

---

Vergaderjaar 2024-2025

---

**21 501-33** Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

**U** **VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG**  
Vastgesteld 18 februari 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening<sup>1</sup> heeft schriftelijk overleg gevoerd met de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu en de minister van Justitie en Veiligheid over **de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024**. Bijgaand brengt de commissie hiervan verslag uit. Dit verslag bestaat uit:

- De uitgaande brief aan de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu van 7 januari 2025;
- De antwoordbrief van de minister van Justitie en Veiligheid van 17 februari 2025.

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,  
Dragstra

---

<sup>1</sup> Samenstelling:

Van Wijk (BBB), Kemperman (BBB) (*voorzitter*), Van Langen-Visbeek (BBB), Jaspers (BBB), Lievense (BBB), Thijssen (GroenLinks-PvdA), Kluit (GroenLinks-PvdA), Crone (GroenLinks-PvdA), Janssen-van Helvoort (GroenLinks-PvdA), Martens (GroenLinks-PvdA), Van de Linden (VVD), Klip-Martin (VVD), Meijer (VVD), Kaljouw (VVD), Rietkerk (CDA) (*ondervoorzitter*), Prins (CDA), Van Meenen (D66), Aerdts (D66), Van Kesteren (PVV), Nicolai (PvdD), Nanninga (JA21), Van Aelst-Den Uijl (SP), Holterhues (CU), Dessing (FVD), De Vries (SGP), Hartog (Volt), Van Rooijen (50PLUS), Van der Goot (OPNL)

## **BRIEF VAN DE VOORZITTER VAN DE VASTE COMMISSIE VOOR INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT / VOLKSHUISVESTING EN RUIMTELIJKE ORDENING**

Aan de staatssecretaris Openbaar Vervoer en Milieu

Den Haag, 7 januari 2025

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening hebben met belangstelling kennisgenomen van de brief van 20 november 2024 van de minister van Infrastructuur en Waterstaat en van uzelf waarbij, mede namens de minister van Justitie en Veiligheid, de Kamer de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024 wordt aangeboden.<sup>2</sup> De leden van de fractie van de **BBB** wensen naar aanleiding hiervan een aantal vragen te stellen over het voorstel voor de Richtlijn wederzijdse erkenning rij-ontzeggingen.<sup>3</sup>

1. De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering aangeeft dat zij verwacht dat genoemde richtlijn een aanzienlijke impact zal hebben op de uitvoering vanwege de investeringen in IT-systemen en de aanpassing van procedures. Deze leden vragen de regering of dit in verhouding staat tot het aantal personen met een rij-ontzegging dat zich begeeft op de Europese wegen.
2. Gezien de beschikbare handhavingscapaciteit, hoe hoog schat de regering de pakkans in van EU-ingezetenen met een rij-ontzegging?
3. Is het gezien de beperkte impact op de verbetering van de veiligheid op de Europese wegen niet beter het overleg over genoemde richtlijn te staken, zo vragen de leden van de fractie van de BBB. Zo nee, waarom niet?

De leden van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening zien uw reactie met belangstelling tegemoet en zij verzoeken u deze **uiterlijk binnen vier weken** na dagtekening van deze brief te mogen ontvangen. Een gelijkkluidende brief is verzonden aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat.

drs. E. Kemperman MBA

Voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening

---

<sup>2</sup> Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, Q.

<sup>3</sup> Europees voorstel COM(2023)128.

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID**

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 februari 2025

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de vragen van de BBB-fractie naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024 over het voorstel voor de Richtlijn wederzijdse erkenning rij-ontzeggingen.

De Minister van Justitie en Veiligheid,

D.M. van Weel

**1. De leden van de fractie van de BBB constateren dat de regering aangeeft dat zij verwacht dat genoemde richtlijn een aanzienlijke impact zal hebben op de uitvoering vanwege de investeringen in IT-systemen en de aanpassing van procedures. Deze leden vragen de regering of dit in verhouding staat tot het aantal personen met een rij-ontzegging dat zich begeeft op de Europese wegen.**

Het doel van deze richtlijn wordt door het Nederlandse kabinet ondersteund en de verwachting is dat deze richtlijn bij zal gaan dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Dit rechtvaardigt een bepaalde uitvoeringslast bij de betrokken organisaties. Er kunnen echter nog geen uitvoeringstoetsen worden opgesteld zolang de inhoud van de richtlijn nog niet vaststaat.

