



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De voorzitter van de Eerste Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20017
2500 EA Den Haag

**Ministerie van
Infrastructuur en
Waterstaat**

Rijnstraat 8
Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Datum 26 juni 2025
Betreft Beantwoording nadere vragen n.a.v. Stand van de Uitvoering

Uw referentie
176173.04U

Kenmerk
IENW/BSK-2025/123235

Bijlage(n)
5

Geachte voorzitter,

Hierbij ontvangt u de antwoorden op de nadere vragen die zijn gesteld door de leden van de fractie van de BBB, naar aanleiding van de beantwoording van de eerder gestelde vragen over de Stand van de Uitvoering 2023 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat door de vaste commissie voor Infrastructuur & Waterstaat / Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening (I&W/VRO).

Hoogachtend,

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT – OPENBAAR
VERVOER EN MILIEU,

A.A. (Thierry) Aartsen

176173.04U

De leden van de fractie van de BBB merken op dat de regering in haar beantwoording op eerder gestelde vragen aangeeft dat het belang van natuur en veiligheid op het spoor soms botst en dat er daarom voortdurend overleg is tussen het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met ProRail en het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur (LVVN) en de Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). Welke kosten zijn hier jaarlijks mee gemoeid?

De kosten die gemoeid gaan met het faciliteren van dit overleg zijn beperkt, aangezien dit overleg onderdeel is van de reguliere werkzaamheden. De betrokkenen bij het overleg zijn in dienst van IenW, ProRail, LVVN en de RVO. Omdat het overleg onderdeel is van de reguliere werkzaamheden zijn de kosten hiervan niet afzonderlijk inzichtelijk te maken. Het kabinet hecht waarde aan deze afstemming, omdat het van belang is dat een goede afweging wordt gemaakt in belangen die elkaar kunnen bijten.

Neemt dit bedrag toe of af? Welke opties zien genoemde partijen om deze kosten te verminderen?

Zoals aangegeven zijn de kosten onderdeel van de reguliere werkzaamheden en hecht het kabinet waarde aan deze afstemming. Een eventuele verandering van de kosten hangt af van de frequentie van het overleg.

De leden van de fractie van de BBB constateren verder dat de regering in haar antwoorden op eerder gestelde vragen verwijst naar diverse brieven die aan de Tweede Kamer zijn gezonden.¹ Is de regering bereid om deze brieven ook aan de Eerste Kamer te doen toekomen? En is de regering bereid om brieven die zien op de uitvoerbaarheid van wet- en regelgeving voortaan ook aan de Eerste Kamer te doen toekomen?

De leden van de BBB-fractie hebben gevraagd om de brieven waarnaar verwezen werd te mogen ontvangen. Deze brieven zijn toegevoegd als bijlagen bij deze brief. Verder vragen zij of de regering alle brieven die zien op uitvoerbaarheid van wet- en regelgeving voortaan aan de Eerste Kamer gestuurd kunnen worden. Gezien het belang dat de BBB-fractie hecht aan het ontvangen hiervan, zal bij toekomstige brieven die zien op uitvoerbaarheid steeds overwogen worden of deze ook in afschrift aan de Eerste Kamer gezonden dienen te worden.

¹ Het betreft de brieven: Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1110 en nr. 1139; Kamerstukken II 2024/25, 30 373, nr. 80, en Kamerstukken II 2023/24, 29 984, nr. 1201.

Vergaderjaar 2023–2024

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1110

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 28 mei 2024

In 2021 heeft de heer Roemer op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) het advies «Van rijles naar rijonderwijs» opgesteld.¹ Aanleiding voor het advies waren de problemen in de rijkschoolbranche waarover herhaaldelijk met uw Kamer is gesproken. Het advies van de heer Roemer was een vervolg op het initiatief van de alliantie Samen Sterk in het najaar van 2019 om gezamenlijk verbeteringen te realiseren in de sector.

Terecht merkte de heer Roemer in zijn advies op dat er in de rijkschoolbranche veel goed gaat, maar dat er tegelijkertijd regelmatig misstanden in het nieuws komen, waaronder misleiding van consumenten, oneerlijke concurrentie en examenfraude. Daarnaast is het aantal verkeersongevallen onder de leeftijdsgroep jonge, beginnende bestuurders (18–24-jarigen) relatief hoog en is het slagingspercentage voor zowel theorie- als praktijkexamens relatief laag. Verder is het voor de rijkschoolbranche niet eenvoudig om bij te blijven met nieuwe technologische en wetenschappelijke ontwikkelingen. Voor vernieuwing is er weinig ruimte. In het advies van de heer Roemer staan aanbevelingen over de wijze waarop de kwaliteit van de rijkschoolbranche structureel kan worden verbeterd. In de kern gaat het om het reguleren van de huidige rijkschoolbranche door hieraan kwaliteitseisen te stellen en hierop toe te zien. De afgelopen jaren hebben alle betrokken partijen gewerkt aan de vertaling van het advies naar concrete voorstellen en een nieuw stelsel. Na een periode van intensieve voorbereiding is nu het moment gekomen om te beginnen met het opstellen van de wet- en regelgeving. Met deze brief wordt de Kamer hier nader over ingelicht.

Aanleiding advies kwaliteit rijkschoolbranche

De aanleiding voor het advies «Van rijles naar rijonderwijs» zijn de kwaliteit van het rijonderwijs en de hierboven beschreven geconstateerde

¹ Kamerstukken 29 398, nr. 917

misstanden in de sector. Deze misstanden komen onder meer doordat er prikkels en bedrijfsmodellen worden gebruikt die niet gericht zijn op goed onderwijs maar op een zo groot mogelijke omzet. De druk op de lesprijzen belemmert daarbij de doorontwikkeling binnen de sector. Daarnaast is het huidige model volledig examengestuurd: er worden geen eisen gesteld aan het rijonderwijs (dit is ook niet verplicht) en hier is ook geen toezicht op. De enige controle is het examen bij het CBR.

Bovenstaande vertaalt zich onder meer in een relatief laag slagingspercentage bij het CBR voor het rijexamen B (ongeveer de helft van de kandidaten slaagt bij de eerste poging voor het praktijkexamen B, bij het theorie-examen slaagt slechts ongeveer een derde de eerste keer). De rijbewijisleerling – de consument – ondervindt uiteindelijk de negatieve gevolgen van een kwalitatief slechte rijopleiding, onder meer via hoge kosten doordat meer herexamens en extra lessen nodig blijken te zijn. Ook wordt een onvoldoende robuust fundament gelegd voor een duurzaam verkeersveilige bestuurder. In het advies «Van rijles naar rijonderwijs» wordt daarom geadviseerd de rijschoolbranche te reguleren door eisen te stellen aan het rijonderwijs, het rijexamen, de rij scholen en de rijinstructeurs. Daarbij is nadrukkelijk gekeken naar goede praktijkvoorbeelden uit de rij schoolbranche die er, dit is belangrijk om te vermelden, ook zijn.

In mei 2022 is de reactie op het advies «Van rijles naar rijonderwijs»² gedeeld. Daarin staat dat het kabinet het advies omarmt en gefaseerd invoert.

Kern van het nieuwe stelsel rijonderwijs en rijexamen

Het doel van het advies «Van rijles naar rijonderwijs» is «een betere en gegarandeerde opleidingskwaliteit, de slagingskans toeneemt, de consument in bescherming wordt genomen tegen uitwassen in de sector en de verkeersveiligheid mogelijk verbetert.»³

Zoals hiervoor aangegeven is de sector nu nauwelijks gereguleerd:

- Aan het rijonderwijs door rij scholen worden geen eisen gesteld. Het volgen van rijles is ook niet verplicht om een examen te mogen doen.
- Het rijexamen bij het CBR (theorie en praktijk) is wel verplicht.
- Het CBR kan alleen basale (administratieve) eisen stellen aan rij scholen om zich in te schrijven en daarmee examens te kunnen reserveren.
- IBKI⁴ neemt examens van rijinstructeurs af. Ook hiervoor is nu geen opleiding verplicht. IBKI vernieuwt elke vijf jaar de bevoegdheid van instructeurs wanneer zij aan de eisen voldoen⁵.

Hieronder volgt per onderdeel van het advies (de kwaliteit rijonderwijs, het rijexamen, de rijinstructeur en de rij school) een toelichting op de voorgenomen besluitvorming.

Kwaliteit rijonderwijs

Om de kwaliteit van het rijonderwijs te verbeteren stelt het advies van de heer Roemer de invoering van een nationaal leerplan voor. De basis van dit leerplan is een gestructureerde en gefaseerde rijopleiding waarbij zowel basisvaardigheden als hogere orde vaardigheden worden aangeleerd, door middel van het rijden in verkeerssituaties van toenemende

² Kamerstukken 29 398, nr. 1004.

³ Advies «Van rijles naar rijonderwijs», p. 9.

⁴ het instituut voor theorie- en praktijkexamens in de mobiliteitsbranche

⁵ Het gaat om het volgen van een minimum aantal nascholingsuren, die bedoeld zijn om de kennis en vaardigheden van rijinstructeurs actueel te houden en hen te voorzien van nieuwe informatie en methoden die relevant zijn voor het vakgebied.

complexiteit. Hogere orde vaardigheden verwijzen naar verantwoord rijgedrag en gevaarherkenning. Op deze wijze ontstaat een opleiding in vier fasen⁶, waarbij ter afsluiting van iedere fase een toetsing plaatsvindt. In 2022 en 2023 heeft Royal HaskoningDHV (RHDHV), in opdracht van het Ministerie van IenW en in samenwerking met de rijschoolbranche, CBR en IBKI dit nationaal leerplan ontwikkeld.⁷

Belangrijke notie is dat het leerplan leerdoelen op hoofdlijnen stelt. Dit biedt rij scholen en rijinstructeurs de mogelijkheid om naar eigen inzicht en naar de behoefte van de leerling invulling te geven aan het leerplan. Daarnaast is voor de leerling rijbewijs B (en de ouders) inzichtelijk welke vaardigheden geleerd moeten worden, hoever een leerling in zijn opleiding is en wanneer toetsing plaatsvindt. Ook biedt het instructeurs en rij scholen houvast en duidelijkheid over wat een leerling moet kunnen en waarop het examen bij het CBR is gebaseerd.

Op dit moment vertaalt een deskundigengroep de kerndoelen uit het leerplan naar concrete leeruitkomsten die de kandidaat aan het einde van elke fase van de rijopleiding moet bereiken. Het resultaat wordt gepresenteerd als «Het model van leeruitkomsten per fase van de rijopleiding B». Dit model, samen met het nationaal leerplan voor de rijopleiding B, dient als leidraad voor de ontwikkeling van leermateriaal. Verwacht wordt dat dit product in de zomer gereed is.

Het leerplan rijopleiding B is op 20 oktober 2023 met de Kamer gedeeld⁸. Met dit leerplan wordt een stap gezet naar een verbetering van de rijopleiding voor de leerling rijbewijs B. Voor het vaststellen en verplichten van het leerplan is nu nog geen wettelijke basis. Daarom is het Ministerie van IenW voornemens de voorbereiding voor de aanpassing van wet- en regelgeving in gang te zetten om hierin te voorzien.

Kwaliteit rijexamen

Het examen bij het CBR moet goed aansluiten bij de rijopleiding. Het CBR heeft in opdracht van het ministerie geïnventariseerd welke aanpassingen in het examenprogramma en de wijze van toetsing nodig zijn (bijlage 1). Belangrijk element hierin is het advies om naar een meer *competentiegerichte* wijze van beoordeling te komen. Ook is geadviseerd het examenprogramma, analoog aan de rijopleiding, modulair/ontwikkelingsgericht vorm te geven.

Het Ministerie van IenW is voornemens het CBR opdracht te geven de wijze van examineren, conform het advies, competentiegericht vorm te geven en ook om het examen inhoudelijk aan te laten sluiten op het leerplan. Het aantal verplichte examens wordt voorlopig niet verhoogd. Op dit moment is één praktijkexamen en één theorie-examen verplicht. Veel leerlingen nemen daarbij nog een extra onderdeel van het praktijkexamen af in de vorm van de Tussentijdse Toets (TTT). Het verplicht stellen van meerdere examens brengt, zo blijkt ook uit het bijgesloten rapport van SIRA (bijlage 2), extra kosten met zich mee voor de consument.

Met brancheorganisaties, CBR en IBKI is overeengekomen dat nader wordt onderzocht wat nut en noodzaak van meerdere toetsmomenten zijn naast de twee verplichte examens. Daarbij zijn veel scenario's mogelijk. Er kan besloten worden een deel van de toetsen bij de rij schoolbranche te beleggen. Ook kan een scenario ontstaan waarbij een toets wel wordt afgenomen door het CBR en zelfs verplicht gesteld kan worden, maar het niet behalen ervan betekent niet automatisch dat de kandidaat de toets opnieuw moet afleggen (zoals bij de TTT al het geval is).

⁶ Fase 1: voertuigbediening en voertuigcontrole, fase 2: eenvoudige verkeerssituaties, fase 3: complexe verkeerssituaties, fase 4: zelfstandig en verantwoord rijden.

⁷ Kamerstukken 29 398, nr. 1080

⁸ Kamerstukken 29 398, nr. 1080

Conform het advies «Van rijles naar rijonderwijs» wordt ook een leerlingvolgsysteem ontwikkeld. Dit leerlingvolgsysteem is een verbindend element in het stelsel tussen rij scholen/rijinstructeurs, examinator (CBR) en toezichthouder (IBKI, zie verderop in deze brief). In het leerlingvolgsysteem wordt voor leerlingen, ouders/verzorgers, instructeurs en rij scholen inzichtelijk welke leerdoelen uit het leerplan gehaald moeten worden, hoever een leerling is in de opleiding en welke toets- en examenmomenten er zijn. Het CBR krijgt de opdracht om voor het Leerlingvolgsysteem, in afstemming met de betrokken partijen, te komen tot een programma van eisen en een governance van data (datamodel) met als uitgangspunt rekening te houden met de bestaande en gebruikte systemen in de rij schoolbranche.

Kwaliteit rijinstructeurs en rijinstructeursopleiders

Zoals hiervoor aangegeven worden er nu geen eisen gesteld aan de opleiding van rijinstructeurs en is het volgen van een opleiding ook geen vereiste voor het aanvragen van een examen bij IBKI. Wel moet een aspirant instructeur deelnemen aan de verplichte stage, in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en een Verklaring Omtrent Gedrag (VOG) kunnen overleggen.

In lijn met het advies «Van rijles naar rijonderwijs» wordt het volgen van een opleiding tot rijinstructeur in de toekomst verplicht. IBKI heeft in opdracht van lenW kaders ontwikkeld waaraan het leerplan voor de rijinstructeur B moet voldoen (bijlage 3). Daarbij heeft IBKI zich onder meer gebaseerd op het door RHDHV ontwikkelde leerplan voor de leerling (waarop de opleiding tot instructeur moet aansluiten). Ook het door IBKI ontwikkelde kwalificatieprofiel rijinstructeur B met de bijbehorende kerndoelen, het examenprogramma voor de rijbewijsleerling B en het examenprogramma voor de rijinstructeur B zijn hierin ondergebracht. Daarnaast heeft IBKI vakbekwaamheidseisen opgesteld voor docenten van de rijinstructeursopleiders. Op basis hiervan erkent IBKI opleidingsinstituten voor rijinstructeurs en houdt hier toezicht op. Na het volgen van een opleiding doet een instructeur, net als nu, examen bij IBKI. De examen-eisen worden door IBKI aangepast.

De huidige praktijk waarin een instructeur iedere vijf jaar zijn bevoegdheid moet verlengen, blijft in stand, maar de eisen worden aangepast. Momenteel geldt de verplichting tot het volgen van theoretische bijscholing met een aanwezigheidsplicht. Van summatieve toetsing tijdens de theoretische bijscholing, is geen sprake. Oftewel, instructeurs hoeven geen examen af te leggen. Daarnaast is er aanvullend elke vijf jaar praktijkbegeleiding, waarbij een examinator van IBKI meerijdt met de instructeur en een oordeel geeft over diens vakbekwaamheid. Een onvoldoende oordeel leidt niet tot het verliezen van de bevoegdheid (Wet Rijonderricht Motorrijtuigen (WRM) certificaat) om rijles te geven. Het advies van de heer Roemer is om de vijfjaarlijkse verlenging van de bevoegdheid minder vrijblijvend te maken. In lijn met dit advies heeft IBKI, in opdracht van lenW, voorstellen ontwikkeld die erop zijn gericht het niveau van vakbekwaamheid beter te kunnen vaststellen. Het voorstel is te komen tot een vakbekwaamheidsexamen voor theorie en een vakbekwaamheidsexamen voor praktijk bij IBKI. Beide moeten door een instructeur met een voldoende resultaat worden afgerond. Wanneer een instructeur in maximaal drie keer geen voldoende resultaat behaalt, verliest de instructeur zijn bevoegdheid om rijles te geven. Wel kan de instructeur besluiten het herintrederstraject te volgen. De eis een VOG te overleggen blijft bestaan. IBKI geeft lenW daarbij in overweging een continue screening in te voeren. Bij de introductie van de VOG in de WRM in 2020 is gekozen voor periodieke screening door bij de vijfjaarlijkse verlenging een nieuwe VOG te verlangen. Met de rij schoolbranche en de

Minister voor Rechtsbescherming wordt verkend of continue screening nodig en passend is.

