jaar, kan hij overgaan tot staandehouding. Indien de jongere aangeeft jonger te zijn dan 14 jaar, is het verplicht dat hij een helm draagt en kan de politie voor het niet dragen van een helm verbaliseren. Het risico bestaat echter dat de jongere, omdat hij niet identificatieplichtig is, een valse naam verstrekt. Dit werkt echter niet anders dan bij de handhaving op andere overtredingen door minderjarigen, zoals bijvoorbeeld de handhaving op het voeren van de juiste fietsverlichting. Iedereen die staande wordt gehouden is verplicht NAW-gegevens door te geven. Wanneer een vals adres opgegeven wordt dan kan dat door de politie ter plekke geverifieerd worden door het systeem op de telefoon te raadplegen. Ook kan de jongere gevraagd worden om meer informatie over de woonplek en/of woonsituatie te geven om te achterhalen of de jongere de waarheid spreekt. Indien er echt niet wordt meegewerkt, dan kan de jongere meegenomen worden naar het bureau en worden de ouders/voogden verwittigd. Het opgeven van een valse naam en/of adres kan een boete opleveren. Een jongere onder de 12 krijgt geen boete, maar de ouders worden wel altijd in kennis gesteld.

Hiermee wordt de toezegging aan het voormalig lid Olger van Dijk (NSC) als afgedaan beschouwd.

Handhaving opgevoerde fatbikes

De voormalig Minister van Justitie en Veiligheid heeft het lid Boutkan (PVV) toegezegd om uw Kamer elk half jaar te informeren over het aantal opgelegde boetes voor het op de openbare weg plaatsen of gebruiken van niet-goedgekeurde voertuigen, waaronder opgevoerde fatbikes. Ook is toegezegd uw Kamer te informeren over het aantal inbeslaggenomen fatbikes en hoeveel daarvan uiteindelijk vernietigd worden.

Uit cijfers van het CJIB blijkt dat het aantal opgelegde boetes voor het laten staan of rijden met een niet-goedgekeurd voertuig is gestegen van 643 in 2023 naar 4845 in 2024. Er is hierbij geen uitsplitsing in de cijfers mogelijk naar het soort voertuig, maar volgens de politie was bij het merendeel van deze geconstateerde overtredingen een fatbike betrokken. Dit laat zien dat de handhavingsinspanning van de politie in 2024 flink toegenomen is.

Op dit moment wordt niet specifiek bijgehouden hoeveel fatbikes in beslag zijn genomen en hoeveel daarvan uiteindelijk zijn vernietigd. Dit komt doordat de fatbike geen afzonderlijke categorie betreft in de registratiesystemen. Een inbeslaggenomen fatbike kan daardoor onder verschillende categorieën worden geregistreerd, onder andere als fiets of bromfiets, maar ook onder een heel andere type voorwerp. Hiermee wordt de toezegging aan het lid Boutkan (PVV) als afgedaan beschouwd.

Inzet buitengewoon opsporingsambtenaren (hierna: boa) op verkeershandhaving

De voormalig Minister van Justitie en Veiligheid heeft aan het lid Boutkan (PVV) tijdens het vorige commissiedebat verkeersveiligheid toegezegd de Kamer te informeren over de voortgang van de beschouwing van het

⁷ TZ202509-057

boa-bestel en de relevante aspecten hierin wat betreft de handhaving in het verkeer.

In oktober is de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van de beschouwing en de ontwikkelrichting van het boa-bestel⁸. In de uitwerking van deze ontwikkelrichting zal de komende tijd worden geïnventariseerd waar hiaten in de opsporingsbevoegdheden, passend bij de taak van de boa zoals in de Kamerbrief omschreven, worden ervaren. Dit zal onderdeel uitmaken van het in de eerder genoemde Kamerbrief benoemde implementatietraject. Daarbij wordt in overleg met de ketenpartners ook gekeken naar eventuele uitbreiding van de bevoegdheden op het gebied van verkeershandhaving.

Significant meer automobilisten controleren op rijden onder invloed

De motie Stoffer (SGP)⁹ roept op om in overleg met politie op te treden zodat er meer automobilisten gecontroleerd worden op rijden onder invloed. Zoals ook in het tweeminutendebat Verkeersveiligheid van 19 februari 2025 aangegeven, is rijden onder invloed een openbare-orde-vraagstuk. Daarom is de lokale driehoek verantwoordelijk voor de verdeling van de politiesterkte. In het landelijk overleg veiligheid en politie (LOVP) van 30 juni jl., heeft de voormalig Minister van Justitie en Veiligheid de burgemeesters opgeroepen om meer politie inzet te doen op het handhaven van rijden onder invloed.

Daarnaast roept dezelfde motie Stoffer (SGP) op om de Kamer te informeren over het aantal controles op rijden onder invloed, het aantal gecontroleerde automobilisten, het aantal staandehoudingen en processen-verbaal, en de wijze waarop invulling wordt gegeven aan de risicogestuurde aanpak. De risicogestuurde aanpak houdt in dat de politie minder inzet op grootschalige fuikcontroles maar in plaats daarvan de controles gericht inzet op de plekken en doelgroepen die het grootste risico vormen. Het gaat dan bijvoorbeeld om controles in de avond- of nachturen, tijdens festivals of evenementen of in de uitgaansgebieden. Er worden verschillende handhavingsacties op rijden onder invloed opgenomen in de verkeersveiligheidskalender en er zijn Europese acties vanuit Roadpol. Dit leverde in 2024 ruim 42.000 geregistreerde misdrijven voor rijden onder invloed (drugs en alcohol) op. Er zijn in 2024 in totaal 1242 controles op rijden onder invloed uitgevoerd. Het aantal controles zegt echter niets over het aantal afgenomen blaas – en drugstesten per controle of over de omvang qua ingezette capaciteit. Dit wordt niet gestructureerd vastgelegd. Het aantal gecontroleerde automobilisten en het aantal staandehoudingen voor rijden onder invloed wordt ook niet structureel geregistreerd. Hierover kunnen daarom geen betrouwbare cijfers worden geleverd. Hiermee wordt de motie Stoffer (SGP) als afgedaan beschouwd.

