

Vergaderjaar 2024–2025

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

W

VERSLAG VAN EEN NADER SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 13 mei 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening¹ heeft nader schriftelijk overleg gevoerd met 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 van 18 maart 2025.
- De antwoordbrief van 12 mei 2025.

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

¹ 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 Minister van Justitie en Veiligheid

Den Haag, 18 maart 2025

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening heeft kennisgenomen van uw brief van 17 februari 2025², waarbij u de eerder gestelde vragen beantwoordt over de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024.³ De leden van de fractie van de **BBB** hebben naar aanleiding van deze brief nog een aantal vervolgvragen.

De leden van genoemde fractie wijzen erop dat om daadwerkelijk impact te hebben op de verkeersveiligheid – zoals door de regering wordt nagestreefd – er bij invoering van de Richtlijn wederzijdse erkenning rij-ontzeggingen aan diverse randvoorwaarden moet worden voldaan. De volgende nadere vragen rijzen daarbij bij de leden van de fractie van de BBB.

1. Hoe groot acht de regering de kans dat alle lidstaten van de Europese Unie gebruik gaan maken van RESPER⁴ en erkende rij-ontzeggingen *real time* gaan bijhouden? Hoeveel lidstaten van de Europese Unie maken nu al gebruik van RESPER en hoeveel daarvan houden rij-ontzeggingen *real time* bij? Kan de regering een indicatie geven van de kosten van Nederland voor het gebruik van RESPER en het *real time* bijhouden van rij-ontzeggingen?
2. Verwacht de regering dat er – gelet op de huidige capaciteitsproblemen bij de politie – voldoende handhavingscapaciteit beschikbaar is om de aan de orde zijnde richtlijn effect te laten hebben op de verkeersveiligheid?
3. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat om ANPR (Automatic Number Plate Recognition) te kunnen benutten, er buitenlandse kentekens moeten worden ingevoerd in het systeem van de RDW. Wat is er nodig om dat te kunnen realiseren? Hoe hoog schat de regering de kosten hiervoor in?
4. Verder is het naar de mening van de leden van de fractie van de BBB nodig dat er bilaterale afspraken worden gemaakt over de wederzijdse erkenning van rij-ontzeggingen waarbij lidstaten een bindende juridische verplichting aangaan. Hoeveel van dergelijke afspraken heeft Nederland al? Hoe groot acht de regering de kans dat dit lukt met alle lidstaten van de Europese Unie?
5. De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat er een periodieke rapportage beschikbaar komt om de effectiviteit van de aan de orde zijnde richtlijn te waarborgen, knelpunten te signaleren en verbeteringen door te voeren. Verwacht de regering nog andere knelpunten? Zo ja, welke? Hoe hoog schat de regering de kosten in van een dergelijke rapportage?
6. Staat de regering – gelet op het bovenstaande – nog steeds achter haar mening dat de kosten van de invoering van de aan de orde zijnde richtlijn opwegen tegen de baten omdat deze daadwerkelijk impact kan hebben op de verkeersveiligheid in de Europese Unie? Zo nee, is de regering bereid om dit in een volgend overleg bespreekbaar te maken?

² Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, U.

³ Kamerstukken I 2024/25, 21 501-33, Q.

⁴ Réseau permis de conduire/Drivers License Network.

De vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening ziet met belangstelling uit naar uw reactie en ontvangt deze graag binnen **vier weken** na dagtekening van deze brief.

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening,
E. Kemperman

BRIEF VAN DE MINISTER VAN JUSTITIE EN VEILIGHEID

Aan de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 12 mei 2025

Hierbij ontvangt u het antwoord op de vervolgvragen van de BBB-fractie naar aanleiding van de geannoteerde agenda van de Transportraad van 5 december 2024 over de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen.

De Minister van Justitie en Veiligheid,
D.M. van Weel

1.

Hoe groot acht de regering de kans dat alle lidstaten van de Europese Unie gebruik gaan maken van RESPER⁵ en erkende rij-ontzeggingen real time gaan bijhouden? Hoeveel lidstaten van de Europese Unie maken nu al gebruik van RESPER en hoeveel daarvan houden rijontzeggingen real time bij? Kan de regering een indicatie geven van de kosten van Nederland voor het gebruik van RESPER en het real time bijhouden van rij-ontzeggingen?

Op 25 maart 2025 is er een voorlopig politiek akkoord bereikt tussen het Europees Parlement en de Raad over de Richtlijn wederzijdse erkenning rijontzeggingen. In de tekst van de overeengekomen richtlijn is de verplichting opgenomen dat de lidstaat waar de overtreding plaatsvond, de lidstaat van afgifte met een standaardcertificaat via het EU-rijbewijzennetwerk RESPER zo snel mogelijk op de hoogte brengt van de rijontzegging. Als het land van afgifte vervolgens de opgelegde rijontzegging erkent, kan de rijontzegging real time worden geraadpleegd via RESPER.