Tot slot is het ministerie voornemens IBKI de bevoegdheid te geven toe te zien op het goed functioneren van rijinstructeurs, waaronder de correcte naleving van het nationaal leerplan. Dit in lijn met het advies van ABD TOPConsult dat u, tegelijk met het leerplan van RHDHV, op 20 oktober 2023 heeft ontvangen.⁹ In dat kader zal IBKI de vakbekwaamheid monitoren op basis van gegevens uit het Leerlingvolgsysteem. Denk hierbij bijvoorbeeld aan een zeer laag slagingspercentage van de instructeur, wat dan aanleiding kan zijn voor een onderzoek. IBKI adviseert om aan dit toezicht op termijn een sanctiemogelijkheid te koppelen, zoals bijvoorbeeld het volgen van een educatieve maatregel. IBKI heeft onderzocht dat jaarlijks 0,1% van alle bevoegde rijinstructeurs tijdelijk de lesbevoegdheid zal verliezen bij de afschaffing van het Educatief traject en introductie van een sanctie. Op dit moment kan IBKI een onderzoek naar vakbekwaamheid van een rijinstructeur instellen op basis van een melding van Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) of politie. Het voorstel is deze mogelijkheid uit te breiden waardoor ook het CBR een melding bij IBKI kan doen over een slecht functionerende instructeur. Samenvattend, om rijinstructeur te *worden* moet een aspirant instructeur:

- Verplicht een opleiding volgen tot rijinstructeur B bij een door IBKI erkend opleidingsinstituut voor rijinstructeurs.
- Succesvol de examens tot rijinstructeur afleggen bij IBKI.
- Een VOG kunnen overleggen.

Om rijinstructeur te *blijven* moet een rijinstructeur:

- Een voldoende resultaat behalen voor het vakbekwaamheidsexamen theorie en vakbekwaamheidsexamen praktijk.
- Een VOG kunnen overleggen.

Om de kwaliteit van instructeurs te *borgen* zal IBKI toezicht houden door:

- De kwaliteit van rijinstructeurs te monitoren.
- Het uitbreiden van de mogelijkheid een melding bij IBKI te doen over een slecht functionerende instructeur.
- Het ontwikkelen van een sanctieregime waarbij IBKI slecht presterende rijinstructeurs een educatieve maatregel op kan leggen en uiteindelijk diens bevoegdheid kan ontnemen.

Het CBR is verder gevraagd voorstellen te doen om de bestaande inschrijfovereenkomst met rij scholen aan te scherpen. Onderdeel van deze voorstellen is onder meer het standaard vragen naar de pas van instructeurs en het belonen van rij scholen met hoge slagingspercentages door extra ruimte in het reserveringssysteem. Met het CBR verkent het ministerie welke voorstellen we kunnen verankeren in wet- en regelgeving

Adviescommissie rijonderwijs

Tot slot is het voornemen een Adviescommissie Rijonderwijs (AR) in te richten. In deze AR komen in ieder geval vertegenwoordigers van de rij schoolbranche (Koepel Rijopleiding en Verkeersveiligheid (KRV), BOVAG en ANWB), IBKI, CBR, lenW en onderwijskundigen. Doel van de AR is de Minister periodiek te adviseren over het leerplan voor leerlingen rijbewijs B, de exameneisen rijbewijs B bij het CBR, het kwalificatieprofiel rijinstructeur B met de bijbehorende kerndoelen en het examen bij IBKI. De Minister van lenW stelt deze eisen na ontvangst van het advies van de AR vast. Op deze manier wordt zowel de inbreng van de branche als de samenhang tussen de verschillende inhoudelijke elementen in het stelsel verankerd.

⁹ Kamerstukken 29 398, nr. 1080

Gevolgen nieuw stelsel rijonderwijs en rijexamen

Aan het invoeren van bovenstaande maatregelen zitten consequenties. Vrijwel alle hierboven genoemde maatregelen vragen wijzigingen van wet- en regelgeving. De voorbereiding hiervan wordt door het ministerie uitgevoerd. Ook zijn er financiële consequenties verbonden aan het inrichten van een nieuw stelsel. Conform de motie Van Baarle en Stoffer¹⁰ zijn deze financiële consequenties in beeld gebracht door SIRA¹¹. Met dit rapport is de motie Van Baarle en Stoffer alsook de toezegging aan de Kamer afgedaan.

Uit het rapport van SIRA blijkt dat de gevolgen voor leerlingen en instructeurs afhankelijk zijn van de wijze waarop zij nu les krijgen of geven. Bijvoorbeeld kent de nu bestaande Rijopleiding in Stappen (RIS) een systematiek die lijkt op het beoogde stelsel. De RIS kent een modulaar lesprogramma in vier fasen met een eindtoets bij iedere fase. Instructeurs volgen een opleiding om RIS-instructeur te worden. Ook hanteren RIS-rijopleidingen (net als bij veel andere ontwikkelingsgerichte opleidingen) al een leerlingvolgsysteem waarin de vorderingen van de leerling wordt bijgehouden. De stap naar het nieuwe stelsel is voor deze instructeurs en hun leerlingen daardoor minder groot, evenals de daarmee gepaard gaande kosten.

Voor rij scholen en rijinstructeurs die nu geen gestructureerd lesplan volgen, vorderingen niet bijhouden, geen tussentijdse beoordelingen geven en niet bekwaam zijn in het geven van een modulaar opleidings-traject zijn de consequenties, en daarmee gepaarde kosten, groter. Deels zijn dit eenmalige kosten.

Tenslotte zijn de uiteindelijke gevolgen voor de lesprijs mede afhankelijk van de toekomstige slagingspercentages. Wanneer de kwaliteit van de rijopleiding toeneemt heeft dit een positief effect op de slagingspercentages (slagingspercentage RIS in 2023 betrof 63,2%, slagingspercentage regulier betrof 51,6%). Minder herexamens leiden uiteraard ook tot lagere kosten. Wanneer dit effect minder groot is, nemen ook de kosten per leerling toe.

Transitie naar ontwikkelingsgerichte opleiding en beoordeling kost tijd

De plannen om de kwaliteitsverbetering van de rijles, het rijexamen, de rijinstructeur en de rij school in te voeren betekent dat de transitiefase aanbreekt. Hierin wordt onder meer ingezet op het voorbereiden van de sector op aanstaande veranderingen via voorlichting, bijscholing van de instructeurs en het uitvoeren van pilots. Met alle betrokkenen wordt een transitieplan opgesteld om deze fase zo goed mogelijk te benutten. Eén van de voor de hand liggende maatregelen is het, op vrijwillige basis, omscholen van bestaande instructeurs tot instructeurs van een ontwikkelingsgerichte opleiding¹² (zie ook het rapport van SIRA hierover).

Het ministerie geeft met de beschreven stappen de komende tijd opvolging aan alle aanbevelingen van het advies Roemer om de kwaliteit van de rij schoolbranche structureel te verbeteren en de verkeersveiligheid te verhogen. Wanneer uit evaluatie blijkt dat verder gaande maatregelen nodig zijn (bijvoorbeeld eisen aan de bedrijfsvoering van de rij scholen) dan is daar ruimte voor.

¹⁰ Kamerstukken 29 398, nr. 926.

¹¹ In deze berekening zit, mede door de aannames die zijn gedaan, een zekere bandbreedte van onzekerheid.

¹² Bijvoorbeeld omscholing naar RIS-instructeurs

Tot slot wordt de Kamer periodiek geïnformeerd over de voortgang van de kwaliteitsverbetering in de rijschoolbranche.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers

Vergaderjaar 2024–2025

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1139

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 13 december 2024

Veilig verkeer is een belangrijk onderwerp dat ons allemaal aangaat. Iedereen neemt vrijwel dagelijks deel aan het verkeer, wil dan veilig vertrekken van huis en ook veilig weer thuiskomen van school of werk.

Verkeersveiligheid is een randvoorwaarde om mobiel te zijn, en dus om in vrijheid te kunnen leven. Daarom is duidelijkheid en eenvoud van regelgeving nodig.

Inwoners moeten weten welk voertuig wel en niet de weg op mag, hoe hard je mag rijden op welke weg en wanneer je een rijbewijs nodig hebt. Natuurlijk is het dan ook belangrijk dat mensen zich aan de regels houden, wat betekent dat zij rekening moeten houden met elkaar én dat er voldoende handhaving moet zijn. Goede educatie en voorlichting spelen daarbij een belangrijke rol.

Ook dit kabinet werkt aan het verbeteren van de verkeersveiligheid. Met deze brief wordt u, mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid (JenV), geïnformeerd over de stand van zaken van het verkeersveiligheidsbeleid. Dit beleid wordt vormgegeven aan de hand van het Strategisch Plan Verkeersveiligheid (SPV).

De brief is onderverdeeld in de volgende thema's:

1. Staat van de Verkeersveiligheid
2. Veilige infrastructuur
3. Veilige voertuigen
4. Veilig gedrag: educatie, voorlichting en ontwikkelingen CBR
5. Veilig gedrag: handhaving (JenV)
6. Overige ontwikkelingen

1. Staat van de Verkeersveiligheid

In de «Staat van de Verkeersveiligheid 2024» beschrijft de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) de ontwikkeling van het aantal verkeersslachtoffers over 2023 en de voorlopige gegevens over 2024.¹ Na een afname van het aantal verkeersdoden tijdens de COVID-19 pandemie zagen we in 2022 een toename van circa 20% in het aantal verkeersdoden en -gewonden ten opzichte van eerdere jaren. Hoewel de cijfers van 2023 een daling laten zien ten opzichte van 2022, blijft het aantal verkeersslachtoffers hoger dan de voorgaande jaren in het afgelopen decennium.

Zoals het CBS in april meldde, vielen er 684 verkeersdoden in 2023. Dit is een daling van 8% ten opzichte van 2022 (745). Opvallend is dat ondanks deze daling het aantal verkeersdoden onder voetgangers en scootmobiel-berijders in deze jaren steeg met respectievelijk 22% en 33%. Op de lange termijn constateert SWOV een stijgende trend in het aantal verkeersdoden onder fietsers (jaarlijks +5%). Met name onder ouderen en fietsers die betrokken zijn bij een aanrijding met een auto stijgt het aantal verkeersdoden.

Verder rapporteert SWOV 7.400 ernstige verkeersgewonden in 2023. Ook dit is een daling (–10%) ten opzichte van 2022 (8.300). De cijfers van 2023 zijn op het niveau van wanneer de trend van 2013 tot 2019 zich tot op heden had doorgezet (jaarlijks +4%). SWOV constateert een stijgende trend in het aantal ernstig gewonden onder (met name oudere) fietsers. In tegenstelling tot het aantal verkeersdoden vallen de meeste ernstig gewonde fietsers bij ongevallen zonder betrokkenheid van een motorvoertuig.

Op basis van de cijfers over de eerste acht maanden van 2024 voorziet SWOV mogelijk opnieuw een lichte daling in het aantal verkeersdoden ten opzichte van 2023. Een verdere analyse van de ontwikkelingen in het aantal verkeersslachtoffers, de mobiliteit, de ontwikkelingen in risicofactoren (Safety Performance Indicators; SPI's) en maatregelen leest u in de Staat van de Verkeersveiligheid 2024.

De hierboven beschreven daling van het aantal verkeersslachtoffers in 2023 is positief, maar de langjarige trend blijft zorgwekkend. SWOV verwacht dat het aantal ernstig gewonden de komende jaren verder zal stijgen. In deze brief wordt beschreven welke acties het Rijk samen met medeoverheden en maatschappelijke partners al uitvoert op het gebied van veilige infrastructuur, veilig voertuigen en veilig gedrag. Ook onderzoeken we, zoals aangegeven in het regeerprogramma, welke extra maatregelen de trend kunnen breken. Meer informatie daarover is te vinden onder «Trendbrekers verkeersveiligheid» (p.17).

Resultaten van onderzoek naar zelfgerapporteerde fietsongevallen

Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) heeft samen met de ANWB en Verian Group onderzocht of fietsongevallen beter in kaart kunnen worden gebracht door middel van een online vragenlijst.² Via de vragenlijst konden mensen zelf fietsongevallen melden en de locatie van het ongeval aangeven op een kaart. Dit onderzoek is uitgevoerd omdat in het huidige Bestand geRegistreerde Ongevallen in Nederland (BRON) slechts een deel van de fietsongevallen zonder betrokkenheid van een

¹ <https://swov.nl/nl/node/161780>

² Zelfgerapporteerde fietsongevallen: verkenning van de mogelijkheden voor registratie van fietsongevallen door zelfrapportage – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

motorvoertuig wordt geregistreerd. BRON is afhankelijk van politieregistratie en bij deze ongevallen is de politie niet altijd betrokken.

Aanvullende wijzen van registratie van verkeersongevallen kunnen wegbeheerders helpen om gevaarlijke locaties effectief aan te pakken. Het vragenlijstonderzoek blijkt voor een deel daarin te kunnen voorzien.

De «Staat van de Verkeersveiligheid 2024» gebruikt naast politieregistratie (BRON) ook ziekenhuisbestanden en geeft het meest complete beeld van fietsongevallen resulterend in ernstig letsel. Echter is niet van alle ongevallen de ongevalslocatie bekend. In de «Staat van de Verkeersveiligheid 2024» staat dat van de ernstig gewonde fietsers in 2023 82% viel na een ongeval zonder motorvoertuig. Tussen 2018 en 2022 was dit in BRON 43%, wat bevestigt dat veel fietsongevallen zonder motorvoertuigen niet worden geregistreerd door de politie. In het vragenlijstonderzoek was dit percentage 77% voor ongevallen die in de afgelopen drie jaar waren gebeurd.

De toegevoegde waarde van zelfgerapporteerde fietsongevallen verschilt per gemeente, omdat er in de ene gemeente meer ongevallen zijn gemeld dan in de andere gemeente. In gemeenten met een representatieve respons kwamen nieuwe risicovolle plekken naar voren, vooral op solitaire fietspaden. Dit najaar en begin volgend jaar vinden er case-studies plaats met vijf tot zeven gemeenten. Zo wordt bekeken of de ongevalslocaties die op deze manier zijn opgehaald meerwaarde bieden voor wegbeheerders, om te prioriteren welke wegvakken ze willen aanpakken.

2. Veilige infrastructuur

Derde tranche Investeringsimpuls Verkeersveiligheid

Op 28 maart jl. is de Kamer geïnformeerd over de doorontwikkeling van de investeringsimpuls verkeersveiligheid en de beoogde vormgeving van de derde tranche.³ Gelet op de trend van het stijgende aantal verkeersslachtoffers is het nodig om de effectiviteit van de investeringsimpuls te vergroten. Daarom zijn in de ontwerpregeling voor de derde tranche een aantal wijzigingen doorgevoerd ten opzichte van de tweede tranche. Zo is onder andere de menukaart herzien, waarmee nog gericht wordt ingezet op kosteneffectieve verkeersveiligheidsmaatregelen. Ook is de manier waarop de maximale bijdrage per medeoverheid (verdeelsleutel) wordt bepaald, herzien. Het plafondbedrag is niet langer alleen gebaseerd op het aantal kilometer wegen in beheer; ook het aantal kilometer fietspad is betrokken bij de bepaling van het plafondbedrag. Daarbij is een minimumbijdrage per medeoverheid vastgesteld, waardoor het voor medeoverheden met minder wegen en fietspaden in beheer aantrekkelijker wordt om een aanvraag in te dienen.

De regeling voor de derde tranche is afgestemd met de SPV-partners. Het werken met aanvraagtijdvakken, waardoor beter wordt aangesloten op de lokale beleidscyclus, en de nieuwe verdeelsleutel zijn positief ontvangen. De SPV-partners hebben daarbij het belang van snelle publicatie en openstelling van de regeling voor de derde tranche benadrukt zodat de verkeersveiligheid op een zo kort mogelijke termijn wordt aangepakt. Op dit moment hangt de regeling 30 dagen bij de Kamer voor, omdat deze subsidie voortkomt uit het Mobiliteitsfonds en meer dan € 10 mln. bedraagt voor het jaar 2025. De beoogde inwerkingtreding is begin januari

³ Kamerstukken 29 398, nr. 1100

2025, waarna de medeoverheden in het eerste kwartaal (tijdens het eerste aanvraagtijdvak) een aanvraag kunnen indienen.

Er staan in 2025 voorlopig drie aanvraagtijdvakken gepland, waarbij € 236 mln. beschikbaar is voor cofinanciering van verkeersveiligheidsmaatregelen op wegen, fiets- en voetpaden in beheer van provincies, gemeenten en waterschappen. Het definitieve bedrag is van besluitvorming bij de Voorjaarsnota 2025. Dit bedrag van € 236 mln. is hoger dan de eerder aan de Kamer gecommuniceerde € 221 mln., omdat van een deel van de, in de eerste en tweede tranche gesubsidieerde maatregelen, niet (tijdig) zijn uitgevoerd door de medeoverheden. Deze middelen vloeien namelijk terug naar het ministerie. De wens van de SPV-partners is om deze bovenop de resterende middelen beschikbaar te stellen voor de derde tranche van de investeringsimpuls.⁴ Het ministerie heeft Arcadis onderzoek laten doen naar de mate waarin de korte termijn maatregelen van de eerste tranche zijn uitgevoerd (bijlage 1). Het onderzoek toont aan dat er nog meer middelen zullen terugvloeien de komende jaren, als gevolg van niet (tijdig) uitgevoerde eerste tranche maatregelen. Dit onderzoek verschaft medeoverheden tevens inzicht in welke maatregelen snel kunnen worden gerealiseerd.