3. Veilige bestuurders en kwaliteit rijonderwijs

Puntenrijbewijs

Naar aanleiding van de eerder gedane toezegging tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid van 11 februari 2025 ontvangt uw Kamer het rapport van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) over de voor- en nadelen van een invoering van een puntenrijbewijssysteem in Nederland¹⁰.

⁸ Kamerstuk 36 395, nr. 22

⁹ Kamerstuk 29 398, nr. 1164

¹⁰ Bijlagen: Rapport «Een puntenrijbewijs in Nederland?» en Infographic bij «Een puntenrijbewijs in Nederland?»

SWOV stelt dat de invoering van een puntenrijbewijs het aantal overtre-
dingen en verkeersongevallen in de meeste landen aanvankelijk doet
dalen. Volgens het wetenschappelijk instituut zijn de waargenomen
effecten, zoals een daling van het aantal slachtoffers en een verbetering
van het rijgedrag echter vaak tijdelijk. Omdat deze sterk afhankelijk zijn
van de pakkans. Daarnaast geeft SWOV aan dat het aantal staandehou-
dingen in ons land veel te laag is voor een geloofwaardig en effectief
puntensysteem. Mulderfeiten, lichte verkeersovertredingen die op
administratieve wijze worden afgehandeld, kunnen volgens SWOV (nog)
niet worden opgenomen in het puntenrijbewijs, omdat dit in strijd is met
de uitgangspunten van de wet Mulder en op uitvoeringsproblemen stuit.
De politie zet zich al geruime tijd in om het aantal staandehoudingen te
laten stijgen, wat de laatste jaren heeft geresulteerd in een toename van
384.982 in 2017 naar 510.420 staandehoudingen met een boete als gevolg
in 2024. Hoewel de cijfers door deze jaren heen ook schommelingen laten
zien¹¹. Daarnaast is het zo dat er in Nederland voor gekozen is om veel
overtredingen ook geautomatiseerd en op kenteken af te doen omdat dit
zorgt voor een hoge pakkans. Naast de hierboven genoemde reden om
Mulderfeiten niet mee te nemen in een puntenrijbewijsstelsel, geldt ook
dat voor deze feiten in veel gevallen niet bekend is wie de daadwerkelijke
bestuurder was en aan wie daarmee een punt zou moeten worden
toegekend. Ten slotte stelt SWOV dat de educatieve maatregelen,
maatregelen die gericht zijn op gedragsverandering op rijden onder
invloed en ongewenst verkeersgedrag, binnen een puntenrijbewijs in
andere landen volgens de beschikbare literatuur slechts beperkt bewezen
effectief zijn.

Op basis van bovenstaande overwegingen, ziet het ministerie momenteel
geen aanknopingspunten om het puntenrijbewijs uit te breiden.

Medische rijgeschiktheid

Het is van belang voor de verkeersveiligheid dat mensen met een
rijgevaarlijke aandoening¹² worden beoordeeld door het CBR voordat ze
plaatsnemen achter het stuur. In 2021 is lenW gestart met een traject om
het stelsel voor de beoordeling van de medische rijgeschiktheid te
verbeteren (het stelseloptimalisatietraject). lenW informeert de Kamer
hierbij over de stand van zaken met betrekking tot de twee laatste
onderdelen: een mogelijke meldplicht voor rijbewijshouders en het
«communicatieplan medische rijgeschiktheid». Daarmee zijn alle
maatregelen uit het stelseloptimalisatietraject opgevolgd.

Onderzoek meldplicht

Voor het verkennen van een wettelijke meldplicht voor rijbewijshouders
heeft SWOV onderzocht welke aandoeningen samenhangen met een
verhoogd ongevalsrisico en geschikt zijn voor een wettelijke meldplicht
voor de rijbewijshouder. Dat laatste betekent dat het aandoeningen zijn
waarvan de rijbewijshouder zich bewust is (ziekte-inzicht) en waarvoor het
begrijpelijk en eenduidig is wanneer men zich moet melden. SWOV heeft
een korte lijst opgesteld van aandoeningen die hiervoor het meest
geschikt én relevant zijn zoals epilepsie en beperkingen van het perifeer
gezichtsveld (tunnelvisie). Eerder is de Kamer geïnformeerd dat een
wettelijke meldplicht praktische, juridische en ethische bezwaren met zich
meebrengt.¹³ Daarom worden de resultaten van het SWOV-onderzoek
meegenomen in het communicatieplan.

¹¹ Cijfers van het CJIB over het aantal staandehoudingen met een beschikking (boete) als gevolg

¹² Zoals wettelijk vastgelegd in de Regeling eisen geschiktheid 2000.

¹³ Kamerstuk 29 398, nr. 1139.

Het is van groot belang dat rijbewijshouders zich bewust zijn van hun mentale en fysieke gesteldheid voordat zij deelnemen aan het verkeer. Ook tijdelijke klachten, zoals vermoeidheid of een griep, kunnen van invloed zijn op de rijgeschiktheid. Daarvoor heeft IenW een communicatieplan ontwikkeld¹⁴ met als doel het bewustzijn over rijgeschiktheid onder rijbewijshouders te verhogen. Dit plan richt zich op alle rijbewijshouders, ook degenen zonder rijgevaarlijke aandoeningen. In samenwerking met betrokken stakeholders (waaronder CBR, RDW, IVM en diverse patiënten-, en beroepsverenigingen) is de bestaande informatievoorziening in kaart gebracht. Hieruit zijn diverse kansen naar voren gekomen om de communicatie te verbeteren. Afgesproken is om deze kansen gezamenlijk te benutten en het communicatieplan actueel te houden.