Er is geen overzicht beschikbaar van het aantal personen dat binnen de EU een rijontzegging opgelegd heeft gekregen en hoeveel daarvan nog wel rijden op de Europese wegen. Nederland zal hier aandacht voor vragen bij de verdere onderhandelingen en eventuele implementatie van de richtlijn.

**2. Gezien de beschikbare handhavingscapaciteit, hoe hoog schat de regering de pakkans in van EU-ingezetenen met een rij-ontzegging?**

De pakkans van een EU-ingezetene met een rijontzegging is afhankelijk van meerdere factoren. Allereerst is het van belang dat handhavende instanties op de hoogte kunnen zijn van een opgelegde en door de lidstaat van afgifte erkende rijontzegging. Met behulp van het RESPER kunnen handhavende instanties in alle lidstaten dat straks. Hiervoor is het nodig dat alle landen gebruik gaan maken van RESPER en de data omtrent opgelegde en erkende rijontzeggingen real time bijgehouden worden.

Bovendien is het voor de pakkans van een EU-ingezetene met een rijontzegging van belang dat hierop wordt gehandhaafd in alle EU-lidstaten. In Nederland zet de politie zich in om zowel de objectieve als subjectieve pakkans te vergroten. Dit doet zij onder andere door gerichte controles uit te voeren en gebruik te maken van technologieën zoals ANPR (Automatic Number Plate Recognition). Met ANPR worden continu kentekens gescand en vergeleken met de politiedatabase, waaronder die van bestuurders met een rijontzegging. Wanneer een voertuig geregistreerd staat op naam van iemand met een rijontzegging en deze langs een ANPR camera rijdt, kan de politie het voertuig staande houden en controleren of de bestuurder inderdaad de betreffende persoon is. De pakkans van bestuurders met een Nederlands kenteken die rijden terwijl ze een rijontzegging hebben is hiermee ook toegenomen in de afgelopen jaren. Op dit moment werkt ANPR nog niet met buitenlandse kentekens, omdat deze niet in het systeem van de RDW staan.

Om de effectiviteit van de richtlijn te waarborgen zal er periodiek geëvalueerd worden. Zo worden lidstaten verplicht om binnen vier jaar na de inwerkingtreding van de richtlijn en vervolgens om de vijf jaar rapportages in te dienen bij de Europese Commissie. Deze rapportages omvatten o.a. het aantal meldingen over rijontzeggingen, het aantal keren dat een uitzondering werd toegepast om een rijontzegging over te nemen en relevante informatie over de werking en effectiviteit van de richtlijn.

Hoewel de directe pakkans afhankelijk blijft van de beschikbare handhavingscapaciteit, biedt de evaluatie een structureel middel om knelpunten te signaleren en waar nodig verbeteringen door te voeren.

**3. Is het gezien de beperkte impact op de verbetering van de veiligheid op de Europese wegen niet beter het overleg over genoemde richtlijn te staken, zo vragen de leden van de fractie van de BBB. Zo nee, waarom niet?**

Zoals in het antwoord op eerdere vragen is aangegeven ondersteunt het Nederlandse kabinet het doel van deze richtlijn en is de verwachting dat deze richtlijn bij zal gaan dragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze richtlijn is van belang voor de verkeersveiligheid binnen de

Europese Unie, omdat het ervoor zorgt dat rijontzeggingen die in één lidstaat worden opgelegd ook in andere lidstaten kunnen worden erkend en gehandhaafd. Door deze maatregel wordt het voor bestuurders die een ernstige verkeersovertreding begaan, ook moeilijker gemaakt om in een ander EU-land te blijven rijden. Een effectieve handhaving, ook over de grens, is essentieel om overtreeders verantwoordelijkheid te laten nemen voor hun daden en herhaling te voorkomen. Daarnaast zal de Uniebrede werking van een rijontzegging naar verwachting een groter afschrikkend effect hebben op het plegen van een verkeersveiligheidsmisdrijf.

Erkend moet worden dat de precieze impact op de verkeersveiligheid op dit moment nog niet goed is in te schatten. Gezien de grensoverschrijdende aard van de benodigde informatiedeling over rijontzeggingen en het gebrek aan bilaterale afspraken over de wederzijdse erkenning van rijontzeggingen tussen lidstaten acht het kabinet het echter van belang om hierover op Unierechtelijk niveau afspraken te maken, waarbij lidstaten een bindende juridische verplichting aangaan.