Inrichting schoolzones

Om de verkeersveiligheid rondom scholen te verbeteren heeft kennisplatform CROW in opdracht van IenW een notitie gepubliceerd over de inrichting en toepassing van schoolzones.⁵ Het doel van dit hulpmiddel voor gemeenten is om schoolzones meer herkenbaar te maken voor de weggebruiker. Met deze notitie is de motie Koerhuis uitgevoerd, waarin is verzocht om een handleiding te maken voor een uniforme en herkenbare inrichting van schoolzones.⁶

Monitoringsrapportage Veilig over Rijkswegen 2022

In opdracht van Rijkswaterstaat (RWS) heeft Witteveen+Bos de verkeersveiligheidsmonitor «Veilig over Rijkswegen 2022» (VOR 2022) uitgevoerd.⁷ Deze jaarlijkse monitor geeft inzicht in het aantal verkeersdoden, de aard van ongevallen en andere verkeersveiligheidstrends op het rijkswegennet. In 2022 waren er, conform BRON, 79 verkeersdoden op rijkswegen. Dit betekent dat het aantal slachtoffers weer is gestegen naar een vergelijkbaar aantal als voor de COVID-19-periode. In 2020 en 2021 waren er namelijk respectievelijk 58 en 53 verkeersdoden. De afname in 2020 en 2021 hangt vermoedelijk samen met een lagere verkeersintensiteit door de COVID-19-reisbeperkingen. In 2022 vielen vooral slachtoffers bij kop-staart botsingen, enkelvoudige ongevallen en flankongevallen.

Analyse dodelijke ongevallen rijkswegen 2022

Sinds 2016 voert SWOV jaarlijks in opdracht van Rijkswaterstaat een verdiepende analyse uit naar dodelijke ongevallen op rijkswegen.⁸ SWOV onderzoekt daarbij onder andere in hoeverre de weginfrastructuur een rol

⁴ Alle medeoverheden die tijdens de eerste tranche financiering hebben ontvangen voor korte termijn maatregelen, hadden tot december 2022 de tijd om deze uit te voeren. De lange termijnmaatregelen, die tot december 2026 uitgevoerd kunnen worden, hebben een uitvoeringstermijn tot en met december 2027.

⁵ CROW | Schoolzones: toepassing en inrichting

⁶ Kamerstuk 35 925 XII, nr. 82

⁷ Veilig over Rijkswegen 2022: Monitoringsrapport verkeersveiligheid van rijkswegen – Deel A: Landelijk beeld – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

⁸ Dodelijke verkeersongevallen op rijkswegen in 2022: analyse van ongevals- en letsselfactoren en daaruit volgende aanknopingspunten voor maatregelen – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

speelt bij het ontstaan of de afloop van een dodelijk ongeval. De basis voor dit onderzoek zijn geregistreerde dodelijke ongevallen in BRON aangevuld met informatie van Forensische Opsporing Verkeer (FO Verkeer), het Opsporing Team Verkeer (OTV) en de basispolitiezorg (BPZ).

Van de 66 dodelijke ongevallen die in 2022 hebben plaatsgevonden zijn de meest voorkomende type ongevallen: kop-staartaanrijdingen (24), aanrijdingen met een obstakel in de berm (22) en frontale aanrijdingen op enkelbaans wegen (11). Deze typen ongevallen komen overeen met voorgaande jaren, maar het is voor het eerst dat het aantal kop-staartaanrijdingen de grootste groep was.

Uit de analyse dodelijke ongevallen 2022 blijkt dat dodelijke ongevallen veelal ontstonden door een combinatie van onoplettendheid of (bewust) risicogedrag van de weggebruiker en een weginrichting die weinig ruimte laat voor menselijke fouten. De volgende infrastructurele factoren hebben de grootste rol gespeeld bij het ontstaan van dodelijke ongevallen: het ontbreken van een fysieke rijrichtingscheiding op enkelbaans wegen (10), het ontbreken van of uitgeschakelde verlichting (4), een te krappe boogstraal in combinatie met het ontbreken van een daarvoor benodigde aankondiging (3) en het ontbreken of niet functioneren van verkeerssignalering (3). De ernst van de afloop werd voor een belangrijk deel bepaald door de inrichting van de berm en het niet (correct) dragen van een gordel.

Voortgang verkeersveiligheidsaanpak rijks-N-wegen

Door SWOV aanbevolen maatregelen voor verkeersveiligheid zijn het aanbrengen van verkeerssignalering op filegevoelige locaties, het voorzien van een fysieke rijbaanscheiding op enkelbaans wegen, het uniform inrichten van krappe bogen en een veilige inrichting van de bermen. Ook de komende jaren wordt door RWS ingezet op meer veilige bermen en op middenrijbaanscheidingen op enkelbaans N-wegen. Hiervoor is in 2018 € 25 mln. toegevoegd aan het lopende programma Meer Veilig, voor veilige berminrichting op rijks-N-wegen.⁹ In 2025 en 2026 staan de laatste bermmaatregelen gepland.

Daarnaast is door het vorige kabinet € 200 mln. beschikbaar gesteld voor de verkeersveiligheid voor rijks-N-wegen.¹⁰ Hiermee treffen we maatregelen in twee verschillende tranches. De Kamer wordt hierover jaarlijks geïnformeerd. Eind 2024 is de helft van de maatregelen uit de eerste tranche in realisatie of inmiddels afgerond. Zo is het afgelopen halfjaar een deel van de maatregelen op de N9 gerealiseerd. In het voorjaar van 2025 wordt gestart met het aanbrengen van moeilijk overrijdbare rijrichtingscheiding op de N57 en N59, als vervolg op een eerdere pilot.

RWS werkt momenteel aan de planuitwerking van de tweede tranche. De keuze voor aan te pakken deeltrajecten van de N36 kan naar verwachting begin 2025 worden gemaakt. Daarna kan het projectbesluit worden voorbereid en vastgesteld. De start van de realisatie is voorzien in 2028. Waarschijnlijk kan de realisatie van de N50 Kampen-Ramspol eerder starten.

⁹ Kamerstuk 34 775 XII, nr. 64

¹⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1014

In september jl. is de Tweede Kamer geïnformeerd over de ontwikkeling van de strategische agenda verkeersveiligheid voor de rijkswegen (SAV-R). Daarbij is toegezegd de Tweede Kamer eind dit jaar nader te informeren over de voortgang.¹¹ Recentelijk zijn twee onderzoeken opgeleverd die als bouwsteen dienen voor de uitwerking van de SAV-R door lenW. Dit betreft allereerst een integrale risicoanalyse over de verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen.¹² Dit onderzoek is uitgevoerd door Arcadis en schetst op basis van bestaande data en literatuur een globaal beeld van de verkeersveiligheidsrisico's op rijkswegen. Daarbij wordt ingegaan op de infrastructuur, het gedrag van weggebruikers, betrokken voertuigen en de omstandigheden waaronder slachtofferongevallen plaatsvinden. Als vervolg op de integrale risicoanalyse is eveneens door Arcadis een verkenning op hoofdlijnen uitgevoerd naar de verkeersveiligheidseffecten van verschillende maatregelpakketten.¹³ Dit onderzoek schetst de mogelijke ontwikkeling van het aantal slachtofferongevallen bij uiteenlopende aanpakken en maatregelpakketten. Doel van dit onderzoek was vooral om meer inzicht te krijgen in effecten van verschillende typen aanpakken en de afwegingen die te maken zijn bij het samenstellen van aanpakken. Het onderzoek bevat daarmee nadrukkelijk geen blauwdruk van een mogelijke aanpak, maar geeft wel een beeld van de implicaties van strategische keuzes.

Voor het op kunnen stellen van de SAV-R zelf wordt meer verdieping nodig geacht. De inhoudelijke analyse van risico's en mogelijke maatregelen zal daarom de komende periode nog verder verfijnd worden, onder andere op basis van meer locatiespecifieke inzichten. Daarmee zal de SAV-R naast inzicht in de grootste risico's, ook handvatten voor de prioritering en programmering van maatregelen kunnen bieden. Daarbij worden, afhankelijk van o.a. de uitvoeringscapaciteit, realistische streefdoelen voor de rijkswegen uitgewerkt en indicatoren benoemd op basis waarvan gemonitord kan worden of doelen behaald worden. De SAV-R bevat tot slot een eerste proeve van een categorisering van verkeersveiligheidsniveaus op rijkswegen, zoals door de Europese Commissie gevraagd wordt in het kader van richtlijn (EU) nr. 2019/1936 over het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur (RISM-II).¹⁴ De verwachting is dat de SAV-R rond de zomer van 2025 aan de Kamer gestuurd wordt. Bij tussentijdse ontwikkelingen wordt de Kamer eerder geïnformeerd.

Verzorgingsplaatsen van de toekomst

De afgelopen maanden heeft lenW gesprekken gevoerd met verschillende belanghebbende partijen op verzorgingsplaatsen (o.a. aanbieders van tankstations en laadstations). De komende maanden zullen nog enkele gesprekken plaatsvinden, bijvoorbeeld met vertegenwoordigers van wegrestaurants. Op dit moment is nog geen besluit genomen over hoe nieuw beleid op de verzorgingsplaatsen er uit moet zien. Autoriteit Consument & Markt (ACM) is gevraagd om een advies te geven over concurrentie op de verzorgingsplaats voor laaddiensten met als doel een gelijk speelveld en eerlijke kansen voor alle ondernemers.

¹¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1126

¹² Analyse verkeersveiligheidsrisico's rijkswegen: basis voor een strategische verkeersveiligheidsaanpak – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

¹³ Naar een effectieve verkeersveiligheidsaanpak op Rijkswegen: adviezen voor een strategische agenda – Rijkswaterstaat Publicatie Platform

¹⁴ Ook decentrale overheden werken op dit moment nog aan een dergelijke categorisering voor de wegen in hun beheergebied, voor zover deze onder het toepassingsbereik van de RISM-richtlijn vallen. Hier vindt nog afstemming over plaats.

In afwachting van nieuw beleid wordt de tijdelijke beleidsregel verlengd. Dit is nodig om ervoor te zorgen dat nieuw beleid vanaf 2028 niet onmogelijk wordt gemaakt door vergunningen die vanwege de looptijd in de weg staan aan de inrichting van nieuwe snellaadkavels, en aan andere concurrentie tussen aanbieders in een nieuwe uitgiftesystematiek. De tijdelijke beleidsregel kan vervelend zijn voor ondernemers, maar het is een noodzakelijke stap om straks een nieuw beleid in te kunnen voeren. Naar verwachting wordt in het eerste halfjaar van 2025 een internetconsultatie gestart.

Vier onderzoeken die het afgelopen jaar zijn afgerond over de verzorgingsplaats van de toekomst worden met deze brief meegestuurd (bijlagen 2 t/m 5).

3. Veilige voertuigen

Vrijstelling rijbewijs C voor zero-emissiebedrijfsvoertuigen

Zoals aangekondigd in de Kamerbrief van 19 juni jl., is een traject gestart voor het opstellen van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) om de permanente vrijstelling van rijbewijs C voor dergelijke voertuigen vast te leggen.¹⁵ De internetconsultatie van deze AMvB is afgerond, net als de uitvoeringstoetsen van de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) en de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). Begin 2025 volgt een voorhangprocedure bij zowel de Tweede als de Eerste Kamer. Daarna volgt de adviesvraag bij de Raad van State.

Een randvoorwaarde om de AMvB op te stellen is een convenant met aanvullende veiligheidswaarborgen. De Minister van IenW heeft de intentie om dit convenant uiterlijk 1 januari 2025 overeen te komen met de sector. In het convenant spreken de ondertekenende partijen af dat bestuurders die geen rijbewijs C hebben maar wel de zwaardere zero-emissiebedrijfsvoertuigen besturen, een aanvullende cursus volgen om de verkeersveiligheidsrisico's te ondervangen. De cursus heeft als doel om bestuurders met de juiste vaardigheden en kennis op pad te laten gaan. Kennis van rij- en rusttijden en ook het feit dat voertuigen boven de 3.500 kg aan de regels voor vrachtwagens moeten voldoen, is namelijk geen onderdeel van de reguliere opleiding voor het rijbewijs B. Tot slot is de sector de mogelijkheid geboden om een concreet plan te ontwikkelen dat de verkeersveiligheid en bijhorende rij- en rusttijden waarborgt, zonder een verplichting voor een tachograaf.¹⁶ De sector heeft dit plan als reactie op de internetconsultatie ingediend en dit plan wordt beoordeeld samen met het Ministerie van Sociale Zaken en Werkgelegenheid. Bij een positieve beoordeling zal de tachograafvrijstelling worden opgenomen in de voorhangversie van de AMvB.

Met deze actualisatie is het verzoek hiertoe van de vaste Kamercommissie voor IenW uitgevoerd.¹⁷

Evaluatie kentekening en snelheidsverhoging (land)bouwverkeer

Op verzoek van de Kamer is de wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 geëvalueerd waardoor o.a. (land)bouwvoertuigen moesten worden geregistreerd, gekentekend en een APK-verplichting kon worden opgelegd. Deze evaluatie beschrijft de geconstateerde effecten van de wet op basis van de resultaten van de nulmeting (vóór de wetswijziging) en de

¹⁵ Kamerstuk 31 305, nr. 469

¹⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 469

¹⁷ 2024D28171

opeenvolgende tussentijdse metingen (2021,2022 en 2023). In de evaluatie (bijlage 6) is ingegaan op de verkeersveiligheid, de handhaafbaarheid, de voertuigkentekening en uitvoering van wetgeving én de economische effecten ervan. De wijziging heeft geleid tot verbeteringen op het gebied van handhaafbaarheid, maar nog niet alle gewenste effecten zijn zichtbaar of kunnen worden gemeten. De bevindingen worden meegenomen in de verdere beleidsontwikkeling rondom (land)bouwvoertuigen en mobiele machines.

Nationale typegoedkeuring mobiele machines

Op 29 oktober jl. is de regeling tot wijziging van de Regeling voertuigen gepubliceerd in de Staatscourant.¹⁸ Deze wijziging betreft nadere regels ten aanzien van de nationale typegoedkeuring van mobiele machine en enkele technische verbeteringen met betrekking tot de eisen aan langzaam rijdende voertuigen. De wijzigingsregeling gaat in per 1 januari 2025. De nationale typegoedkeuring maakt het voor fabrikanten mogelijk een typegoedkeuring aan te vragen voor identieke voertuigen in plaats van een individuele goedkeuring voor elk geproduceerd voertuig. Daarnaast zijn nationale goedkeuringseisen opgenomen en permanente eisen gewijzigd voor personenauto's, bedrijfsauto's, bussen en hun aanhangwagens met een maximumconstructiesnelheid van ten hoogste 25 km/h. Het gaat hierbij om het verwijderen van overbodige eisen zoals een antiblokkeersysteem en snelheidsbegrenzer. Voor langzaam rijdende voertuigen waarmee personen in aanhangwagens worden vervoerd, de wegtreintjes, worden wel extra eisen gesteld, zoals het hebben van een communicatie-inrichting en de aanwezigheid van een brandblusser.

Ook zijn omissies hersteld en technische verbeteringen doorgevoerd in de eisen voor landbouw- en bosbouwtrekkers, motorrijtuigen met beperkte snelheid, mobiele machines en door die voertuigen voortbewogen aanhangwagens. Denk hierbij aan het afschermen van scherpe of uitstekende delen en/of de wijze van keuren. Daarnaast worden eerder gestelde eisen verduidelijkt voor fabrikant, gebruiker en handhaver. Verder is een aantal lastenverlichtingen doorgevoerd, door bijvoorbeeld voor bepaalde voertuigen toe te staan dat zij zijwaartse bewegingen maken. Belangrijke doelen van deze wijzigingen zijn het vergroten van de (verkeers)veiligheid van de voertuigen en het verduidelijken van eerder gestelde eisen.

Motie gepersonaliseerd kenteken

Bij de begrotingsbehandeling van lenW in januari 2024 heeft de Kamer een motie aangenomen om te onderzoeken of een gepersonaliseerd kenteken in Nederland kan worden ingevoerd. Op 15 april 2024 bent u geïnformeerd over de aanpak van dit onderzoek en de tijdlijn.¹⁹ Het onderzoek is bijna afgerond, maar het lukt niet om dit voor het einde van het jaar aan de Kamer te sturen. De resultaten gaan begin volgend jaar naar de Kamer toe.

Beleidsregels gehandicaptenvoertuigen

In de Kamerbrief van 16 april jl. is de Kamer geïnformeerd over de contouren van de nieuwe beleidsregels voor gehandicaptenvoertuigen.²⁰ Zoals aangekondigd in deze brief werkt lenW aan de uitwerking van twee

¹⁸ Staatscourant 2024, 34606 | Overheid.nl > Officiële bekendmakingen (officielebekendmakingen.nl)

¹⁹ Kamerstuk 36 410 XII, nr. 81

²⁰ Kamerstuk 29 398, nr. 1102

categorieën voertuigen. Specifiek werkt het ministerie aan de inrichting van een toelatingsprocedure voor de snellere categorie gehandicapten-voertuigen. Parallel brengt een onafhankelijk adviesbureau in kaart hoeveel en welke typen gehandicaptenvoertuigen in gebruik zijn. Begin volgend jaar wordt dit onderzoek opgeleverd en worden de nieuwe beleidsregels verder uitgewerkt. Belanghebbende partijen worden hier actief bij betrokken. Eind 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over het nieuwe beleid.