Voortdurende optimalisatie rijgeschiktheidseisen

IenW en het CBR blijven de processen rondom medische rijgeschiktheid continu optimaliseren, ook op basis van praktijkervaringen en signalen uit de samenleving. Daarnaast wordt in het kader van de vierde Europese rijbewijsrichtlijn de regelgeving verder aangescherpt¹⁵. Deze rijbewijsrichtlijn is in november vastgesteld en wordt de komende jaren in Nederland geïmplementeerd.

Kwaliteit rijbewijskeuringen

In de verzamelbrief CBR van augustus jl. is de Kamer geïnformeerd over initiatieven om de kwaliteit van rijbewijskeuringen te verbeteren.¹⁶ Naast de CBR-beleidsregel rijbewijskeuringen door keurend artsen treedt op 1 januari 2026 ook de herziene CBR-beleidsregel «Aanwijzing keurend medisch specialisten» in werking. Met deze herziening is het onder andere niet meer mogelijk om te keuren op afstand.

Stand van zaken programma «Van Rijles naar Rijonderwijs»

Het programma »Van Rijles naar Rijonderwijs« op basis van het gelijknamige advies van de heer Roemer beoogt de kwaliteit van de rijopleiding, de examens, de rijinstructeurs en de rij scholen – en daarmee het stelsel als geheel – aanzienlijk te verbeteren. Samen met het CBR, het Instituut voor Certificering en Examinering in de Mobiliteitsbranche (IBKI) en de branche (de Koepel Rijopleiding en Verkeerseducatie (KRV), ANWB en BOVAG wordt momenteel in het programma Van Rijles naar Rijonderwijs (VRNR) uitwerking gegeven aan de maatregelen uit het advies. Over de voortgang van het programma VRNR en welke maatregelen uit het advies worden opgepakt is de Tweede Kamer meermaals geïnformeerd¹⁷.

Om voor het toekomstige stelsel het toezicht goed te kunnen inrichten, is voldoende beschikbare informatie noodzakelijk. Het CBR heeft de opdracht gekregen om een plan van aanpak, afsprakenkader en programma van eisen te maken voor het ontwikkelen van een ICT-applicatie (voorheen leerlingvolgsysteem). Hiermee wordt het mogelijk om meer toezicht en controle binnen de hele keten vorm te

¹⁴ Bijlage: communicatieplan rijgeschiktheid.

¹⁵ 4th Directive on driving licences | Directive | EUR-LEX

¹⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1182.

¹⁷ Kamerstuk, 29 398, nr. 1004; Kamerstuk 29 398, nr. 1059; Kamerstuk 29 398, nr. 1080; Kamerstuk 29 398, nr. 1110; Kamerstuk 29 398, nr. 1139 en Kamerstuk 29 398, nr. 1175.

geven. Samen met het IBKI en de rijschoolbranche wordt gewerkt aan een systeem dat de benodigde data voor toezicht en handhaving kan ontsluiten.

Dit jaar is gewerkt aan de voorbereidingen voor de aanpassing van de wet- en regelgeving om VRNR te implementeren. Dit wordt de komende jaren verder uitgevoerd waarbij we streven naar invoering in 2029. qOp basis van het transitieplan dat al eerder is gedeeld met uw Kamer, wordt met alle betrokken partijen gewerkt aan diverse actielijnen om de maatregelen in de praktijk te brengen. Voordat de gewijzigde wet- en regelgeving ingaat, kan zo ervaring worden opgedaan met een deel van de adviezen zoals het nieuwe Nationaal Leerplan Rijopleiding B en de nieuwe wijze van opleiden, toetsen en examineren. Ook kunnen alle betrokkenen dan voorbereidingen treffen om de nieuwe manier van werken vorm te geven zodat de implementatie soepel kan verlopen.

Voordelen voor goed presterende rijscholen

In de verzamelbrief CBR van augustus jl. is de Kamer geïnformeerd over de voorstellen die het CBR, in overleg met de branche, heeft uitgewerkt om goed presterende rijscholen voordelen te bieden. Daarbij kwamen de maatregelen «eerder toegang tot initiële examencapaciteit» en het kwaliteitskeurmerk «Gouden Rijschool» als meest haalbaar naar voren. Het CBR heeft vervolgens onderzocht in hoeverre deze maatregelen binnen de huidige wettelijke taken kunnen worden uitgevoerd. De maatregel «eerder toegang tot initiële examencapaciteit voor beter presterende rijscholen» kan alleen op dit moment worden ingevoerd als dit wordt ingezet ter uitvoering van de taak van het CBR om te zorgen voor een goed werkend reserveringssysteem. Omdat er geen extra examencapaciteit ontstaat, regionale verschillen in capaciteitsinzet moeilijk zijn te maken en het doel vooral ligt bij kwaliteitsverbetering, kan de maatregel niet afdoende worden onderbouwd. De conclusie is dus dat dit nu niet mogelijk is en daarvoor een aanpassing van de wetgeving nodig is.

De maatregel Kwaliteitskeurmerk «Gouden Rijschool» houdt in dat goed presterende rijscholen een kwaliteitskeurmerk krijgen. Het toekennen van zo'n keurmerk valt echter niet binnen de huidige wettelijke taken van het CBR. Het eventueel uitbreiden van deze wettelijke taken vergt een zorgvuldig proces waarbij diverse aspecten zoals uitvoerbaarheid en bekostiging goed overwogen en onderbouwd moeten worden. Dit is op korte termijn dus ook niet mogelijk. Wel kan het CBR de branche ondersteunen door gegevens die nu al gepubliceerd worden (denk aan slagingspercentage) te delen die helpen bij het ontwikkelen van een dergelijk keurmerk. Het CBR kan op dit moment echter niet zelf verantwoordelijk zijn voor het toekennen van een keurmerk of het toezicht daarop.

Het CBR blijft daarom met lenW en de branche in overleg om te verkennen hoe kwaliteitsverbetering binnen de rijschoolbranche het beste kan worden gestimuleerd.

Examenfraude theorie bij het CBR

Examenfraude is een actueel onderwerp dat door het CBR al meerdere malen is geagendeerd in de knelpuntenbrief¹⁸ en de rapportage «Stand van de uitvoering lenW».¹⁹ lenW is dan ook al langer in gesprek met het

¹⁸ Kamerstuk 29 398, nr.1021.