Alle Europese lidstaten zijn aangesloten op RESPER, maar maken nog niet allen in dezelfde mate gebruik hiervan. Nederland maakt al wel gebruik van RESPER voor de uitwisseling van rijbewijsgegevens. Op dit moment heeft alleen de RDW rechtstreeks toegang tot dit systeem. Wanneer een agent op straat rijbewijsgegevens van een buitenlandse bestuurder wil raadplegen, moet hij of zij deze eerst opvragen bij de RDW, die vervolgens de benodigde informatie via RESPER ophaalt. Er wordt op dit moment verkend om politie rechtstreeks aan te sluiten op RESPER, zodat zij in de toekomst zelf real time inzage hebben in het systeem.

De Europese Commissie heeft ingeschat dat de kosten voor RESPER € 50.000 per lidstaat zullen bedragen. De verwachting is dat deze kosten hoger zullen liggen omdat dit niet alleen IT-aanpassingen vergt, maar ook scholing over het gebruik ervan indien politie zelf rechtstreeks gebruik gaat maken van RESPER. De komende periode worden er uitvoerings-toetsen uitgevoerd door betrokken uitvoeringsorganisaties om in kaart te brengen hoeveel capaciteit, aanpassingen en kosten er nodig zijn voor een gestroomlijnd proces rondom de rijontzeggingen van beoordeling, registratie, uitwisseling tot het real time kunnen raadplegen via RESPER.

2.

Verwacht de regering dat er – gelet op de huidige capaciteitsproblemen bij de politie – voldoende handhavingscapaciteit beschikbaar is om de aan de orde zijnde richtlijn effect te laten hebben op de verkeersveiligheid?

Ondanks de capaciteitsuitdagingen blijft de politie zich inzetten om het aantal staandehoudingen te laten stijgen. De handhaving op de richtlijn wordt geïntegreerd in bestaande handhavingsprocessen, zodat de inzet van extra capaciteit tot een minimum wordt beperkt. Daarnaast biedt de implementatietermijn van vier jaar ruimte voor een zorgvuldige voorbereiding. Het is de verwachting dat de politie de richtlijn effectief kan uitvoeren, waarmee wordt bijgedragen aan de ambitie uit de richtlijn om de verkeersveiligheid te verbeteren.

3.

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat om ANPR (Automatic Number Plate Recognition) te kunnen benutten, er

⁵ Réseau permis de conduire/Drivers License Network.

buitenlandse kentekens moeten worden ingevoerd in het systeem van de RDW. Wat is er nodig om dat te kunnen realiseren? Hoe hoog schat de regering de kosten hiervoor in?

ANPR is een systeem van de politie. De ANPR-systemen kunnen ook buitenlandse kentekens lezen, alleen is er nu nog geen standaard koppeling met een referentielijst waarop kentekens van personen uit andere lidstaten met een rijontzegging geregistreerd staan. Op dit moment loopt hier geen verkenning naar en kan er geen inschatting over de kosten worden gegeven. Bij de implementatie van de richtlijn kan in overleg met de politie worden onderzocht of en hoe de koppeling met deze informatie gemaakt kan worden conform wetgeving, informatie-uitwisseling tussen lidstaten en reikwijdte van ANPR.

Bij de huidige werkwijze zal een buitenlands kenteken wel in ANPR komen te staan wanneer de bestuurder gepakt is in Nederland voor het rijden tijdens een rijontzegging, omdat er in zo'n geval een Nederlandse politieregistratie van de overtreding bestaat.

4.

Verder is het naar de mening van de leden van de fractie van de BBB nodig dat er bilaterale afspraken worden gemaakt over de wederzijdse erkenning van rij-ontzeggingen waarbij lidstaten een bindende juridische verplichting aangaan. Hoeveel van dergelijke afspraken heeft Nederland al? Hoe groot acht de regering de kans dat dit lukt met alle lidstaten van de Europese Unie?

De Richtlijn wederzijdse erkenning van rijontzeggingen legt een bindende verplichting op aan alle EU-lidstaten om bepaalde rijontzeggingen die in één land zijn opgelegd, ook in andere lidstaten te erkennen. Lidstaten zijn verplicht om procedures en systemen in lijn met de richtlijn, in hun nationale wetgeving te implementeren. Op dit moment volstaan de uniforme verplichtingen van de richtlijn en wordt er geen aanleiding gezien om extra bilaterale afspraken te treffen. Als bij implementatie van de richtlijn blijkt dat aanvullende bilaterale afspraken nodig zijn om de praktische uitvoering te bevorderen, kunnen lidstaten vanaf de gestelde datum in de richtlijn dit alsnog doen.

Nederland blijft samenwerken met andere lidstaten om de uitvoering en naleving van de richtlijn te waarborgen en voorziet geen problemen op dit punt. In de praktijk kan dit er bijvoorbeeld toe leiden dat er met buurlanden of lidstaten met veel onderlinge verkeersstromen, aanvullende bilaterale afspraken zullen worden gemaakt om de uitvoering verder te verbeteren.