4. Veilig gedrag: educatie, voorlichting en ontwikkelingen CBR

Aanpak rijden onder invloed: nieuwe BOB campagne

BOB is de langstlopende overheids campagne en wordt ook de meest succesvolle campagne genoemd.²¹ Al meer dan 20 jaar is de BOB-campagne één van de belangrijkste instrumenten die wordt ingezet om de sociale norm te blijven bestendigen, namelijk nuchter rijden. Op 9 december start de nieuwe BOB-campagne, die zich richt op twee specifieke groepen: jongeren; en mensen die voornemens zijn nuchter te rijden, maar soms toch teveel alcohol drinken.²² Naast een nieuwe tv-commercial is er meer social-mediacontent gemaakt, gericht op jongeren, zoals online video's, posts op Instagram en reclame in banners van websites. De provincies, gemeenten, Veilig Verkeer Nederland (VVN), TeamAlert, NOC-NSF, Openbaar Ministerie (OM) en politie zijn belangrijke uitvoeringpartners voor de campagne.

Aanpak rijden onder invloed: onderzoek herinvoering alcohol-slot(programma)

Vanuit de Kamer en maatschappelijke partners bestaat de wens voor de herinvoering van het alcoholslot(programma), vooral bedoeld om hardnekkige overtreders te stoppen. Het alcoholslotprogramma werd in 2015 afgeschaft na uitspraken van de Hoge Raad en de Raad van State. IenW is bezig met een verkenning waarin wordt onderzocht of en in welke vorm het alcoholslot(programma) juridisch opnieuw ingevoerd kan worden en in welke mate het effectief is. Er wordt onderzocht of het alcoholslot een geschikte (straf)maatregel kan zijn in het bestuursrecht of strafrecht. De verkenning wordt gedaan in nauwe samenwerking met onder meer het Ministerie van JenV, SWOV, RDW, politie, OM en Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR). Ook de Raad voor de rechtspraak wordt betrokken. De rapportage over de verkenning zal gereed zijn in de eerste helft van 2025. Als er een keuze gemaakt wordt voor een bepaald scenario, zullen de juridische en operationele details verder uitgewerkt moeten worden om tot een definitief inzicht te komen van de kosten en effecten.

Verderop in deze brief wordt u nader geïnformeerd over de stand van zaken van twee wetsvoorstellen waar het Ministerie van JenV aan werkt en die relevant zijn voor de aanpak van rijden onder invloed.

Programma Van rijles naar rijonderwijs

In de Kamerbrief van 28 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen rondom het programma Van rijles naar rijonderwijs, op basis van het advies Roemer.²³

²¹ De succesvolle Bob-campagne laat zien: vertel mensen vooral niet wat ze moeten doen – De Correspondent

²² Nuchter rijden nader verklaard | Rapport | Rijksoverheid.nl

²³ Kamerstuk 29 398, nr. 1110

Afgelopen jaar is het Nationaal Leerplan Rijopleiding B door het CBR, het instituut voor theorie- en praktijkexamens in de mobiliteitsbranche IBKI en de rijsschoolbranche verder uitgewerkt tot een duidelijke beschrijving van wat een leerling aan het einde van elke fase van de rijopleiding minimaal moet kunnen.²⁴ Daarnaast hebben de betrokkenen het nieuwe programma van toetsing en afsluiting van de rijopleiding, met een theorietoets basiskennis, een theorie-examen, een tussentijdse praktijktoets voertuig-beheersing en het eindpraktijkexamen, vastgesteld. Daarbij is besloten dat het CBR (de examinerator) naast het eindpraktijkexamen ook de tussentijdse praktijktoets voertuigbeheersing afneemt en dat dit een verplicht onderdeel wordt van het toets- en examenprogramma (in tegenstelling tot de huidige tussentijdse toets van het CBR die facultatief afgenomen kan worden). Voor deze tussentijdse praktijktoets kan een leerling niet zakken, maar een leerling kan hiermee wel vrijstellingen verdienen voor het eindpraktijkexamen. Voor de theorietoetsen geldt: de eerste theorietoets basiskennis wordt afgenomen door de rijsschool en het theorie-examen door het CBR. Zowel de branche als het CBR werken nu aan het ontwikkelen van deze nieuwe toetsen en examens.

Het CBR onderzoekt welke eisen en wensen er leven rondom het Leerlingvolgsysteem. Het resultaat hiervan geeft informatie over de behoeftes van de verschillende eindgebruikersgroepen, het type informatie dat opgeslagen moet worden, met welk doel, en wie welke informatie mag bekijken. Verder is lenW afgelopen zomer begonnen met het beschrijven van de acties die nodig zijn voor een soepele overgang naar de nieuwe maatregelen. Royal HaskoningDHV maakt samen met alle betrokken partijen een transitieplan voor de komende drie jaar. In dit plan staan concrete acties, wat er van alle partijen wordt verwacht, en een voorstel voor pilots. Deze pilots zijn bedoeld om het nieuwe Nationaal Leerplan Rijopleiding B en de nieuwe wijze van toetsen en examineren te testen. Het transitieplan en het voorstel voor de pilots worden eind 2024 verwacht.

IBKI werkt aan een erkenningsregeling inclusief toezichtskader voor (erkende) rijinstructeursopleiders. In lijn met de adviezen uit het rapport «De Rijinstructeur: sleutel naar meer verkeersveiligheid»²⁵ werkt IBKI, samen met deskundigen uit de branche aan:

- Het beroepscompetentieprofiel rijinstructeur B;
- Het kwalificatieprofiel rijinstructeur B met bijbehorende kerndoelen; en
- Het aanpassen van het examenprogramma voor de rijbewijssleerling B, voor zowel aankomende als bevoegde rijinstructeurs.

Na inrichting van een Adviescommissie rijonderwijs zal deze periodiek de Minister van lenW adviseren over het kwalificatieprofiel rijinstructeur B met bijbehorende kerndoelen, de examenprogramma's voor de (aankomend) rijinstructeur bij IBKI, het leerplan voor leerlingen rijbewijs B en de exameneisen rijbewijs B bij het CBR. Tot slot werkt IBKI aan het toezicht op de naleving van het Nationaal Leerplan Rijopleiding B door de rijinstructeur. Deze werkzaamheden worden naar verwachting eind 2025 afgerond. Hierna kan de wet- en regelgeving worden aangepast wat doorgaans een aantal jaar in beslag neemt.

De Kamer wordt in het voorjaar van 2025 geïnformeerd over de uitkomsten van de lopende onderzoeken.

²⁴ Vertaalslag Nationaal leerplan rijopleiding B | Publicatie | Rijksoverheid.nl

²⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1110

Beginnende bestuurder

De beginnersregeling is één van de maatregelen om de betrokkenheid van beginnende bestuurders bij verkeersongevallen te verminderen. Aan de Kamer is eind 2022 toegezegd om met de partners te verkennen hoe de beginnersregeling kan worden verbeterd. Als een beginnende bestuurder wordt staande gehouden door de politie na het begaan van een ernstig verkeersdelict, en de bestuurder is daarvoor onherroepelijk veroordeeld, dan wordt een punt toegekend. Als een beginnende bestuurder twee punten heeft, wordt hiervan door de officier van justitie een mededeling gedaan aan het CBR. Het CBR legt dan in beginsel aan de beginnende bestuurder de verplichting op om mee te werken aan een onderzoek naar de rijvaardigheid. Terwijl dit onderzoek wordt uitgevoerd, wordt het rijbewijs van de beginnende bestuurder doorgaans geschorst, waardoor deze bestuurder dus niet mag rijden. Als een bestuurder niet rijvaardig blijkt, wordt het rijbewijs ongeldig en moet de bestuurder opnieuw rijlessen volgen en examen doen.

Afgelopen zomer heeft een expertsessie over de beginnersregeling plaatsgevonden met de betrokken stakeholders, zoals CBR, RDW, TeamAlert, JenV, OM, en CBR. De uitkomst van deze bijeenkomst is dat de bestaande regeling aan effectiviteit kan winnen door nieuwe, op de beginnende bestuurder toegesneden, interventies te ontwikkelen. Hierin wordt het risicogedrag van jongvolwassenen – ook op andere terreinen dan rijgedrag – meegenomen.

Daarnaast is het belangrijk om snel te kunnen ingrijpen als de beginnende bestuurder de fout in gaat. Er wordt bekeken of er ook mogelijkheden zijn om dit te doen bij «lichtere» verkeersdelicten. De nieuw te ontwikkelen bestuursrechtelijke interventies moeten dit mogelijk maken. Verder wordt verkend of er mogelijkheden zijn om begeleid rijden binnen de rijopleiding voor *alle* beginnende bestuurders van 17 jaar en ouder te integreren. Bekend is dat begeleid rijden de ongevalsbetrokkenheid van de beginnende bestuurder kan verkleinen.

Rijgedragsmonitor

In de Kamerbrief van 23 mei jl. is de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de rijgedragsmonitor-pilots die zijn uitgevoerd.²⁶ Deze pilots zijn in juni 2024 afgerond. Het doel was te onderzoeken of monitorings- en feedbacksystemen, zoals de DriveTag en DriveBox, een effectieve aanvulling kunnen zijn om de beginnersregeling en de aanpak rondom zware verkeersovertreders te versterken. De pilots geven inzicht in twee mogelijke toepassingen van een rijgedragsmonitor: als educatief hulpmiddel binnen de Educatieve Maatregel Gedrag (EMG) of als instrument om rijgedrag te beoordelen.

Tijdens de pilots werd het rijgedrag van de bestuurders met een opgelegde EMG gedurende een langere tijd gemonitord en beoordeeld met behulp van technologie in de auto. In de eerste pilot werd de DriveTag gebruikt voor educatieve monitoring. De pilot laat zien dat het apparaat eerst voor meer rijbewustzijn zorgt, maar dat door gewenning, problemen met de techniek en soms onvoldoende datakwaliteit de betrokkenheid van deelnemers snel afneemt. In de tweede pilot werd de DriveBox ingezet voor beoordelende monitoring. Deze pilot toont in het begin positieve effecten op het rijgedrag, maar door technische

²⁶ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

problemen zoals het soms niet registreren van data en twijfels over de nauwkeurigheid van de rijdata, nemen deze effecten na verloop van tijd af.

De uitkomsten van het onderzoek laten zien dat er binnen de gehanteerde kaders momenteel nog onvoldoende meerwaarde is voor de toepassing van monitorings- en feedbacksystemen in de bestuursrechtelijke aanpak van onveilig rijgedrag. IenW is met het CBR en RWS in gesprek over mogelijke vervolgstappen naar aanleiding van dit onderzoek en zal waar nodig hierover de Kamer informeren.

Wederzijdse erkenning van T-rijbewijzen met België en Duitsland.

Al geruime tijd is er vanuit de agrarische sector in Nederland, België en Duitsland, de wens om een volledige wederzijdse erkenning door te voeren van Nederlandse, Belgische en Duitse T-rijbewijzen (voor land- en bosbouwvoertuigen). Met name in de grensstreken kan dit leiden tot een lastenvermindering voor het agrarische bedrijfsleven. Rijbewijzen in de categorie T worden afgegeven op basis van een nationale bevoegdheid en zijn niet geharmoniseerd door de Europese rijbewijsrichtlijn. Ook vanuit de Kamer en door een Duits lid van het Europees Parlement is aangedrongen op deze erkenning.²⁷ Naar aanleiding hiervan heeft het CBR in opdracht van IenW een vergelijkende inventarisatie gemaakt van de exameneisen van de T-rijbewijzen in Nederland, België en Duitsland. Deze inventarisatie toont aan dat deze eisen gelijkwaardig zijn. Op basis hiervan wordt er gewerkt aan een wijziging van de regelgeving, om de T-rijbewijzen uit België en Duitsland in Nederland te erkennen.

De opzet is om met de gewijzigde regelgeving in twee verschillende situaties te voorzien. In de eerste plaats gaat het om de situatie waarin er sprake is van een van tijdelijk grensoverschrijdend gebruik van het Belgische of Duitse T-rijbewijs in Nederland, bijvoorbeeld door agrariërs die aan beide kanten van de grens grond bezitten. In de tweede plaats kan zich de situatie voordoen dat de houder van een T-rijbewijs vanuit België of Duitsland naar Nederland verhuist en na verloop van tijd een Nederlands rijbewijs aanvraagt. Hij of zij krijgt dan in de toekomst het Nederlandse rijbewijs op het nieuwe rijbewijs op basis van het T-rijbewijs dat destijds in België of Duitsland is gehaald.

Een andere situatie die deel uitmaakt van de wederzijdse erkenning betreft Nederlanders die naar België of Duitsland verhuizen en daar hun Nederlandse rijbewijs willen omwisselen met omzetting van het Nederlandse T-rijbewijs naar de Duitse of Belgische variant. Hierover wordt door IenW overlegd met de Duitse en Belgische autoriteiten, maar Nederland is daarbij afhankelijk van de bereidheid en de benodigde procedures in deze landen en heeft hier maar beperkt invloed op. In het overleg is er in ieder geval op aangedrongen om spoedig een vergelijkbare volledige erkenning voor Nederlandse T-rijbewijzen door te voeren door België en Duitsland. Het gebruik van een Nederlands T-rijbewijs is in deze landen op dit moment al geborgd.

²⁷ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2473

Voortgang optimalisatie stelsel medische rijgeschiktheid

Zoals toegezegd in de Kamerbrief van 23 mei 2024 wordt de Kamer geïnformeerd over het stelseloptimalisatietraject voor het beoordelen van de medische rijgeschiktheid.²⁸ Hier wordt geen grote stelselherziening mee doorgevoerd, maar worden verschillende verbeteringen in het huidige stelsel mee genomen. De optimalisatie bestaat uit zes maatregelen, waarnaar onderzoeken zijn uitgevoerd. Hier zijn onderstaande handvatten en vervolgstappen uitgekomen, voor de verdere optimalisatie van het huidige stelsel:

- *Meldplicht voor rijbewijshouder en informatierol arts*
De eerste maatregel uit het optimalisatietraject betrof een meldplicht voor rijbewijshouders bij medische beperkingen om te rijden. Hier is onderzoek naar gedaan. Gebleken is dat een meldplicht onder andere praktische, juridische en ethische bezwaren met zich meebrengt, en dat het negatieve effecten kan hebben op de verkeersveiligheid. Zo hebben rijbewijshouders niet altijd voldoende inzicht in de aanwezige ziekten en beperkingen en is het niet altijd duidelijk wanneer een diagnose is vastgesteld. Verder kan van iemand met een beperking in het denken, zoals bij een vorm van dementie, niet altijd worden verwacht dat hij of zij zich op tijd meldt. Ook kan een meldplicht ertoe leiden dat mensen niet of later naar de dokter gaan. Tot slot zorgt een meldplicht voor extra administratie en kosten.
De tweede maatregel betrof de informatierol van artsen. Wanneer een meldplicht niet wordt ingevoerd, blijft het zinvol dat artsen patiënten informeren over de mogelijke invloed van aandoeningen op de rijvaardigheid. Daarom werkt lenW aan een communicatieplan, waarin ook de aanbevelingen uit het onderzoek van het instituut voor verantwoord medicijngebruik over de informatierol van de arts worden meegenomen.²⁹ Dit communicatieplan maakt lenW in nauwe samenwerking met het CBR en wordt in 2025 afgerond.
- *Laagdrempelige 75+ screening*
Voor de derde maatregel uit het stelseloptimalisatietraject, een laagdrempelige 75+ screening, heeft SWOV onderzocht welke instrumenten het meest geschikt zijn om 75-plussers te screenen op afwijkingen in het zien, denken en doen.³⁰ CBR gebruikt de resultaten van dit onderzoek voor de verkenning die zij op dit moment uitvoeren naar het verbeteren van de kwaliteit van deze keuringen.
- *Verbeteren proces voor melding derden*
Als betrokkenen, zoals naasten of (bedrijfs-)artsen, twijfelen of iemand nog veilig kan deelnemen aan het verkeer, kunnen zij hierover een melding doen bij het CBR («melding derden»). Dit is de vierde maatregel uit het stelseloptimalisatietraject. Het doen en beoordelen van een melding moet zorgvuldig plaatsvinden omdat het grote impact heeft op de rijbewijshouder waarover de melding is gedaan. Daarbij moet worden uitgesloten dat een melder vanuit een ander belang dan verkeersveiligheid een melding doet. lenW heeft het CBR gevraagd om te onderzoeken of het proces en de communicatie rondom deze meldingen beter kan. Uit dit onderzoek blijkt dat CBR mogelijkheden ziet om de communicatie over het doen van de melding te verbeteren, zodat het duidelijk is wat naasten en artsen kunnen doen bij een twijfel over de rijgeschiktheid van een rijbewijshouder en hoe zij een melding

²⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

²⁹ Implementatieplan De informatierol van de arts bij rijveiligheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

³⁰ Rapport SWOV Instrumenten voor het screenen van automobilisten van 75 jaar en ouder op rijgeschiktheid | Rapport | Rijksoverheid.nl

kunnen maken. Het CBR past de communicatie hierover aan op de eigen website.