¹⁹ Kamerstuk 29 362, nr. 343.

CBR over dit onderwerp en de impact op de validiteit van het theorie-examen. Conform de toezegging aan de Kamer heeft er daarnaast een apart gesprek plaatsgevonden met het CBR en vertegenwoordigers van de rijschoolbranche. Het CBR heeft overtuigend kunnen aantonen dat met de maatregelen die ze nemen fraude bij het examen maximaal wordt voorkomen en de validiteit van het theorie-examen niet ter discussie staat. Het gesprek met de branche leverde enkele suggesties op voor eventuele verdere verbeteringen om fraude te voorkomen. Hiermee beschouwt lenW de toezegging²⁰ als afgedaan.

Het CBR werkt daarnaast continu aan het verder verbeteren, optimaliseren en uitbreiden van de vragenbank en het optimaliseren van de systematiek waarmee de verschillende examens worden afgenomen. Fraude is helaas niet in alle gevallen te voorkomen ondanks forse investeringen in technologie (waaronder handscanners, sweepers, camera's en andere detectiemethodes) en de inzet daarvan. Het CBR blijft om die reden continu kijken naar aanvullende mogelijkheden om fraude nog beter te voorkomen. Daarbij wordt onder andere gekeken – net als bijvoorbeeld in Duitsland – om te werken met een openbare vragenbank.

Geleidelijke terugkeer Tussentijdse Toets – uitbreiding in Groningen, Friesland, Drenthe en Overijssel

Het tijdelijk afschaffen van de tussentijdse toets (TTT) is op 1 april 2025 ingegaan om de reserveringstermijnen voor het praktijkexamen B structureel omlaag te brengen. Het CBR streeft ernaar dat per 1 april 2026 op nagenoeg alle locaties kandidaten die er klaar voor zijn binnen de key performance indicator (kpi) van maximaal 7 weken het praktijkexamen B kunnen doen. Het Ministerie van lenW heeft uw Kamer in de brief van 27 oktober jl.²¹ geïnformeerd dat de TTT gefaseerd (regionaal) kan terugkeren. Vanaf 1 januari 2026 keert de toets terug in de provincies Limburg en Zeeland. De gefaseerde terugkeer van de TTT is belangrijk nieuws voor kandidaten en rijscholen, want de TTT is in potentie een instrument dat de kwaliteit van de opleiding verbetert en kandidaten beter voorbereidt op het rijexamen.

Het CBR heeft inmiddels ook de reserveringstermijnen in de provincies Friesland, Groningen, Drenthe en Overijssel structureel op orde gekregen en hervat vanaf januari 2026 de TTT in deze vier provincies. lenW is verheugd hierover en spreekt haar waardering uit voor de inspanningen van het CBR. Het CBR is eind november 2025 gestart met de communicatie over de terugkeer van de TTT in deze provincies om kandidaten en rijscholen in deze regio's tijdig de mogelijkheid te bieden om een toets te reserveren. Op basis van de cijfers in de CBR-kwartaal-rapportage over het vierde kwartaal wordt bekeken of de herinvoering van de TTT ook in andere regio's, waar de reserveringstermijnen structureel op orde zijn, mogelijk is. U wordt hierover nader geïnformeerd in januari 2026 met de vierde kwartaalrapportage over de examenafname.

Stand van zaken digitaal aanvragen rijbewijzen

In vrijwel alle Nederlandse gemeenten kan het rijbewijs digitaal worden aangevraagd. Dit wordt na een succesvolle pilot, landelijk wettelijk ingevoerd. Het streven is om definitieve wet- en regelgeving die nodig is voor het invoeren van het digitaal aanvragen van rijbewijzen op 1 januari 2027 in werking te laten treden.

²⁰ TZ202509-051.

²¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1190.

In samenhang met digitaal aanvragen is, zoals eerder gemeld²², het bezorgen van rijbewijzen binnen de huidige rijbewijsregelgeving niet toegestaan. Wanneer de wetswijziging om een digitale rijbewijsaanvraag landelijk mogelijk te maken is doorgevoerd, kan het bezorgen van rijbewijzen mogelijk worden heroverwogen, als hier nog vraag naar blijft. Een digitale rijbewijsaanvraag kan namelijk niet worden bezorgd, omdat iemand altijd aan een gemeentebalie moet verschijnen bij een rijbewijsaanvraag.

4. Veilige infrastructuur

Verkeersveiligheidsbeoordeling en strategische agenda verkeersveiligheid voor het rijkswegennet

Voor de zomer is de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van de strategische agenda verkeersveiligheid voor het rijkswegennet (SAVeR).²³ In de SAVeR worden de grootste verkeersveiligheidsrisico's op het rijkswegennet integraal in beeld gebracht en geprioriteerd en wordt geschetst op welke wijze deze risico's (kosten)effectief kunnen worden verkleind of weggenomen. Het destijds aangekondigde verdiepende onderzoek over de categorisering van verkeersveiligheidsniveaus op rijkswegen is inmiddels opgeleverd en is samen met de bijbehorende achtergrondgegevens als 2 bijlagen²⁴ opgenomen bij deze verzamelbrief. Dit onderzoek geeft invulling aan de vereiste vanuit de RISM-II richtlijn (richtlijn (EU) nr. 2019/1936) om een verkeersveiligheidsbeoordeling op te stellen waarmee het rijkswegennet ingedeeld kan worden in verschillende verkeersveiligheidsniveaus. Deze verkeersveiligheidsbeoordeling is ook aangeboden aan de Europese Commissie. Deze verkeersveiligheidsbeoordeling wordt elke vijf jaar herhaald conform de vereisten vanuit de RISM-II richtlijn. De ontwikkelde methodiek wordt eveneens benut worden bij het opstellen van een volgende Integrale Mobiliteitsanalyse.