5.

De leden van de fractie van de BBB wijzen erop dat er een periodieke rapportage beschikbaar komt om de effectiviteit van de aan de orde zijnde richtlijn te waarborgen, knelpunten te signaleren en verbeteringen door te voeren. Verwacht de regering nog andere knelpunten? Zo ja, welke? Hoe hoog schat de regering de kosten in van een dergelijke rapportage?

Er zijn verschillende aandachtspunten en afhankelijkheden die van invloed kunnen zijn op de uiteindelijke effectiviteit van de richtlijn. Lidstaten hanteren bijvoorbeeld uiteenlopende criteria, procedures en termijnen voor rijontzeggingen, wat kan leiden tot uitdagingen bij het wederzijdse erkennen. Daarnaast is er extra capaciteit bij verschillende betrokken partijen nodig om te zorgen voor een gestroomlijnd proces van beoordeling, registratie en uitwisseling van rijontzeggingen en bijbeho-

rende informatie tussen EU-lidstaten. Ook is Nederland voor een effectieve uitvoering van deze richtlijn straks afhankelijk van de informatie die door andere lidstaten tijdig en juist wordt aangeleverd.

Om de Europese Commissie in staat te stellen elke vijf jaar te rapporteren aan het Europese Parlement en de Raad, dienen de lidstaten elk jaar informatie over de werking van deze richtlijn te verstrekken aan de Europese Commissie. Dit betreft informatie over het aantal kennisgevingen en beroepen op uitzonderingsgronden uitgesplitst per lidstaat, het tijdbestek dat nodig is geweest om informatie uit te wisselen over uitzonderingsgronden en het aantal ingediende rechtsmiddelen.

De administratieve lasten van het bijhouden en opsturen van bovenstaande gegevens liggen bij uitvoerende organisaties. Indien bestaande systemen kunnen worden aangepast voor geautomatiseerde gegevensverzameling, zullen de kosten beperkt blijven. Als daarentegen uit de uitvoeringstoetsen blijkt dat systemen moeten worden aangepast of veel handmatige verwerking nodig is, kunnen de kosten oplopen. Een precieze inschatting hiervan is op dit moment niet te geven en zal moeten blijken uit de uitvoeringstoetsen in het kader van de richtlijn die uitgevoerd zullen worden door de betrokken uitvoerende organisaties.

6.

Staat de regering – gelet op het bovenstaande – nog steeds achter haar mening dat de kosten van de invoering van de aan de orde zijnde richtlijn opwegen tegen de baten omdat deze daadwerkelijk impact kan hebben op de verkeersveiligheid in de Europese Unie? Zo nee, is de regering bereid om dit in een volgend overleg bespreekbaar te maken?

Het Nederlandse verkeersveiligheidsbeleid is er mede op gericht om verkeersonveilig gedrag te bestraffen en bij zeer gevaarlijk rijgedrag rijbewijsmaatregelen te nemen. Het voorlopige akkoord op deze richtlijn wordt daarom, in lijn met de inbreng van het kabinet in het BNC-fiche,⁶ gesteund.

De verwachting is dat de verkeersveiligheid in alle lidstaten verhoogd kan worden door specifieke en algemene preventie. Er is met deze richtlijn sprake van specifieke preventie omdat de overtreder in de gehele Europese Unie niet meer mag rijden. Daarnaast is er sprake van algemene preventie omdat Uniebrede werking van een rijontzegging naar verwachting een groter afschrikkend effect op het plegen van een verkeersdelict heeft. Dit sluit tevens aan bij het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030 «Van deur tot deur» waarin de aanpak van verkeersovertridders als één van de negen hoofdprioriteiten is benoemd om het aantal verkeersdoden en verkeersslachtoffers terug te dringen. Binnen die prioriteit is het vergroten van de subjectieve pakkans één van de oplossingsrichtingen.

Daarnaast kan het voor slachtoffers als een vorm van genoegdoening worden ervaren dat de bestuurder die hen in het verkeer letsel heeft toegebracht, ook buiten het land van overtreding (tijdelijk) geen voertuig mag besturen.

Al met al schat dit kabinet in dat de richtlijn een positief effect zal hebben op de verkeersveiligheid en daarom een bepaalde uitvoeringslast bij de betrokken organisaties gerechtvaardigd is. In welke mate deze richtlijn zal leiden tot een daling van de maatschappelijke kosten als gevolg van een afname van het aantal verkeersongevallen en of dit dus financieel gezien

⁶ Kamerstukken II, 2022–2023, 22 112, nr. 3650.

ook opweegt tegen de kosten die gemaakt moeten worden voor de uitvoering van deze richtlijn, is echter nog niet te zeggen. Tot slot zal er budget vanuit de Europese Unie beschikbaar worden gesteld waarmee de kosten voor een klein deel gedekt zullen worden.