– *Verbeteren bewustwording bij verlenging rijbewijs en bevorderen bewustwording medische rijgeschiktheid*

Deze laatste twee maatregelen beogen rijbewijshouders meer en beter te informeren over het rijden met aandoeningen en medicijnen en daarnaast om een moment van bewustzijn te creëren rondom het verlengen van het rijbewijs, bijvoorbeeld bij het gemeentehuis of in de communicatie. Het doel hiervan is dat de rijbewijshouder meer eigen verantwoordelijkheid neemt om niet te rijden op momenten dat dit niet veilig kan. In het eerder genoemde communicatieplan (onder het deel «informatierol arts») werkt lenW uit hoe dit bereikt kan worden. Hierbij is het belangrijk dat de plannen voldoen aan de Europese rijbewijsrichtlijn die momenteel wordt herzien. Deze herziening is in de afrondende fase en de verwachting is dat er in Europa binnen enkele maanden overeenstemming is over deze zogenoemde vierde rijbewijsrichtlijn. Alle landen krijgen dan enkele jaren de tijd om dit goed te implementeren. Nederland is goed betrokken bij de onderhandelingen en staat in de startblokken voor de implementatie.

Proportionaliteit medische keuringen

Naast de zes maatregelen uit de stelseloptimalisatie werkt lenW ook aan andere verbetermaatregelen, zoals de proportionaliteit van medische keuringen. Zo werkt het ministerie op advies van de Gezondheidsraad aan een wijziging om de huidige eisen voor autorijden met een stollingsstoornis te laten vervallen.^{31, 32} Naar verwachting wordt deze wijziging uiterlijk op 1 april 2025 verwerkt in de wet- en regelgeving.

Verder heeft het ministerie advies gevraagd aan de Gezondheidsraad over rijgeschiktheid bij psychosen: kunnen mensen na het doormaken van een psychose eerder rijgeschikt verklaard worden dan dat nu het geval is?³³ Het advies van de Gezondheidsraad wordt eind 2024 verwacht. Begin 2025 wordt de Kamer geïnformeerd over de opvolging van dit advies.

Zoals toegezegd in de Kamerbrief van 29 april 2024 en tijdens het Schriftelijk overleg van 28 juni 2024, wordt de Kamer geïnformeerd over de uitwerking van de motie om met een voorstel te komen om de algemene medische keuring voor mensen met autisme en AD(H)D af te schaffen.^{34, 35, 36} Het ministerie onderzoekt op dit moment hoe de rijgeschiktheid van deze groep mensen het best kan worden beoordeeld. Het is van belang dat verkeersveiligheid voorop blijft staan en dat Nederland blijft voldoen aan de Europese regels voor rijgeschiktheid. Daarom zijn de laatste wetenschappelijke inzichten, de cijfers over keuringen en de juridische context onderzocht. Daarnaast heeft het ministerie in september 2024 twee expertsessies georganiseerd over de impact van de keuringen en de risico's van deze aandoeningen voor de verkeersveiligheid. De resultaten hiervan worden op dit moment verwerkt tot een advies over de rijbewijskeuringen voor mensen met AD(H)D en vormen van autisme. De Kamer wordt voor de zomer van 2025 geïnformeerd over de voortgang hiervan en de mogelijke vervolgstappen.

³¹ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

³² Advies Rijgeschiktheid bij hemofilie en andere stollingsstoornissen | Advies | Gezondheidsraad

³³ Adviesaanvraag van de Minister van lenW over rijgeschiktheid bij psychose | Adviesaanvraag | Gezondheidsraad.

³⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1105

³⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 1111

³⁶ Kamerstuk 24 170, nr. 318

Er is een grote variatie in de kwaliteit van de rijbewijskeuringen door keurend artsen. Dat zijn de artsen die de algemene rijbewijskeuring doen bij de 75+ bestuurders en de beroepschauffeurs. Het is belangrijk dat de kwaliteit van de minder goede keuringen omhoog gaat. Het CBR is daarom met een adviesbureau, in samenwerking met twee recent opgerichte verenigingen van keurend artsen, een traject gestart voor de kwaliteitsverbetering van de keuringen.

Het traject volgt twee sporen. Het eerste spoor betreft het instellen van een beleidsregel voor rijbewijskeuringen door het CBR. In deze beleidsregel wordt onder andere vastgelegd welke minimale eisen worden gesteld aan keurend artsen. Ook worden hierin eisen rondom kwaliteit van de door hen ingevulde vragenlijsten en/of keuringsverslagen opgenomen, en verwachtingen rondom de keuring zelf. Het tweede spoor heeft tot doel de beroepsgroep te ondersteunen bij zelfregulering met protocollen, en draagvlak te creëren bij de zelfstandig keurend artsen voor een kwaliteitskeurmerk. CBR deelt het rapport zodra dit gereed is en stelt haar kennis en expertise beschikbaar voor ondersteuning aan verdere kwaliteitsverbetering door zelfregulering. De beleidsregel voor keurend artsen kan naar verwachting begin 2026 in werking treden na publicatie in de Staatscourant.

5. Veilig gedrag: handhaving

Propositie verkeershandhaving

De propositie «Van Versnipperde Verantwoordelijkheden naar Veilig Verkeer»³⁷, waarin gemeenten en andere partijen oproepen om de lokale mogelijkheden voor verkeershandhaving te vergroten, is de afgelopen periode 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 besloten dat verder verkend wordt welke reële maatregelen – effectief, proportioneel en uitvoerbaar – de verschillende partijen wel kunnen nemen, zowel vanuit hun eigen verantwoordelijkheid als gezamenlijk, om de pakkans te vergroten. Hiertoe 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, het Centraal Justitieel Incassobureau en het Ministerie van IenW. De Kamer wordt komend jaar geïnformeerd over de uitkomsten van deze verkenning.

Uitrol geautomatiseerde handhavingsmiddelen

De pakkans moet dus worden verhoogd. Daarom investeert JenV flink in de uitbreiding van de geautomatiseerde handhavingsmiddelen. Zoals ook in de vorige verzamelbrief is aangegeven worden de komende jaren extra vaste flitspalen, flexflitsers en focusflitsers aangeschaft door het OM. Na uitbreiding in 2024 zijn er nu 75 flexflitsers beschikbaar die ongeveer 225 handhaaflocaties bedienen. In 2026 wordt dit aantal uitgebreid naar in totaal 125 flexflitsers (375 locaties). Daarnaast loopt er een aanbesteding voor in totaal 50 focusflitsers, die net als de flexflitser over meerdere locaties zullen wisselen. De eerste focusflitser wordt naar verwachting in december 2024 of begin 2025 in gebruik genomen. In 2025 wordt dit

³⁷ Propositie «Van versnipperde verantwoordelijkheden naar veilig verkeer»

aantal vervolgens uitgebreid naar 40 stuks. In 2026 komen daar nog 10 focusflitsers bij.

Tot slot rondt het OM in 2025 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. Vanaf medio 2025 worden deze vrijgekomen palen 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.

Wetsvoorstellen Verbetering aanpak rijden onder invloed en Alcoholmeter

Op 3 oktober jl. zijn de verslagen met de inbreng voor de wetsvoorstellen Verbetering aanpak rijden onder invloed³⁸ en Alcoholmeter³⁹ door de Kamer vastgesteld. Momenteel wordt gewerkt aan de beantwoording hiervan. Er wordt naar gestreefd de beantwoording van beide verslagen bij de wetsvoorstellen kort na het kerstreces naar de Kamer te sturen.

Motie Graus

Tijdens de begrotingsbehandeling van het Ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur heeft het lid Graus (PVV) een motie ingediend die de regering oproept te onderzoeken hoe bestuurders van voertuigen die dieren dumpen langs de weg, naast reeds geldende straffen, hun rijbewijs onvoorwaardelijk voor (on)bepaalde tijd kan worden ontnomen.⁴⁰ De motie is aangehouden omdat dit onder de verantwoordelijkheid van de Minister van JenV valt.

In reactie op de aangehouden motie wordt aangegeven dat het wettelijk mogelijk maken om een rijbewijs af te nemen als straf voor het dumpen van dieren niet gepast is voor dit delict. Er is in de Wegenverkeerswet 1994 vastgelegd voor welke delicten een rijontzegging kan worden opgelegd door de rechter of officier van justitie. Dat zijn uiteraard allemaal verkeersdelicten of delicten waarbij de verkeersveiligheid ernstig in het geding is. Het dumpen van een dier is geen verkeersdelict en ook is bij een dergelijk feit de verkeersveiligheid niet direct ernstig in het geding. Dit delict is daarom in de Wegenverkeerswet 1994 ook niet genoemd als misdrijf waarvoor een rijontzegging kan worden opgelegd. Ook voor bestuursrechtelijke maatregelen waarmee het rijbewijs kan worden geschorst of ongeldig worden verklaard, geldt dat deze alleen opgelegd kunnen worden met het oog op de verkeersveiligheid. Op het moment dat het dumpen van dieren langs de weg toch gevaar oplevert voor de verkeersveiligheid, bijvoorbeeld door te stoppen op een plek waar dat niet mag, kan daarop al gehandhaafd worden. Daarvoor kan dan een separate sanctie worden opgelegd vanuit het verkeersrecht, naast de sanctie die de betrokkene kan krijgen voor het dumpen van dieren. Deze motie wordt daarom ontraden.

Rapport «Boetestelsels in balans»

Tijdens het commissiedebat Strafrechtelijke onderwerpen van 4 september jl. heeft de Minister van JenV de Kamer toegezegd voor het eind van dit jaar een beleidsreactie te sturen op het rapport «Boetestelsels in balans»⁴¹ van het OM. Daarbij is aangegeven dat het volledig opvolgen

³⁸ Kamerstuk 32 859, nr. 3

³⁹ Kamerstuk 36 585, nr. 1

⁴⁰ Kamerstuk 36 600 XIV, nr. 32

⁴¹ Rapport «Boetestelsels in balans»

van het advies om de ontstane disbalans op te lossen, gezien de enorme financiële consequenties voor het Ministerie van JenV, niet haalbaar is. Het is een ingewikkeld probleem dat over een langere tijd is ontstaan en daarom nu ook niet in één keer opgelost kan worden. Wettelijke kaders, decennialang financieel beleid, beleidsmatige en maatschappelijke verschuivingen in hoe naar verkeersovertredingen en boetehoogten wordt gekeken, spelen hier allemaal een rol in. Momenteel wordt, door de Ministeries van IenW en JenV gezamenlijk, bekeken wat we wel kunnen doen om de disbalans enigszins te herstellen en te voorkomen dat die erger wordt. Het vergt echter meer tijd dan voorzien om dit zorgvuldig te onderzoeken en af te wegen. De beleidsreactie is daarom nu nog niet gereed. Er wordt naar gestreefd de beleidsreactie in het voorjaar van 2025 naar uw Kamer te sturen.

Aanpak veelplegers: pilot «Op de radar»

In de vorige verzamelbrief is de Kamer geïnformeerd over de stand van zaken van de pilot «Op de radar», waarbij veelplegers van verkeersovertredingen een bewustwordingsbrief krijgen. Uit de pilot in Oost-Nederland blijkt dat ongeveer de helft van de mensen die de bewustwordingsbrief hebben gehad, in de afgelopen tien maanden niet opnieuw in beeld kwam. In samenwerking met het OM is inmiddels een landelijke en uniforme aanpak ontwikkeld voor de eenheden die ook met deze pilot besluiten te gaan werken. De eenheden Limburg, Noord-Nederland en Noord-Holland zijn inmiddels ook gestart met de pilot. Enkele andere eenheden bereiden zich hierop voor.

6. Overige ontwikkelingen

Evaluatie Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030

Conform afspraak in het (SPV)⁴² wordt het SPV op dit moment geëvalueerd. Op basis van de resultaten van deze evaluatie worden met de partners van het SPV⁴³ nieuwe bestuurlijke afspraken gemaakt. Hierbij wordt ook rekening gehouden met nieuwe technologische en maatschappelijke ontwikkelingen, zoals de ontwikkelingen rondom de verkeersveiligheid van de elektrische fiets, waaronder fatbikes.

In de evaluatie staat centraal in hoeverre de werkwijze van het SPV effectief is geïmplementeerd bij Rijk, provincies, gemeenten, vervoerregio's, waterschappen en betrokken maatschappelijke partijen. Bij de verschillende onderdelen van het SPV wordt stilgestaan, zoals de samenwerking tussen de partijen, de implementatie van het risicogestuurd werken, de maatschappelijk toegevoegde waarde, en de ingezette financiële middelen. Tot slot wordt er gekeken naar de verbetermogelijkheden voor de toekomst. De Kamer wordt aan het einde van het tweede kwartaal van 2025 geïnformeerd over de resultaten van deze evaluatie.

Trendbrekers verkeersveiligheid

Dit kabinet verkent in lijn met het regeerprogramma welke extra maatregelen kunnen bijdragen aan het breken van de trend van het stijgende aantal verkeersslachtoffers. Eerder zijn met de Tweede Kamer al concrete suggesties hiervoor gedeeld.⁴⁴ Als basis voor deze suggesties is de eerdere studie «Kiezen of delen» gebruikt van de SWOV. Daarin staan

⁴² Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2030: Veilig van deur tot deur

⁴³ Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), Interprovinciaal Overleg (IPO), Metropoolregio Rotterdam-Den Haag (MRDH) en Vervoerregio Amsterdam (VRA)

⁴⁴ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1084

aanbevelingen om het aantal verkeersslachtoffers flink te verminderen.⁴⁵ De afgelopen tijd zijn de suggesties omgewerkt door het bureau Goudappel naar scenario's en is een onderzoek gestart naar hoe effectief, uitvoerbaar en betaalbaar deze zijn. Wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners zijn betrokken bij de totstandkoming van de scenario's. Ook zijn er meerdere expertsessies geweest om de scenario's te beoordelen. Het haalbaarheidsonderzoek is nu in de afrondende fase. De komende tijd vindt nog een online raadpleging plaats om in beeld te brengen hoe de inwoners van Nederland denken over de mogelijke maatregelen. Aanvankelijk was gepland deze onderzoeken eerder af te ronden, maar door de kabinetswissel is er vertraging opgelopen.

Als alle beslisinformatie bekend is, wordt met de wegbeheerders en verkeersveiligheidspartners besproken welke extra stappen wenselijk zijn en wat daar voor nodig is. Uiterlijk mei 2025 ontvangt de Tweede Kamer de uitkomst van dit traject.

Meerjarenplan Fietsveiligheid en Vernieuwende Maatregelen fietsveiligheid

De Staat van de Verkeersveiligheid laat zien dat de meeste verkeersslachtoffers fietsers zijn. Dit aantal stijgt en volgens de Integrale Mobiliteitsprognose 2021 zal dit aantal verder toenemen.⁴⁶ In het voorjaar van 2024 is de Kamer geïnformeerd over twee lopende projecten die zijn gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. In mei is toegezegd het Meerjarenplan Fietsveiligheid zo spoedig mogelijk naar de Kamer te sturen en in het najaar van 2024 de Kamer te informeren over de uitwerking van de Vernieuwende Maatregelen fietsveiligheid.^{47, 48} In samenspraak met de medeoverheden werkt lenW momenteel aan een samenvoeging van beide projecten. Hierdoor ontstaat een meer eenduidige en efficiëntere aanpak gericht op het verbeteren van de fietsveiligheid. Het streven is om de aanpak af te ronden in het voorjaar van 2025. In de tussentijd werkt lenW ook door aan de uitvoering van fietsveiligheidsmaatregelen, waaronder het promoten van het vrijwillig gebruik van de fietshelm.

Evaluatie Actieplannen Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders

Het beleid voor motorrijdersveiligheid van de afgelopen veertien jaar is geëvalueerd (bijlage 7). Dit beleid was in 2010 vertaald in acties opgenomen in het actieplan verbetering verkeersveiligheid motorrijders (AVVM) en in 2018 in AVVM-2. Belangrijkste conclusie is dat de acties uit beide actieplannen zijn uitgevoerd. Zo is ingezet op het 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. Op dit moment werkt SWOV aan een diepte-onderzoek naar ongevalsoorzaken bij motorrijders.

Het aantal ongevallen en dodelijke slachtoffers onder motorrijders is redelijk constant over de jaren, ondanks de toename van het aantal motoren en motorrijbewijzen. Hoewel een causaal verband niet is te leggen, is het volgens de evaluatie wel waarschijnlijk dat gericht motorbeleid (dat samen met motorrijdersorganisaties zelf is uitgedacht en opgesteld) de verkeersveiligheid van motorrijders heeft vergroot. Juist

⁴⁵ Bijlage bij Kamerstuk 29 398, nr. 1024

⁴⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 328

⁴⁷ Kamerstuk 29 398, nr. 1108

⁴⁸ Kamerstuk 29 398, nr. 1109

daarom is aanbevolen om, samen met de sector, in te zetten op een nieuw Actieplan Verbetering Verkeersveiligheid Motorrijders.

Tot slot

We blijven als Rijksoverheid, samen met de medeoverheden en maatschappelijke partners, inzetten voor een verkeersveilig Nederland. Daarbij doen we een beroep op alle weggebruikers, om rekening te houden met hun eigen veiligheid én die van anderen. Samen zorgen we voor veilig verkeer.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
B. Madlener

Vergaderjaar 2024–2025

30 373

Vervoer gevaarlijke stoffen

29 893

Veiligheid van het railvervoer

Nr. 80

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 december 2024

In deze brief deelt het Ministerie van IenW hoe invulling en uitvoering zal worden gegeven aan de verbeteringen van het basisnet en de regelgeving voor spoorwegemplacements.

Allereerst wordt in deze brief ingegaan op het alternatief voor het huidige basisnet voor het vervoer van gevaarlijke stoffen, een robuust basisnet. Vervolgens wordt omschreven aan welke richting het ministerie denkt voor de invulling van landelijke regelgeving voor maatregelen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen op spoorwegemplacements. Met algemeen geldende regelgeving kunnen op termijn de huidige lokale vergunningen op emplacementen worden vervangen. Als laatste komen de vervolgstappen van beide systeemveranderingen aan de orde.