Met de verkeersveiligheidsbeoordeling zijn de rijkswegen ten opzichte van elkaar gecategoriseerd op verkeersveiligheidsniveau. Met de hiertoe ontwikkelde methodiek en het op basis daarvan uitgevoerde onderzoek, is integraal in beeld gebracht op welke delen van het rijkswegennet een groter risico op (ernstige) ongevallen te verwachten is. Dit inzicht is gebaseerd op data over letselongevallen die in het verleden hebben plaatsgevonden en op basis van een beoordeling van het wegontwerp, conform de vereisten vanuit de RISM-II richtlijn. Het onderzoek biedt ook inzicht in welke ontwerpkenmerken sterker bijdragen aan het ontstaan of de afloop van verschillende type verkeersongevallen die verspreid over het rijkswegennet plaatsvinden. Op de trajecten die in de hoogste risicocategorie vallen, is sprake van een stapeling van afwijkingen in het wegontwerp én vinden veel letselongevallen plaats.

SAVeR wordt de komende periode verder vormgegeven met behulp van de verkeersveiligheidsbeoordeling. Daarbij wordt een vertaalslag gemaakt van de verkeersveiligheidsbeoordeling naar mogelijke maatregelen op het gebied van infrastructuur, gedrag en voertuigveiligheid om de grootste risico's te mitigeren of weg te nemen. Het perspectief hierop kan immers per locatie en per geconstateerd risico verschillen. Gegeven de instandhoudingsopgave op het rijkswegennet, is de maakbaarheid van mogelijke maatregelen hierbij een belangrijke randvoorwaarde. SAVeR schetst dan ook welke vervolgstappen nodig zijn om het perspectief op uitvoering van

²² Kamerstuk 29 398, nr. 1059.

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 1175.

²⁴ Bijlage: Rapportage Verkeersveiligheidsbeoordeling Rijkswegen en bijlage: Achtergrondgegevens bij «Rapportage Verkeersveiligheidsbeoordeling Rijkswegen».

mogelijke aanvullende maatregelen in de toekomst te vergroten. De SAVeR geeft daarmee ook invulling aan de vereiste vanuit de RISM-II richtlijn om een follow-up te geven aan de uitgevoerde verkeersveiligheidsbeoordeling.

Op dit moment wordt door Rijkswaterstaat volop gewerkt aan de verbetering van de verkeersveiligheid op rijkswegen, onder andere op basis van de € 200 miljoen die het kabinet Rutte-IV beschikbaar heeft gesteld voor rijks-N-wegen. De Tweede Kamer wordt over de voortgang hiervan periodiek geïnformeerd met de MIRT-brief, meest recentelijk in juni jl.²⁵. De aanpak is opgedeeld in twee tranches. Tranche 1 bestaat uit snel uitvoerbare maatregelen, waarvan het grootste deel inmiddels is gerealiseerd. In oktober/november zijn verkeersveiligheidsmaatregelen uitgevoerd op de N33 en op delen van de N57 en de N59. In de periode november/december worden maatregelen getroffen om de N99 veiliger te maken. De resterende maatregelen uit tranche 1 zijn in opdracht gegeven of vastgelegd in een samenwerkingsovereenkomst met regionale partijen. Een update over de maatregelen uit tranche 2 (inclusief de N36 en de N50 Kampen-Ramspol) ontvangt de Tweede Kamer voorafgaand aan het aankomende Notaoverleg MIRT in januari 2026. Aanvullende maatregelen boven op de huidige inzet zijn op dit moment niet aan de orde, omdat hiervoor geen financiële middelen beschikbaar zijn. Besluitvorming hierover is aan een volgend kabinet.

Voortgang verhoging maximumsnelheid 130 km/u

In de aangenomen motie van het lid El Abassi²⁶ (DENK) wordt de regering verzocht het aantal trajecten uit te breiden waar overdag 130 kilometer per uur gereden kan worden. Op drie trajecten is de maximumsnelheid sinds 14 april jl. verhoogd. Uw Kamer is hierover geïnformeerd²⁷. Op een vierde traject (de A37 tussen knooppunt Holsloot en aansluiting Zwartemeer) wordt momenteel vooruitlopend op verhoging van de maximumsnelheid gewerkt aan verschillende maatregelen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Specifiek worden bermen veiliger ingericht door het plaatsen van geleiderails of het verwijderen van obstakels in de berm. Naar aanleiding van jurisprudentie van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State inzake intern salderen op 28 mei jl. is voor de A37 nader ecologisch onderzoek en een natuurvergunning nodig. Ook moeten enkele eerder uitgevoerde detailonderzoeken daardoor worden geactualiseerd. Een definitief verkeersbesluit kan daarna in gang gezet worden.

In lijn met de aangenomen motie zijn een drietal nieuwe trajecten geïdentificeerd waar de maximumsnelheid overdag mogelijk verhoogd zou kunnen worden naar 130 km/u. Op basis van *expert judgment* én het eerste beeld qua gevolgen voor geluid zijn momenteel de volgende drie kansrijke trajecten in beeld: 1) A6 aansluiting Lelystad – knooppunt Emmeloord (met uitzondering van de A6 ter hoogte van de Ketelbrug), 2) A27 aansluiting Almere Haven – knooppunt Almere en 3) A17 knooppunt Noordhoek- knooppunt de Stok. Het is op voorhand nog niet te zeggen of de maximumsnelheid hier daadwerkelijk verhoogd kan worden. Daarvoor is verder detailonderzoek noodzakelijk. Er is momenteel geen specifiek budget beschikbaar voor het uitvoeren van de detailonderzoeken en het doorvoeren van eventuele benodigde mitigerende maatregelen. In de komende maanden wordt verkend tot hoever de verhoging van de maximumsnelheid verder onderzocht kan worden.

²⁵ Kamerstuk 36 600-A, nr. 63.

²⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 511

²⁷ Kamerstuk 32 646, nr. 46.