Basisnet

Reeds vier jaar wordt er gewerkt aan een alternatief voor het huidige basisnet¹ voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. In die tijd is de Kamer regelmatig op de hoogte gehouden van de voortgang. Verleden jaar heeft de Kamer een externe evaluatie van het basisnet ontvangen, met de conclusie dat het basisnet in zijn huidige vorm niet uitvoerbaar is, en eerder dit jaar heeft het Ministerie van IenW een brief met een overzicht van opties voor een verdeling van de verantwoordelijkheid tussen Rijk en decentrale overheden voor de veiligheid van het transport van gevaarlijke stoffen gestuurd.^{2, 3}

¹ Dit zijn de krachtens de Wet vervoer gevaarlijke stoffen (Wvgs), artikel 13 eerste lid, aangegeven wegen, binnenwateren en hoofdspoorwegen. Het betreft de hoofdtransportroutes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Andere routes kunnen ook gebruikt worden voor het vervoer van gevaarlijke stoffen tenzij dat expliciet verboden is, maar dat zal sporadisch het geval zijn.

² Kamerstuk 30 373, nr. 77, 17 oktober 2023.

³ Kamerstukken 30 373 en 29 893, nr. 78, 24 juni 2024.

Er is in die vier jaar ook uitvoerig gesproken met de decentrale overheden en met name over hun zorgen over het vervoer van gevaarlijke stoffen. Centraal in die gesprekken stond vaak de wijze waarop invulling kon worden gegeven aan het veilig kunnen bouwen langs het spoor. Met deze brief wil het ministerie de Kamer uitleg geven over hoe dit nieuwe, robuuste, basisnet eruit komt te zien.

Nederland heeft een grote, internationaal gerichte economie. De havens, vooral de haven van Rotterdam, en de chemische industrie spelen een belangrijke rol in onze welvaart. Door deze havens en industrieën worden veel stoffen, halffabricaten en goederen geproduceerd en vervoerd.

Een deel van de vracht bestaat uit gevaarlijke stoffen, die vooral via buisleidingen en schepen (samen goed voor circa 90 procent) van de havens naar andere delen van het land en het buitenland gaan. Kleinere volumes (circa 8 procent) worden per vrachtwagen vervoerd. Er zijn weinig maatschappelijke zorgen over de risico's van het transport via deze modaliteiten.

De resterende circa 2 tot 3 procent wordt per trein vervoerd. Dit gaat deels over de Betuweroute⁴ en deels door dichtbevolkte gebieden, wat vooral bij decentrale bestuurders langs de Brabantroute en de Benthimroute voor ongerustheid zorgt, vooral in relatie tot de woningbouwopgave die zij hebben.⁵

Risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen

Bij alle vormen van het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn er strikte internationale veiligheidsregels en is er goed toezicht op de naleving, maar is er ook sprake van restrisico's. Gelukkig is de kans op een groot ongeluk met meerdere slachtoffers heel erg klein. Het vervoer van gevaarlijke stoffen, of het nu veel of weinig is, kunnen we daarom in beginsel als veilig beschouwen. Omdat een incident echter nooit uit te sluiten is, houden we dichtbij transportroutes rekening met dit restrisico van het vervoer van gevaarlijke stoffen bij het bouwen van woonhuizen en zeker bij kwetsbare gebouwen zoals kinderdagverblijven of ziekenhuizen. Het ministerie hecht belang aan het vasthouden van dat uitgangspunt.

Het basisnet is het netwerk van die belangrijkste transportroutes voor gevaarlijke stoffen (weg, water, spoor). Het is voornamelijk bedoeld om te zorgen dat er rekening kan worden gehouden met de restrisico's van het vervoer van deze stoffen door drukbevolkte gebieden. Het idee achter het huidige basisnet is dat het Rijk zorgt voor de veiligheid van het transport zelf, terwijl gemeenten op basis van zogenaamde risicoplafonds⁶ kunnen bepalen hoe ze de gebouwde omgeving inrichten. In de huidige regelgeving mogen steden alleen niet binnen de plaatsgebonden 10^{-6} risicocontour bouwen. Daarbuiten is het in principe aan de steden om een afweging te maken over waar en hoe er gebouwd wordt. Decentrale overheden (IPO en VNG) hebben aangegeven dat ongelimiteerd vervoer van gevaarlijke stoffen door hun steden onwenselijk is.

⁴ Er wordt hard gewerkt aan de uitbreiding van de capaciteit van de Betuweroute wat uiteindelijk leidt tot ongeveer 50% extra capaciteit en aanzienlijk minder vervoer, op met name de Brabantroute.

⁵ Zie bijvoorbeeld Kamerstuk 2023D13926 (Aanhangsel Handelingen II 2022/23, nr. 2134). Vragen gesteld antwoord op vragen van het lid Van Ginneken over het bericht in het Algemeen Dagblad/De Dordtenaar «Gevaarlijke treinen door steden verbieden kan wel».

⁶ Het betreft het maximaal toegestane plaatsgebonden risico op de door middel van artikel 14, eerste en tweede lid van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen, aangewezen plaatsen. Deze plafonds zijn tot stand gekomen op basis van beleidsmatige keuzes die in het basisnet zijn gemaakt.

Provincies en gemeenten zeggen een systeem te willen met een samenspel van harde en zachte maatregelen, zoals een beperkt kernnet en het zo veel mogelijk voorkomen van vervoer van gevaarlijke stoffen door dichtbevolkt gebied. De provincies en gemeenten hechten aan een gemeenschappelijk toetsingskader, ook in relatie tot risicoplafonds en een sluitstuk op het maatregelenpakket dat ziet op een wettelijke mogelijkheid tot sturing van vervoer van gevaarlijke stoffen. Dit is voor het ministerie een onbegaanbaar pad, zoals ook uitvoerig gemotiveerd in de brief aan de Kamer over de evaluatie van het huidige basisnet.⁷

Keuze voor het robuuste basisnet

Er zijn in de voorgaande brief van 24 juni 2024 twee hoofdopties geschetst waarbij het uitgangspunt is dat het vervoer van gevaarlijke stoffen zo veilig moet zijn als redelijkerwijze mogelijk is, zeker ook als het door stedelijke gebieden gaat. De basis zijn de strenge internationale regels voor het transport en het Rijk heeft de verantwoordelijkheid voor het toezicht daarop.

Een belangrijk verschil tussen beide opties en het huidige basisnet is dat rekening gehouden zal moeten worden met het werkelijke c.q. verwachte volume van het vervoer van gevaarlijke stoffen en er niet van uit kan worden gegaan dat er een wettelijk maximum aan het vervoer of de restrisico's gesteld wordt.

De eerder geschetste opties zijn:

1. Overgaan naar een «robuust basisnet»: dit houdt onder meer in dat er aandachtsgebieden zijn om de risico's van het vervoer van gevaarlijke stoffen te beheersen. Gemeenten kunnen dan nog steeds zelf beslissen over hoe ze met de ruimtelijke veiligheid omgaan, maar er zijn extra regels en gebieden waar meer aandacht nodig is voor brand- en explosiegevaar. De risicoplafonds uit het huidige basisnet vervallen.
2. Afschaffen van het basisnet: dit zou gemeenten meer vrijheid geven bij het maken van hun eigen plannen, maar er gelden dan alleen de algemene regels voor een veilige omgeving langs de transportwegen op basis van artikel 5.2 van het Bkl.⁸ Ook bij deze variant vervallen de risicoplafonds.

Het is nu de hoogste tijd om een keuze te maken en het huidige systeem te vervangen door een systeem dat wel kan werken.

Robuust basisnet

Het belangrijkste voordeel van het aanwijzen van infrastructuur waarover (structureel) vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt, is dat er een wettelijke grond is voor het aanwijzen van aandachtsgebieden voor brand, explosie en gifwolken langs de structurele routes voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Gemeenten dienen als gevolg van de aandachtsgebieden bij hun ruimtelijke plannen langs de aangewezen infrastructuur expliciet een risicoverantwoording uit te voeren en daarbij aandacht te schenken aan de mogelijkheid van een groot incident.⁹ Gemeenten dienen bovendien rekening te houden met voorschriften voor zeer kwetsbare

⁷ Kamerstuk 30 373, nr. 77, 17 oktober 2023.

⁸ In artikel 5.2 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) is de plicht opgenomen om in een omgevingsplan voor risico's van branden, rampen en crises rekening te houden met het belang van het voorkomen, beperken en bestrijden daarvan, de mogelijkheden voor personen om zich in veiligheid te brengen en de benodigde geneeskundige hulpverlening.

⁹ Dit geldt ook voor het Rijk ingeval van de aanleg van nieuwe infrastructuur.

gebouwen binnen een afstand van 200 meter langs de infrastructuur.¹⁰ Door het vastleggen van de infrastructuur voor structureel vervoer van gevaarlijke stoffen is er ook de mogelijkheid om te verlangen dat gemeenten op die plekken rekening houden met de risico's van het over- en onderbouwen van de infrastructuur.

Het is overigens belangrijk om te beseffen dat het vervoer van gevaarlijke stoffen in principe overal mag plaatsvinden, dus ook buiten de in het robuust basisnet aangewezen infrastructuur.

Geen basisnet

Afschaffen van het basisnet en daarmee ook het afschaffen van de aandachtsgebieden rond de infrastructuur biedt de gemeenten uiteraard nog steeds de mogelijkheid om een expliciete risicoverantwoording af te leggen. Het stellen van eisen aan het over- en onderbouwen bij routes met structureel vervoer van gevaarlijke stoffen wordt echter zonder basisnet ingewikkelder.

Het maakt het dan ook lastiger om uit te leggen aan burgers waarom bepaalde keuzes worden gemaakt. Ook – zo is de verwachting – is het om dezelfde reden moeilijker voor gemeenten om bouwkundige maatregelen te eisen van projectontwikkelaars die vlak langs transportroutes willen bouwen.

Conclusie

De wens van gemeenten om zelf te bepalen hoe zij de afweging maken over ruimtelijke veiligheid begrijp ik. Met het robuuste basisnet komt het ministerie hen ook grotendeels tegemoet. Maar het behouden van aandachtsgebieden en voorschriftgebieden is bedoeld als wettelijke borging dat er rekening wordt gehouden met de mogelijkheid van een incident. Hoewel het belangrijk is dat gemeenten zelf kunnen bepalen hoe zij de afwegingen maken ten aanzien van de ruimtelijke veiligheid, biedt een basisnet met daaromheen aandachtsgebieden een goede basis voor een uniforme benadering van de externe veiligheid, de communicatie met burgers en projectontwikkelaars en het eisen van adequate maatregelen om gebruikers van zeer kwetsbare gebouwen te beschermen.

Al met al concludeert het ministerie dat een robuust basisnet voldoende voordelen heeft ten opzichte van het geheel loslaten van het basisnet. Daarom vormt dit de insteek bij de omvorming van het huidige systeem.

Uitwerking van het robuuste basisnet

Zoals aangegeven is het uitgangspunt van het ministerie dat het vervoer van gevaarlijke stoffen over weg, water en spoor dat aan de internationale veiligheidsvoorschriften voldoet, veilig is, en dat dat zo blijft ook als er meer wordt vervoerd.

Daarom is het uitgangspunt van het ministerie dat er geen onnodige belemmeringen voor de woningbouw worden opgelegd. De inzet van het ministerie is de decentrale overheden te ondersteunen bij het maken van

¹⁰ In artikel 5.15 van het Besluit kwaliteit leefomgeving (Bkl) wordt aangegeven dat rekening gehouden moet worden met het groepsrisico, waarbij (na de optie dat de ruimtelijke ontwikkeling buiten het aandachtsgebied wordt geplaatst) wordt aangegeven dat aan die bepaling ook wordt voldaan door maatregelen te treffen ter bescherming van personen in die gebouwen en op die locaties, of door het aantal daar aanwezige personen (mogelijke slachtoffers) te beperken. Kwetsbare gebouwen en locaties en zeer kwetsbare gebouwen worden onder de Omgevingswet in bijlage VI van het Bkl gedefinieerd. Kort samengevat gaat het daarbij om woningen, scholen en gebouwen waar zich mensen bevinden met beperkte zelfredzaamheid en grotere winkels en kantoren.

keuzes over de inrichting van de omgeving rond de infrastructuur. Hieronder wordt dit toegelicht.

Aandachtsgebieden en voorschriftengebieden rond het spoor

De verplichte aandachts- en voorschriftengebieden langs de transportroutes maken duidelijk waar rekening moet worden gehouden met de mogelijkheid van een groot incident. Tegelijkertijd zorgt het voor extra administratieve lasten en kosten voor het nemen van maatregelen aan zeer kwetsbare gebouwen (bv. ziekenhuizen, kinderdagverblijven). De decentrale overheden hebben aangegeven bezwaar te hebben tegen het feit dat deze eisen ook gelden op plekken langs het spoor waarover slechts incidenteel vervoer van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Daarom wil het ministerie het basisnet spoor beperken tot deze belangrijkste routes en zullen omleidingsroutes en andere niet-structurele routes uit het basisnet spoor worden gehaald.¹¹ Het betreft in ieder geval de volgende routes: Dordrecht – Geldermalsen (Merwede-Lingelijn), Barneveld Noord – Ede-Wageningen, Mariënborg – Almelo en Meppel – Leeuwarden – Groningen. Hierover ga ik de komende drie maanden nader in gesprek met de decentrale overheden en zal ik de Kamer nader informeren.

Geen generieke verplichte maatregelen buiten de voorschriftengebieden

Decentrale overheden hebben ook aangegeven het lastig te vinden om risico's en maatregelen goed af te wegen zonder precies te weten hoeveel gevaarlijke stoffen er door hun gemeenten worden vervoerd. De optie om een set aan maatregelen verplicht te stellen waarmee de risico's worden beheerst is gezamenlijk met de decentrale overheden verkend. Zij hebben daarbij duidelijk gemaakt dat een verplichte set aan maatregelen voor hen geen optie is omdat lokale omstandigheden te zeer verschillend kunnen zijn om een dergelijke uniforme aanpak te rechtvaardigen.

Het ministerie wil daar in mee gaan maar daarbij de gemeenten wel faciliteren door goede voorbeelden beschikbaar te stellen. Het RIVM heeft daartoe een «maatregelenwiki» gemaakt, een online platform met goede praktijkvoorbeelden.¹² Deze website wordt de komende jaren verder aangevuld zodat er een nuttig overzicht ontstaat van effectieve maatregelen.

Het ministerie vindt het verder belangrijk dat gemeenten zo goed als mogelijk geïnformeerd zijn over het vervoer van gevaarlijke stoffen en de ontwikkelingen. Daarom wil het ministerie vanaf 2025 jaarlijks een monitoring uitvoeren en elke vijf jaar een brede inventarisatie maken van de ontwikkelingen. Daarbij zal ook worden gekeken hoe eerdere verwachtingen zich verhouden tot de werkelijke ontwikkelingen. De resultaten van deze verkenningen worden gedeeld met de decentrale overheden. Dit gebeurt bij voorkeur in regionale gesprekken, waarbij het de intentie is om samen met betrokkenen te kijken of extra maatregelen nodig en mogelijk zijn.

Het RIVM heeft de opdracht gekregen de verkenningmethodiek uit te werken.

Geen vaste basisveiligheidsafstand

In de brief van 24 juni jongstleden is het idee van een vaste basisveiligheidsafstand genoemd; een vaste minimale afstand tussen infrastructuur

¹¹ Het vervoer van gevaarlijke stoffen over de niet-structurele routes blijft in de toekomst zonder beperkingen mogelijk.

¹² <https://maatregelenwiki.nl/>

en bebouwing. Onderzoek in opdracht van het Ministerie van VRO toont aan dat dit grote gevolgen kan hebben voor de woningbouwopgave.¹³ Er zijn al zogenaamde «beperkingengebieden» en «vrijwaringszones» langs de infrastructuur, waarin alleen met toestemming van Rijkswaterstaat of ProRail gebouwd mag worden. In combinatie met de aandachtsgebieden geeft dit voldoende zekerheid dat een goede afweging van het veiligheidsbelang kan worden gemaakt bij bouwplannen.

Overige elementen

Uiteraard blijft de inzet van het ministerie gericht op het voorkomen van vervoer van gevaarlijke stoffen waar dat kan. Het Ministerie van IenW blijft in overleg met de ministeries van VRO en KGG om samen met decentrale overheden te verkennen hoe locatiebeleid aanknopingspunten biedt om nieuwe stromen vervoer van gevaarlijke stoffen te voorkomen.

Zoals ook beschreven in de kamerbrief Kabinetsvisie waterstofdragers¹⁴ ziet het kabinet transport van gevaarlijke stoffen door buisleidingen als een gewenste optie. Daarbij moeten uiteraard ook de veiligheidsvoorwaarden voor de buisleiding in acht worden genomen. Het Ministerie van IenW blijft hierover in nauw overleg met het Ministerie van KGG.

Het ministerie zal de convenanten waarin afspraken gemaakt zijn over het vervoer van ammoniak en chloor doorzetten. Ook de afspraken met het bedrijfsleven over het BLEVE-vrij¹⁵ rijden zal het ministerie handhaven. Daarnaast zal worden verkend of er meer afspraken met het bedrijfsleven kunnen worden gemaakt om het vervoer van gevaarlijke stoffen door woonkernen te voorkomen. Daarbij zal ook worden gekeken of op termijn bepaalde stromen van gevaarlijke stoffen over het spoor, (gedeeltelijk) naar de binnenvaart kunnen worden verplaatst.