Sinds 2021 loopt het beleidsprogramma «verzorgingsplaatsen van de toekomst». In het kader van dit programma is eind november de wet «voorzieningen verzorgingsplaatsen» ter advisering aangeboden aan de Raad van State. De Kamer ontvangt deze – na verwerking van het advies van de Raad van State – naar verwachting medio 2026. Deze wet ziet toe op de verdeling van vergunningen voor laden en shops. Hierbij is verkeersveiligheid een belangrijke randvoorwaarde. Er is urgentie bij de totstandkoming van deze wet aangezien vanaf 2028 op ruim 150 verzorgingsplaatsen de vergunningen voor laden verlopen. Deze wet biedt een grondslag om de vergunningen op een transparante wijze opnieuw te verdelen.

De motie Heutink is uitdrukkelijk betrokken bij de besluitvorming over het wetsvoorstel²⁸. De motie heeft ertoe geleid dat deels aanpassingen zijn gedaan in het wetsvoorstel en de toelichting in zoverre de regering invulling verwacht te kunnen geven aan de motie. Het wetsvoorstel en de toelichting wordt aanhangig gemaakt bij de Afdeling advisering van de Raad van State voor de wetgevingsadvisering. Daarbij wordt aan de Afdeling advisering van de Raad van State in het bijzonder gevraagd om bij de wetgevingsadvisering aandacht te besteden aan de onderdelen van het wetsvoorstel en de bijhorende redeneringen in de toelichting die gaan over mogelijkheden tot bundeling van voorzieningen in een vergunning, ook gelet op de mogelijkheid van de vergunninghouder om activiteiten feitelijk uit te besteden. Hiermee wordt ook ingegaan op het verzoek van het lid Heutink om geïnformeerd te worden over de stand van zaken van de uitvoering van deze motie.

Naast een wet worden binnen het programma ook een routekaart en (voorbeeld) inrichtingsplannen ontwikkeld. Bijgesloten vindt u een drietal onderzoeken die in het kader van de beleidsontwikkeling van deze instrumenten gedaan zijn. Er is gekeken naar een businesscase van laden en shops²⁹ en de ontwikkeling van een rekenmethode³⁰ voor de vraag naar parkeerplekken voor vrachtwagens. Deze onderzoeken worden gebruikt voor het opstellen van de routekaart. Voor de zomer van 2026 wordt u daarover nader geïnformeerd. Daarnaast is in het kader van het opstellen van een nieuwe huursystematiek onderzoek gedaan naar shops op verzorgingsplaatsen³¹. De analyse zit vooral op het in beeld brengen van de potentiële waarde van de shop in verband met het vaststellen van de huur. Rekening houdende met variabelen zoals locatie, bezoekersaantallen, concurrentie, kosten en exploitatiemodellen.

5. Veilige voertuigen

Stand van zaken voertuigautomatisering

De Kamer is op 13 februari en 10 december 2024 geïnformeerd over de slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer in Nederland, daarbij is aangegeven dat de Kamer dit jaar (2025) opnieuw geïnformeerd wordt over het onderwerp voertuigautomatisering.³² Het afgelopen jaar heeft lenW samen met de leden van de nationale Automated Driving Systems (ADS)-Taskforce (JenV, RDW, CBR, Rijkswaterstaat OM en Politie) gewerkt aan het wetswijzigingsvoorstel

²⁸ Kamerstuk 31 305, nr. 513.

²⁹ Bijlage: Businesscase verzorgingsplaats van de toekomst.

³⁰ Bijlage: Advies rekenregel benodigde parkeercapaciteit op verzorgingsplaatsen.

³¹ Bijlage: Businesscase shop op verzorgingsplaats van de toekomst.

³² Kamerstuk 31 305, nrs. 445 en 481.

«Testen» voor het gereedmaken voor internetconsultatie. Dit is conform de inhoudelijke inzet zoals uitgewerkt in de Kamerbrief van december 2024 en de beleidskompassen die eind 2024 met u zijn gedeeld.³³

Met dit wijzigingsvoorstel worden de mogelijkheden om te testen met geautomatiseerd vervoer in Nederland uitgebreid. Daarnaast heeft de Staatssecretaris van IenW in september jl. de komst van pilots met geautomatiseerd vervoer in Nederland aangekondigd. Hiervoor worden op dit moment de mogelijkheden, de randvoorwaarden en de maatschappelijke vragen uitgewerkt, waar deze pilots invulling aan kunnen geven. Voor het programma ADS hebben de Minister en de staatssecretaris van IenW besloten om voor de komende vijf jaar (2026–2030) € 35 miljoen vrij te maken. De budgettaire verwerking hiervan vindt plaats bij de Voorjaarsnota 2026. Hiervan wordt € 12 miljoen beschikbaar gesteld om de pilots met geautomatiseerd vervoer in Nederland mogelijk te maken. De overige middelen worden ingezet voor de voorbereidingskosten van uitvoeringsorganisaties met betrekking tot geautomatiseerd vervoer. IenW informeert de Kamer in het eerste kwartaal van 2026 met een Kamerbrief over de inhoudelijke ontwikkelingen op het vlak van voertuigautomatisering.

Stand van zaken Roadworthiness Package (RWP)

Uw Kamer is eerder geïnformeerd over het RWP en de formele reactie van het Nederlandse Kabinet hierop.³⁴ Bij het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 11 september jl. heeft uw Kamervragen gesteld over mogelijk lastenverzwarende effecten als gevolg van de maatregelen in het Europese voorstel omtrent het RWP.

In dit voorstel zijn drie herzieningen van richtlijnen voorzien: voor de Algemene Periodieke Keuring, de technische controles langs de weg en de kentekenbewijzen voor motorvoertuigen. In algemene zin verwelkomt Nederland het voorstel van de Europese Commissie. Het pakket heeft immers als doel om de verkeersveiligheid in de Europese Unie verder te verbeteren, bij te dragen aan duurzame mobiliteit en het vergemakkelijken van het vrije verkeer van personen, diensten en goederen in de Unie.

Het is de verwachting dat er sprake is van toegenomen efficiëntie als gevolg van de voorgestelde digitalisering en harmonisatie van kentekenbewijzen en bijbehorende processen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verminderen van administratieve lasten bij grensoverschrijdend verkeer en bij wederzijdse erkenning van registraties van voertuigen. Ook kan dit helpen bij de bestrijding van voertuigfraude- en criminaliteit. Zo kan het voor autoriteiten, zoals de Politie, makkelijker worden om te verifiëren dat het om een legitiem voertuig gaat door de mogelijkheid om digitaal informatie op te vragen.

Daarnaast is het de verwachting dat de nieuwe richtlijn voor de APK zorgt voor een gelijk speelveld binnen de interne markt. Zo moet er betere controle komen op onder andere de stikstof-uitstoot en wordt dit door die strengere controle gelijk getrokken binnen alle lidstaten. Ook kan, door het invoeren van een APK-certificaat dat tijdelijk geldig is, een voertuig in andere EU-landen gekeurd worden voor een periode van maximaal zes maanden. Dit bevordert het vrije verkeer van personen en goederen binnen de EU, wat een belangrijk onderdeel is van de interne markt.

³³ Kamerstuk 31 305, nr. 481.

³⁴ Kamerstuk 22 112, nrs. 4070 en 4071.

Tegelijkertijd heeft het pakket aan maatregelen ook mogelijk gevolgen ten aanzien van de lastenverzwaring voor het bedrijfsleven, burgers en op de uitvoeringsorganisaties. Nederland is bijvoorbeeld kritisch op het invoeren van *Remote sensing*, een techniek die het op afstand meten van de uitstoot van motorvoertuigen mogelijk maakt, op APK voor motoren en op extra wegkantcontroles. De onderhandelingen met de andere lidstaten over het pakket aan richtlijnen zijn momenteel gaande en Nederland blijft hierop scherp om zo onnodige lastenverzwaring te voorkomen.

Voortgang risico's van slimme (elektrische) voertuigen voor de nationale veiligheid

Met betrekking tot de beantwoording van de motie Boswijk c.s.³⁵ kan het volgende worden opgemerkt. In de vorige verzamelbrief verkeersveiligheid³⁶ is aan de Kamer gemeld dat zij eind 2025 hierover wordt geïnformeerd. Het onderzoek is op dit moment in uitvoering. In tegenstelling tot de eerdere berichtgeving wordt de Kamer uiterlijk in maart 2026 geïnformeerd over de resultaten.

6. Veilig gedrag

Motorrijders

Sinds 2010 werkt het ministerie samen met het Motorplatform aan beleid voor de verbetering van verkeersveiligheid van motorrijders in zogenoemde Actieplannen met acties die *voor en door motorrijders* worden opgezet en uitgewerkt. Het Motorplatform bestaat uit een brede vertegenwoordiging van organisaties die betrokken zijn bij motorrijden³⁷. In 2024 zijn deze Actieplannen geëvalueerd, met als uitkomst dat de afgesproken acties met succes zijn uitgevoerd. Zo is ingezet op stimuleren van aanvullende rijopleidingen met aandacht voor risicoperceptie door motorrijders. Via voorlichting wordt het belang van het juiste materiaal, veilige motorkleding en de uiterste houdbaarheidsdatum van helmen duidelijk gemaakt. Ten slotte is een diepte-onderzoek naar oorzaken van ongevallen met motorrijders door SWOV verricht. Deze evaluatie is naar de Kamer gestuurd met de verzamelbrief van 13 december 2024,³⁸ waarbij ook een vernieuwd Actieplan is aangekondigd. Het Motorplatform is hiermee op dit moment aan de slag, waarbij het doel is om het vernieuwde actieplan voor en door motorrijders op te stellen. De eerste stap was dat aan VeiligheidNL is gevraagd om een breedte-analyse te maken van ongevallen met motorrijders.³⁹ Hierbij is gebruik gemaakt van ziekenhuisdata, waarbij ook letsels van lichtere ongevallen zijn meegenomen. Uit deze breedte-analyse komt onder meer naar voren dat eenzijdige ongevallen mede het gevolg kunnen zijn van uitwijken voor andere verkeersdeelnemers en dat bij lichtere ongevallen letsels beperkt of zelfs voorkomen kan worden door het gebruik van de juiste kleding. Samen met de dieptestudie naar motorongevallen van SWOV vormt dit de basis voor een nieuw actieplan «verbetering verkeersveiligheid motorrijders» dat medio 2026 wordt opgeleverd. Mogelijke maatregelen zijn het verder stimuleren van veilige motorkleding en doelgroepgerichte kennisdeling van de positie van motorrijders in het verkeer en voortgezette rijopleidingen.

³⁵ Kamerstuk 35 207, nr. 95.

³⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1175.

³⁷ In het Motorplatform zitten onder meer: Koninklijke Nederlandse Motorrijders Vereniging (KNMV), RAI-Vereniging, BOVAG, Veilig Verkeer Nederland (VVN), CBR, RDW, politie, Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), Motorrijdersactiegroep, CROW en Rijkswaterstaat.

³⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1139.

³⁹ Bijlage 8: Rapport «Ongevallen met motorrijders».

Tijdens het commissiedebat auto op 17 april jl. heeft de voormalige Minister van IenW toegezegd om uw Kamer te informeren over de aanpak van straatraces. Daarnaast heeft hij toegezegd om met de voormalige Minister van JenV in gesprek te gaan over de handhaving hierop. Er heeft inmiddels afstemming plaatsgevonden tussen de beide ministeries. De handhaving op straatraces vindt plaats binnen de reguliere politietaken. Dit kan bijvoorbeeld het geval zijn als er een melding van een straatrace binnenkomt of wanneer de politie op straat hier zelf mee geconfronteerd wordt. Daarnaast is het mogelijk dat de politie vooraf informatie heeft over een straatrace. In dat geval kan er een aanpak georganiseerd worden om de straatrace te voorkomen of in ieder geval zo snel mogelijk te beëindigen. De lokale driehoek maakt de afweging hoeveel prioriteit en capaciteit handhaving hierop krijgt. De handhaving op straatraces kost relatief veel capaciteit, zeker wanneer het gaat om een groots opgezette straatrace waarbij de betrokkenen allemaal individueel staandegehouden moeten worden.