Over al deze maatregelen wil ik de komende drie maanden nader in gesprek met de decentrale overheden en daarover zal de Kamer vervolgens worden geïnformeerd.

Bij dit alles wil het ministerie nogmaals benadrukken dat het Rijk verantwoordelijk is om toe te zien op de veiligheid van de infrastructuur. De eisen aan de vervoersmiddelen en verpakkingen tijdens het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn vastgelegd in internationale regelgeving. Het Rijk ziet toe op goede naleving van de eisen en zet in op continue aanscherping van die internationale regelgeving. Bij de volgende voortgangsbrief over het robuuste basisnet zal het ministerie de Kamer nader informeren over de Nederlandse inzet om de internationale regelgeving aan te scherpen en/of te verduidelijken.

Samengevat

Het is tijd het huidige systeem te verlaten en te vervangen door een robuuster systeem dat bestaat uit het aanwijzen van de infrastructuur waarover structureel transport van gevaarlijke stoffen plaatsvindt. Rond deze infrastructuur liggen aandachtsgebieden voor brand en explosie en vanaf 1 januari 2026 zullen daar de aandachtsgebieden voor gifwolken aan worden toegevoegd.

De ontwikkelingen worden gevolgd door jaarlijkse monitoring en vijfjaarlijkse verkenningen waarin de ontwikkelingen op het gebied van

¹³ Bijlage onderzoek Impactanalyse woningbouw vaste afstand basisnet Spoor.

¹⁴ Kamerstuk 32 813, nr. 1424, 22 november 2024.

¹⁵ BLEVE staat voor «boiling liquid expanding vapour explosion». Bij BLEVE-vrij rijden worden de treinen zo samengesteld dat dit scenario nagenoeg niet kan voorkomen.

het vervoer van gevaarlijke stoffen worden geanalyseerd. Deze worden besproken met de decentrale overheden en de sector. De rijksoverheid blijft zich inzetten voor de veiligheid van het transport en het toezicht daarop.

2. Emplacementen

Spooremlacements zijn een essentieel onderdeel in het spoorvervoer en specifiek ook voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Het is de plek waar treinen worden samengesteld voordat ze verder gaan richting hun bestemming. Op een aantal emplacementen wordt dit ook structureel met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren gedaan. Er wordt op spooremlacements niet gewerkt met de gevaarlijke stoffen. Het vullen en legen gebeurt bij verladers. Er vinden enkel bewegingen plaats met deze wagons.

Zoals eerder in deze brief is benadrukt bestaan er bij het vervoer van gevaarlijke stoffen, en ook op emplacementen, risico's. De eerste inzet is altijd gericht op het voorkomen van een ongeluk en het voorkomen van uitstroom van gevaarlijke stoffen. Hiervoor gelden de (inter)nationale voorschriften en regelgeving aan de wagons, treinen, de spoorinfrastructuur en aan alle mensen die hiermee professioneel werken. Voor de omgeving gelden, zie hierboven, langs het basisnet aandachtsgebieden. In het geval er wel een stof vrijkomt kunnen er effecten optreden zoals brand, explosie of een gifwolk. Om deze effecten te beheersen worden op emplacementen voorzieningen aangelegd. Ondanks het landelijke karakter van het spoorvervoer zijn lokale bevoegde gezagen op dit moment verantwoordelijk voor het bepalen van de risico's en beheersmaatregelen op een emplacement.

De huidige situatie op emplacementen is veilig. Toch zagen lokale bestuurders, ProRail, veiligheidsregio's en het Rijk dat het stellen van lokale eisen op emplacementen tot onwenselijke situaties leidt. Lokale bestuurders kunnen lastig bepalen wanneer het «veilig genoeg is» wat leidt tot steeds strengere eisen. Dit leidt ook tot verschillen van inzicht tussen bevoegde gezagen waardoor er verschillen ontstaan in de geëiste maatregelen tussen regio's terwijl de risico's hetzelfde zijn. Voor ProRail, die het landelijk netwerk van emplacementen beheert, levert dit een onwerkbaar situatie op. Zij moeten steeds aan andere en strengere eisen voldoen terwijl er onduidelijkheid en discussie is over de veiligheidswinst van de maatregelen. Voor het Rijk is deze situatie ook onhoudbaar omdat wij als opdrachtgever van ProRail alle maatregelen moeten bekostigen terwijl de veiligheidswinst en doelmatigheid daarvan ter discussie staat.

Al lange tijd zien alle partijen dat de huidige situatie onhoudbaar is. Er is door het ministerie, in overleg met alle partijen, ingezet op de ontwikkeling van een nieuw landelijk stelsel met uniforme en uitlegbare risicobeoordelingen, maatregelen en voorzieningen, met meer oog voor de maakbaarheid en doelmatigheid.

In deze brief worden de denkrichtingen voor een nieuw stelsel met de Kamer gedeeld. Deze denkrichtingen zullen de komende periode nader worden uitgewerkt. Een definitief besluit over de invoering van het nieuwe stelsel kan pas worden gemaakt als het juridische kader is uitgewerkt en er een onderbouwd inzicht is van de financiële consequenties. Ook moet ProRail de maakbaarheid toetsen. Op dit moment wordt aan deze randvoorwaarden nog niet voldaan. Daarbij is er op dit moment nog geen financiële dekking voor de denkrichtingen. De definitieve keuze zal pas kunnen worden genomen op basis van de integrale Voorjaarsbesluitvorming. Mocht op een van deze onderdelen het

niet mogelijk blijken om de geschetste denkrichting vervolg te geven, dan zal ik de Kamer hierover informeren en daarbij ook aangeven op welke wijze dit ondervangen wordt. Tegelijkertijd hecht ik er wel aan de Kamer op dit moment vast te informeren over de denkrichtingen die het ministerie, in overleg met alle partijen, heeft ontwikkeld zodat voor alle betrokkenen duidelijk is waar het ministerie op dit moment staat met de voorgenomen stelselwijziging.

De denkrichtingen in deze brief zijn gebaseerd op de adviesbrief van de bestuurlijke tafel en de meest recente inzichten over de risico's op emplacementen. Het ministerie is voornemens om de volgende denkrichting voor het nieuwe stelsel nader uit te werken:

- Uniforme maatregelen- en voorzieningenpakketten in landelijke regelgeving in plaats van een lokaal vergunningsstelsel.
- Geen mogelijkheid voor lokale aanvullende maatregelen bovenop de uniforme pakketten.
- Bestaande voorzieningen die niet in de uniforme pakketten zijn opgenomen worden na volledige realisatie van de pakketten verwijderd.
- Op emplacementen waar incidenteel treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren rangeren, worden geen maatregelen getroffen bovenop de (inter)nationale veiligheidsvoorschriften voor vervoer gevaarlijke stoffen, de infrastructuur en Robuust basisnet.

Onderstaand zal allereerst de basis worden toegelicht worden hoe tot deze denkrichtingen is gekomen: het advies van de bestuurlijke tafel en het onderzoek naar «warme BLEVE spoorvervoer». Vervolgens zal de samenhang met basisnet, de categorisering van emplacementen en richtinggevende keuzes nader worden toegelicht. Als laatste wordt vooruitgekeken aan welke randvoorwaarden nog moet worden voldaan alvorens een definitief besluit kan worden genomen en tot implementatie kan worden overgegaan. Hierbij zal gekeken worden naar de samenhang met de bedrijfsbrandweeraanwijzing, de nadere juridische uitwerking en het budgettaire beslag.

Advies bestuurlijke tafel Emplacementenproject

Sinds 2014 hebben er gesprekken plaatsgevonden tussen vertegenwoordigers van lokale bestuurders, ProRail, veiligheidsregio's en het Rijk om uit de huidige onwenselijke situatie te komen. Het ministerie stelt het op prijs dat alle partijen veel tijd en kennis in het project hebben gestoken. Dit heeft geleid tot overeenstemming op veel punten. Eerder is de Kamer geïnformeerd over de resultaten in 2018 en de noodzaak om het bestuurlijk overleg eind 2023 opnieuw op te starten. Onder de onafhankelijk voorzitter Jan van Belzen is in de bestuurlijke tafel tussen wethouders, het Ministerie van JenV en het Ministerie van IenW een advies opgesteld aan het Ministerie van IenW.¹⁶ Het advies richt zich op de inrichting van landelijke regelgeving en afspraken voor veiligheid op emplacementen.

In de brief adviseert de voorzitter van de bestuurlijke tafel het ministerie om de landelijke regelgeving uit te werken in lijn met de punten waar overeenstemming over is. Het gaat hier onder andere over de indeling van emplacementen waar structureel gerangeerd wordt met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren, en het voorzieningen- en maatregelenpakket op basis van die indeling alsook het opnemen van emplacementen in het basisnet.

¹⁶ Bijlage Definitieve adviesbrief bestuurlijke tafel landelijk emplacementenproject.

In het advies is ook aangegeven dat partijen niet op alle punten tot overeenstemming konden komen, maar er wel behoefte is aan een duidelijke keuze. Het ministerie wordt gevraagd hier keuzes in te maken. Concreet gaat het over de voorwaarden rondom maatwerk en de financiering daarvan en over de omgang met nu aanwezige voorzieningen op een emplacement.

De bestuurlijke tafel wijst daarnaast op een aantal punten waarover nadere afstemming nodig is, zoals de samenhang met de werkwijze van een bedrijfsbrandweeraanwijzing. Als laatste zijn er adviezen voor het vervolg opgenomen in de brief. Deze adviezen zullen worden betrokken bij de (juridische) uitwerking.

Onderzoek warme BLEVE spoorvervoer¹⁷

In 2024 heeft Antea een onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheden om de kans op en effecten van een «warme BLEVE» verder te verlagen. In het onderzoek wordt gekeken naar het doorgaande vervoer over het spoor en rangeren op een emplacement. Voordat een BLEVE (explosie) kan ontstaan moet zich eerst een reeks andere gebeurtenissen voordoen. Om al die gebeurtenissen te voorkomen stellen we (internationaal) eisen aan de infrastructuur, de treinen en wagens. Dit noemen we preventieve maatregelen. Voorbeelden hiervan zijn langzaam rijden en minder wissels. Daarnaast werkt een ballastbed ook voor het opnemen van een vloeistof of een plas. Er zijn verder maatregelen om het effect te voorkomen of verkleinen als er een ongeval plaatsvindt. Een voorbeeld van een repressieve maatregel is het bovengenoemde warme-BLEVE-vrij samenstellen van treinen.

Een warme BLEVE is gelukkig nog nooit in Europa voorgekomen. Antea concludeert dat alle in Nederland al genomen maatregelen ertoe leiden dat bij het rangeren van treinen op een emplacement er geen verdere repressieve maatregelen nodig zijn. Het risico op het ontstaan van een plasbrand die lang genoeg brand om een explosie te veroorzaken is verwaarloosbaar.

De uitkomsten van dit onderzoek waren bij het opstellen van het advies van de bestuurlijke tafel emplacementen nog niet bekend. Het advies gaat wel in op maatregelen om een plasbrand en warme BLEVE te bestrijden en mogelijke aanvullende lokale maatregelen. In de afweging voor de landelijke regelgeving en de denkrichtingen voor het nieuwe stelsel zoals in deze brief gedeeld wordt zijn deze inzichten wel meegenomen, omdat ze tonen dat het nog veiliger is dan we hiervoor dachten.

Uitwerking van landelijke regels voor spoorwegemplacementen

Het advies van de bestuurlijke tafel richt zich op de veiligheidseisen op emplacementen. Het gaat voornamelijk over de voorzieningen op emplacementen, maar er wordt ook geadviseerd om emplacementen op te nemen in het basisnet. De individueel vastgelegde plaatsgebonden risicoplafonds op alle emplacementen komen te vervallen. De emplacementen waar structureel wordt gerangeerd met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren komen onder het kernnet van Robuust Basisnet te vallen. Daarmee zal net als bij doorgaand vervoer met beperkingengebieden gewerkt worden. Daarnaast gelden de aandachtsgebieden en voorschriftengebieden voor alle emplacementen binnen het kernnet.

¹⁷ Bijlage Onderzoek warme BLEVE spoorvervoer en gepubliceerd op Onderzoek warme BLEVE spoorvervoer | Publicatie | Rijksoverheid.nl (BLEVE: zie voetnoot 13)

In het advies is aangegeven dat de voorzieningen op een emplacement afhankelijk moeten zijn van de categorie waar het emplacement is ingedeeld. De categorie hangt af van het type en de hoeveelheid vervoer en de bevolkingsdichtheid van de omgeving. Deze categorisering zal het ministerie bij de verdere uitwerking aanhouden.

Uniforme voorzieningen- en maatregelpakketten

Voor elke categorie is er een voorzieningen- en maatregelenpakket voorgesteld. Deze pakketten zijn gemaakt voor een aantal incidentscenario's: een brand of ongeval waarbij geen gevaarlijke stoffen zijn betrokken, een toxische plas of wolk, een plasbrand en een warme BLEVE. Het ministerie is voornemens de voorgestelde pakketten op te nemen in de landelijke regels. Toezicht en handhaving op de voorzieningen blijft lokaal georganiseerd. De vergunningplicht op emplacementen vervalt. Voorwaarden voor de implementatie van de pakketten is wel dat er financiële middelen worden vrijgemaakt. Op dit moment zijn er nog geen middelen beschikbaar.

Daarbij wil het ministerie twee onderdelen uitlichten. Ten eerste de opkomsttijden. In de pakketten zijn eisen voorgesteld die over de opkomsttijden van de brandweer gaan. De Wet veiligheidsregio's schrijft voor dat de opkomsttijden worden opgenomen in de gebiedsgerichte aanpak van de veiligheidsregio's. Dit is een generiek voorschrift en het past niet om daar specifieke eisen aan toe te voegen via andere regelgeving. Daarom zal het ministerie, conform het advies, geen aanvullende eisen stellen aan de opkomsttijden van de brandweer. Dit betekent dat op dit onderdeel wordt afgeweken van de voorgestelde maatregel in het uniforme pakket.

Ten tweede de maatregelenpakketten. In de pakketten zijn maatregelen en voorzieningen opgesteld voor het scenario «plasbrand» en zijn de repressieve maatregelen hiervoor maatgevend ook voor het scenario van een warme BLEVE. Uit het onderzoek van Antea blijkt dat het risico en effect van een plasbrand en daardoor een warme BLEVE door de bestaande landelijke preventieve en repressieve maatregelen voldoende beheerst worden. Daardoor kunnen deze effecten niet ontstaan. Het ministerie is voornemens de maatregelen die voor deze scenario's zijn ontwikkeld wel op te nemen in de regelgeving, waarbij we gezien de nieuwste inzichten verder gaan dan strikt noodzakelijk. Daarmee doet het ministerie recht aan de gesprekken die de afgelopen tien jaar zijn gevoerd. Maar ook hiervoor geldt dat de budgettaire consequenties hiervan nog in beeld gebracht en gedekt moeten worden voor hierover een definitief besluit zal worden genomen.

Geen aanvullende lokale maatregelen bovenop de uniforme pakketten

Met de richting dat er uniforme pakketten in de algemene regels worden opgenomen wordt een grote stap gezet in de uniformering van de veiligheidsmaatregelen op spooreplacementen. Indien dit daadwerkelijk doorgevoerd kan worden betekent dit ook dat lokale bevoegde gezagen minder zeggenschap krijgen. Er is aan de bestuurlijke tafel uitgebreid gesproken over de mogelijkheid om in uitzonderlijke situaties lokaal maatwerk toe te staan. Het gaat in dat geval om aanvullende eisen bovenop de uniforme pakketten. Dit is een grote wens van de medeoverheden. Toch zal het ministerie in de juridische uitwerking meenemen om geen maatwerk toestaan bovenop de pakketten. De belangrijkste reden hiervoor is dat dat er met de medeoverheden in meerdere gesprekken geen overeenstemming is bereikt over reikwijdte, opzet en samenstelling van een onafhankelijke commissie die voorge-

nomen maatwerkbesluiten moet gaan toetsen. Er moet geconstateerd worden dat er te weinig draagvlak is om een gezamenlijke onafhankelijke toetsing van maatwerk te organiseren. Een onafhankelijke toetsing van lokaal maatwerk was een randvoorwaarde voor het ministerie om maatwerk toe te staan. Zonder toetsing blijft de huidige situatie in stand en kunnen lokale bevoegde gezagen eisen stellen bovenop de uniforme pakketten waardoor er verschillende eisen voor dezelfde risico's gaan gelden. Daar komt bij dat de nieuwe inzichten over plasbrand en warme BLEVE laten zien dat aanvullende repressieve maatregelen niet nodig zijn. In de uniforme pakketten zijn wel maatregelen voor deze scenario's opgenomen en wordt er een dusdanig veiligheidsniveau gerealiseerd dat aanvullende eisen via maatwerk leiden tot een overdimensionering.