Naast handhaving zijn er ook gemeenten die met aanvullende maatregelen straatraces tegengaan. Bijvoorbeeld door drempels aan te leggen of bloembakken te plaatsen waardoor hoge snelheden niet meer mogelijk zijn. IenW agendeert dit in overleg met de provincies met als doel om deze ervaringen onderling te delen, ook richting gemeenten. Zodat ook andere gemeenten, waar straatraces een probleem vormen, deze maatregelen kunnen toepassen. Hiermee is invulling gegeven aan beide toezeggingen.

Roodkruisnegatie

Tijdens het commissiedebat verkeersveiligheid op 11 februari 2025 is aan de Kamer toegezegd om nog dit jaar «de roodkruisnegatie in beeld [te] brengen en we gaan maatregelen bekijken die we kunnen nemen om dit tegen te gaan».⁴⁰ Hierbij wordt uitvoering gegeven aan deze toezegging.

Roodkruisnegatie is een ernstige zaak en daarom wordt daar veel aandacht aan besteed. Het kunnen wegwerkers zijn die gepland onderhoud uitvoeren om Nederland bereikbaar te houden, of het kunnen wegininspecteurs en hulpdiensten zijn die ter plekke noodzakelijke hulpverlening. Het registreren van hoe vaak roodkruisnegatie voorkomt, heeft daarbij minder prioriteit dan de aandacht voor hun werk: het zo snel en zorgvuldig mogelijk uitvoeren van onderhoud of helpen van slachtoffers. Daarom ligt de prioriteit van IenW niet bij het tellen van het aantal roodkruisnegaties: elk geval van roodkruisnegatie is er een teveel.

Recent heeft IenW overleggen gevoerd met Rijkswaterstaat, JenV, OM en de politie en er zijn maatregelen verkend langs de drie sporen: communicatie, techniek en handhaving. Wat betreft techniek wordt bezien in hoeverre afleiding in het verkeer nog verder kan worden teruggedrongen, denk bijvoorbeeld aan onbewuste roodkruisnegatie door telefoongebruik tijdens het rijden. Communicatie-uitingen delen de boodschap dat het rode kruis er niet voor niets staat. Dat doet IenW door de #nietvoornix boodschap te blijven uitdragen. Daarmee versterkt deze communicatie het doel van de technische en handhavingsmaatregelen. Ook heeft IenW zich ingezet voor regelgeving rondom datadoorgifte in navigatie-apps en auto's, zij legt daar nu de laatste hand aan. Dat gaat betekenen dat, zodra er op de portalen een rood kruis verschijnt, dit óók in je app staat – bij diverse navigatieapps is dat nu al zo en de rest volgt spoedig – om

⁴⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1170.

bestuurders nog explicieter te waarschuwen wanneer op een rijstrook een rood kruis geldt.

Ook is het belangrijk dat de pakkans omhooggaat. Dat is complex, want het gaat om die plekken en momenten waar de handhavers en hulpverleners hun handen vol hebben aan andere zaken. En ook achteraf beoordelen van de beelden vergt tijd van weginspecteurs en politie. Daarom wordt gezien welke mogelijkheden er zijn om de handhaving efficiënter in te richten. Uw Kamer wordt hierover in 2026 nader geïnformeerd. Het is vooral van belang dat alle weggebruikers zich realiseren dat een rood kruis er niet voor niets staat en dat ze, ongeacht de reden, daar nooit moeten rijden.

7. Overige ontwikkelingen

Landelijk Actieplan Verkeersveiligheid 2026–2029

De SPV-partners⁴¹ hebben afgesproken om met concrete uitvoeringsplannen te werken. Het Landelijk Actieplan (LAP) verkeersveiligheid is het uitvoeringsplan van de rijksoverheid en bevat de maatregelen waarvoor het Rijk primair aan de lat staat. Momenteel wordt gewerkt aan de invulling van het derde LAP verkeersveiligheid. Dit plan krijgt een looptijd van 2026 tot en met 2029 en sluit aan bij de laatste fase van het SPV 2030: Bijstellen en professionaliseren. Het LAP verkeersveiligheid 2026–2029 wordt uiterlijk in april 2026 aan de Kamer gestuurd.

Concrete, meetbare doelen voor de verkeersveiligheid

IenW zet alles op alles om het aantal verkeersslachtoffers omlaag te brengen. In 2018 is deze inzet verankerd in het SPV met de ambitie van nul verkeersslachtoffers in 2050. Na een daling van verkeersslachtoffers begin deze eeuw, zet deze daling de laatste jaren niet door en blijft het boven de 500 doden per jaar. Het aantal zwaargewonden stijgt richting de 8.000 per jaar. Ondertussen wordt de uitdaging steeds groter: de bevolking neemt toe en vergrijst, ook komen er steeds meer verschillende voertuigen op de weg.

Tegelijkertijd zijn de financiële middelen beperkt en moet het Rijk deze middelen zo doelmatig en doeltreffend mogelijk uitgeven. Uit de laatste beleidsdoorlichting van artikel 14 Wegen en verkeersveiligheid bleek dat dit voor verkeersveiligheid lastig vast te stellen is.⁴² IenW heeft aangekondigd om haalbare, concrete (tussen)doelen⁴³ op te stellen, zodat jaarlijks kan worden gemonitord of deze (tussen)doelen worden bereikt. IenW werkt hieraan en de verwachting is dat de doelen medio 2026 kunnen worden gedeeld met uw Kamer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman

⁴¹ Ministerie van IenW, Ministerie van JenV, OM, politie, Interprovinciaal Overleg, Vereniging van Nederlandse Gemeenten, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag.

⁴² Kamerstuk 32 861, nr. 88.

⁴³ Kamerstuk 29 398, nr. 1180.