Zonder maatwerk blijft het mogelijk om lokaal te kiezen om een voorgescreven voorziening uit het uniforme pakket op een alternatieve maar gelijkwaardige wijze te realiseren. Bijvoorbeeld als een alternatieve voorziening door de inrichting van het emplacement doelmatiger is en eenzelfde effect heeft. Ook kunnen bestaande voorzieningen die afwijken van de pakketten worden gezien als alternatieve invulling van het pakket en daarmee als een gelijkwaardige oplossing. De geschetste denkrichtingen voor de uniformere pakketten en maatwerken betekenen dat de regie voor investeringen op emplacementen bij het Rijk komt te liggen. Toekomstige wensen voor aanvullende voorzieningen op spooreplacementen kunnen medeoverheden via de reguliere processen met het ministerie bespreken. Daarbij geldt dat er in gezamenlijkheid besloten dient te worden wat nut en noodzaak van een maatregel is en dat er afspraken worden gemaakt over financiering van deze maatregelen.

Reeds aanwezige voorzieningen die niet in de pakketten zitten worden verwijderd

De derde denkrichting voor het nieuwe stelsel gaat over veiligheidsvoorzieningen die nu in vergunningen zijn opgenomen maar die niet in de uniforme pakketten zijn opgenomen. In lijn met het besluit om geen lokaal maatwerk toe te staan past het ook niet om deze bestaande voorzieningen te handhaven. De reden dat deze keuze is gemaakt ligt in het feit dat er een objectieve risicobeoordeling van de emplacementen heeft plaatsgevonden en dat ze zijn gecategoriseerd op basis van dit risico en de omgeving waarin ze zijn gelegen. De uniforme pakketten zijn op deze categorieën gebaseerd. Deze denkrichting betekent concreet dat ProRail deze voorzieningen op termijn onbruikbaar zal maken of verwijderen nadat het volledige uniforme pakket is geïmplementeerd. Veel van de bevoegde gezagen hebben aangegeven dat ze graag zouden zien dat deze voorzieningen behouden kunnen blijven. Hier gaat het ministerie niet in mee. Het behouden van voorzieningen die aanvullend zijn op deze pakketten gaat in tegen het doel om te komen tot uniforme en uitlegbare maatregelen. Indien een bevoegd gezag wenst dat een reeds aanwezige voorziening behouden blijft dan kan zij hier een verzoek voor indienen bij ProRail. Het is vervolgens aan ProRail of zij instemt met het verzoek. Daarbij vraagt het ministerie hen te kijken naar de uitvoerbaarheid en dat het bevoegde gezag voorziet in de financiering van beheer-, onderhouds- en vervangingskosten.

Overige emplacementen, monitoring en evaluatie

De vierde denkrichting is dat er op emplacementen waar alleen incidenteel wordt gerangeerd met treinen die gevaarlijke stoffen vervoeren, geen aanvullende maatregelen worden getroffen. Voor deze emplacementen gelden enkel de internationale voorschriften voor het

veilig vervoer van gevaarlijke stoffen. Op de emplacementen die binnen het kernnet van het basisnet vallen zullen ook de eisen van het basisnet gelden.

Jaarlijks zal er gemonitord worden hoeveel er per emplacement gerangeerd wordt met gevaarlijke stoffen. Eens in de vijf jaar zal een evaluatie worden uitgevoerd. Indien een emplacement de drempelwaarde overschrijdt en er sprake is van structureel rangeren zal in overleg met de betreffende medeoverheden bezien worden of en op welke termijn de implementatie van een uniform voorzieningen- en maatregelenpakket nodig is. In deze eerste vijfjaarlijkse evaluatie zal daarnaast wordt gekeken of de maatregelen en voorzieningen passen bij de meest recente inzichten.

Samenhang met het aanwijstraject bedrijfsbrandweer

Het beoogde nieuwe stelsel zet in op uniformering van de maatregelen en voorzieningen op spooreplacementen waar met gevaarlijke stoffen wordt gerangeerd. Daar kan bij een definitief besluit een grote stap in gezet worden. Wel blijft er nog een tweede route waarmee er lokaal aanvullende eisen gesteld kunnen worden aan spooreplacementen: de aanwijzing bedrijfsbrandweer. Deze mogelijkheid komt voort uit wetgeving van JenV (Wet en Besluit veiligheidsregio). Mijn ministerie is met het Ministerie van JenV in overleg over de positie van spooreplacementen in deze wet- en regelgeving. Er is een onderzoek voorzien van de bedrijfsbrandweeraanwijzing en daarin zal ook specifiek gekeken worden naar spooreplacementen.

Juridische borging en implementatie

Met de denkrichtingen die in deze brief zijn toegelicht maakt het ministerie duidelijk hoe zij het nieuwe stelsel wil gaan inrichten. Tegelijkertijd zijn we er nog niet. Er zijn nog een aantal randvoorwaarden waar aan moet worden voldaan. De richtinggevende keuzes en de adviezen van de bestuurlijke tafel moeten worden uitgewerkt in wet- en regelgeving. Ook zullen, zoals eerder benoemd, de financiële consequenties in beeld gebracht moeten worden en zal er binnen het Mobiliteitsfonds financiële ruimte moeten worden gevonden. Het ministerie zal de Kamer hierover op z'n vroegst nader informeren bij de Voorjaarsnota 2025.

Naast de juridische uitwerking en het scheppen van de financiële randvoorwaarden is ook de implementatie een belangrijke vervolgstap. De eerste stap die daarvoor wordt gezet is dat ProRail een consequentie-onderzoek zal uitvoeren. Dit betekent dat zij per emplacement in beeld gaan brengen wat er nodig is om de uniforme pakketten te realiseren en wat de kosten daarvan zijn. Dit kan gezien worden als een toets op de uitvoerbaarheid en betaalbaarheid van het nieuwe stelsel. Deze stap dient gelijktijdig met de juridische uitwerking gereed te zijn. De uitwerking hiervan zal op basis van de denkrichtingen in deze brief plaatsvinden. Mochten de juridische uitwerking, maakbaarheid en financiële consequenties aanleiding geven tot wijzigingen van de in deze brief genoemde denkrichtingen zal ik de Kamer hierover informeren en daarbij ook aangeven op welke wijze dit ondervangen wordt.

Na het definitieve besluit zal ProRail de opdracht krijgen om een programma op te zetten waarin zij de nieuwe uniforme pakketten daadwerkelijk gaan implementeren. Gezien de omvang en complexiteit heeft ProRail aangegeven dat ze hier, afhankelijk van de definitieve keuzes in de wet- en regelgeving, tussen de drie en negen jaar nodig hebben. Dit is mogelijk langer dan dat de betrokken partijen zouden willen, maar de maakbaarheid bij ProRail kent grenzen die een snellere implementatie niet mogelijk maken. Wel dient daarbij te worden aangetekend dat er altijd sprake zal zijn van een situatie waarin de veiligheid geborgd is. In het

overgangsrecht zal worden opgenomen dat de eisen uit de huidige vergunning van kracht blijven totdat de volledige uniforme maatregelen en voorzieningenpakketten zijn gerealiseerd.

Het vervolg

Op basis van de uitgangspunten in deze brief zal het Ministerie van IenW in 2025 het wettelijk kader voor het robuuste basisnet en emplacementen verder uitwerken. Daarbij zal het ministerie bestuurlijke contacten met de decentrale overheden onderhouden over de voortgang en hen waar nodig betrekken bij de uitwerking.

Zoals aangegeven zal de Kamer geïnformeerd worden over de voortgang.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
Ch.A. Jansen

Vergaderjaar 2023–2024

29 984

Spoor: vervoer- en beheerplan

Nr. 1201

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 17 mei 2024

Voor reizigers is het van groot belang dat zij gebruik kunnen maken van een betrouwbaar reisproduct. Zoals ProRail en NS eerder hebben gemeld, stonden de prestaties op het spoor in de tweede helft van 2023 onder druk. Daar hebben reizigers hinder van ondervonden, en dat vind ik vervelend. In deze brief ga ik in op de prestaties van het afgelopen jaar en de sancties die ik opleg voor het niet behalen van een aantal van de bodemwaarden van de prestatie-indicatoren. ProRail en NS zetten zich in om de prestaties te verbeteren, en dat verwacht ik ook van hen.

Zoals gebruikelijk hebben ProRail en NS in 2023 uitvoering gegeven aan respectievelijk het (addendum op het) beheerplan 2022–2023 en het vervoerplan 2023.¹ Met deze brief stuur ik u de jaarverantwoordingsrapportages van ProRail en NS toe, waarmee ik uw Kamer informeer over de prestaties in 2023. Hiermee geef ik uitvoering aan de toezegging om uw Kamer in het tweede kwartaal van 2024 te informeren over de jaarverantwoordingen.² Tekenend voor het jaar 2023 is het bijzonder tragische ongeval bij Voorschoten, waarbij een spoorwegmedewerker om het leven kwam en treinreizigers en -personeel gewond raakten. Dit heeft een diepe impact op mij gemaakt en ik leef mee met eenieder die hierbij betrokken is geweest.

In deze brief sta ik eerst stil bij de gezamenlijke prestaties, waar ik ook aandacht besteed aan de jaarrapportage impactvolle verstoringen en de IT-storing bij Amsterdam. Vervolgens behandel ik de jaarverantwoording van ProRail en de jaarverantwoording van NS, waar ik een toelichting geef op de prestatie-indicatoren die specifiek voor ProRail en NS gelden. Naast de prestaties ga ik bij de jaarverantwoordingen van ProRail en NS in op een aantal andere belangrijke onderwerpen.

¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1078

² TZ202402–038

Hiernaast zal ik, zoals ik dat jaarlijks doe, ingaan op de in het rekenkameronderzoek van 2021 genoemde aanbevelingen en benoemde risico's die mogelijk negatieve gevolgen hebben op de naleving van de concessieverplichtingen.

Ten slotte informeer ik uw Kamer in deze brief ook over verschillende toezeggingen en moties:

- De toezegging om in mei een actueel beeld van de bodem- en streefwaarden naar de Kamer te sturen.³
- De toezegging om in overleg met ProRail en NS te kijken hoe de prestaties op het spoor verbeterd kunnen worden, de mogelijkheid voor het opstellen van een verbeterprogramma hierbij open te houden en in mei de uitkomsten van dit gesprek terug te koppelen aan de Kamer.⁴
- De motie die verzoekt ProRail en NS onder verscherpt toezicht te stellen door een programma onder de concessie op te leggen.⁵
- De motie die verzoekt om de punctualiteit en zitplaatskans maandelijks per traject te toetsen aan de afspraken in de HRN-concessie en het bijbehorend ordeverzoek om de kamer hier schriftelijk over te informeren.⁶
- De motie die verzoekt er bij NS op aan te dringen dat het schrappen in de dienstregeling dankzij een tijdelijke snelheidsbeperking niet mag worden uitgelegd als zijnde «punctualiteit».⁷
- De toezegging om NS te vragen om nog een keer te kijken naar de mogelijkheden voor een alternatief voor het tijdelijk wegvallen van de directe treinverbinding Enschede-Schiphol.⁸
- De motie die verzoekt NS te verzoeken om bij de uitrol van het nieuwe ICNG-materieel het belang van herstel van de directe IC-verbinding Enschede-Schiphol mee te laten wegen.⁹

Jaarverantwoording ProRail en NS

Gezamenlijke prestaties

ProRail en NS hebben gezamenlijk drie prestatie-indicatoren met bijbehorende bodem- en streefwaarden. De bodemwaarden gelden voor ieder jaar en de streefwaarden voor het einde van een bepaalde periode, in dit geval 2024. Als een bodemwaarde niet wordt gehaald, dan leg ik conform de concessies een sanctie op. Een uitzondering hierop is als ProRail en NS aanspraak maken op een rechtvaardigingsgrond en ik deze gegrond acht. De drie gezamenlijke prestatie-indicatoren zijn de Reizigerspunctualiteit 5 minuten op het Hoofdrailnet (HRN), de Reizigerspunctualiteit 15 minuten op het HRN en de Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de Hogesnelheidslijn (HSL).¹⁰

Voor de Reizigerspunctualiteit 5 en 15 minuten op het HRN scoorden ProRail en NS boven de bodemwaarde. Gemeten op 5 minuten kwamen reizigers op het HRN in 89,7% van de gevallen op tijd aan (de bodemwaarde is 88,9%). Gemeten op 15 minuten was de score 97,0% (de bodemwaarde is 96,7%). De scores zijn lager dan in 2022 (91,6% en 97,3% respectievelijk) en bleven met name in de tweede helft van 2023 achter.

³ TZ202403-055

⁴ TZ202403-053

⁵ Kamerstuk 29 984, nr. 1193

⁶ Kamerstuk 29 984, nr. 1189

⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1190

⁸ TZ202403-056

⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1196

¹⁰ Bij deze prestatie-indicatoren wordt de reizigerspunctualiteit gemeten voor het desbetreffende traject en op 5 of 15 minuten.

Dit vraagt om aandacht. In de brief van ProRail en NS die ik op 1 maart ook met uw Kamer heb gedeeld,¹¹ wijzen ProRail en NS drie belangrijke factoren aan die er in 2023 voor zorgden dat de punctualiteit lager was: tijdelijke snelheidsbeperkingen (TSB's), tekorten aan beschikbaar treinmaterieel en (technisch) personeel en hinder tijdens werkzaamheden.

De Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL was in 2023 73,6%. Dit is fors lager dan de afgesproken bodemwaarde van 82,1%. ProRail en NS hebben geen rechtvaardigingsgrond aangedragen voor deze indicator. Wel hebben ze een brief gedeeld waarin de oorzaken verder worden toegelicht, die u ook als bijlage bij deze brief kunt vinden. De prestaties op de HSL zijn in 2023 ondermaats. Maar zoals NS en ProRail ook aangeven in hun brief, is dit niet alleen aan hen toe te schrijven, omdat bijvoorbeeld ook de constructiefouten bij de aanleg van de HSL een rol spelen. Ik verwacht van ProRail en NS een betere dienstverlening op de punten waar zij wel invloed op hebben. Conform artikel 24 van de vervoerconcessie van NS leg ik NS een boete op van € 500.000, het maximale boetebedrag voor een eerste keer niet behalen van de afgesproken bodemwaarde van een prestatie-indicator. Conform artikel 25 van de beheerconcessie van ProRail leg ik ProRail een maximale boete op van € 2,75 miljoen¹², waarvan € 2,625 miljoen voor het niet behalen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator voor de HSL (en € 125.000 voor het niet behalen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator klantoordeel goederenvervoerders). De geldsom die ProRail en NS betalen voor het niet behalen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator voor de HSL zal ook conform de afspraken in de concessies, in samenspraak met de consumentenorganisaties, door de concessieverlener (lees: het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat) worden bestemd en ingezet voor de reizigers op het hoofdrailnet.

Jaarrapportage impactvolle verstoringen

ProRail en NS rapporteren jaarlijks over de verstoringen die de meeste hinder voor reizigers hebben veroorzaakt. Ook staan ze gezamenlijk stil bij verbetermaatregelen. In 2023 waren er 146 verstoringen in de hoogste hinderklasse. Dit is een afname ten opzichte van 2022 (177), maar ten opzichte van de periode 2018–2021 is er nog steeds sprake van een verhoogd aantal storingen.

Het grootste verschil met eerdere jaren wordt verklaard door personeelsstakingen buiten het HRN. Ook was er de IT-storing bij Amsterdam waarvoor ProRail en NS diverse verbeteracties ondernemen, waaronder het verbeteren van het prognoseproces bij storingen met onbekende oorzaak, het borgen van de consistentie in berichtgeving en het eerder inzetten van de omroepinstallaties op stations voor specifieke communicatieboodschappen. Andere belangrijke oorzaken zijn technische storingen aan de infrastructuur (bijvoorbeeld bovenleidingbreuken en storingen aan treinbeveiliging en wissels) en storingen aan de infrastructuur als gevolg van factoren van buiten (zoals aanrijdingen en burchten van dassen). Alhoewel deze twee oorzaken zorgen voor een belangrijk aandeel, is er geen toename geconstateerd ten opzichte van vorige jaren.

¹¹ Kamerstuk 29 984, nr. 1181

¹² Volgens de concessie ontvangt ProRail een boete van € 75.000 per 0,1% punt verschil met de bodemwaarde (het verschil met de bodemwaarde is 8,5%). Het totale maximale boetebedrag per jaar voor alle prestatie-indicatoren is € 2,75 miljoen. Omdat ik voor het niet behalen van de bodemwaarde voor het klantoordeel goederenvervoerders een boete opleg van € 125.000, is het boetebedrag voor het niet behalen van de bodemwaarde van de prestatie-indicator Reizigerspunctualiteit 5 minuten op de HSL € 2,625 miljoen.

Jaarverantwoording ProRail

2023 was voor ProRail een bewogen jaar. ProRail heeft voor drie van de zeven prestatie-indicatoren niet de bodemwaarde gehaald. Door de tegenvallende prestaties is ProRail mij in totaal een geldsom verschuldigd van € 2,75 miljoen (zoals ook hierboven benoemd). Het is ProRail wel gelukt om bijna al het geplande werk te realiseren.

Per 1 januari 2025 vervalt de huidige beheerconcessie van ProRail. Zoals ik al eerder aan uw Kamer heb gemeld, ben ik voornemens om de beheerconcessie beleidsneutraal met vier jaar te verlengen.¹³ Dit doe ik voor het geval de omvorming van ProRail tot zbo eind dit jaar nog niet is afgerond. Het wetsvoorstel voor de publiekrechtelijke omvorming ProRail is door uw Kamer op 7 september 2023 op de lijst controversiële onderwerpen geplaatst. Op 12 januari 2024 heb ik bij uw Kamer een nota van wijziging ingediend, hiermee is het wetsvoorstel dusdanig aangepast dat ProRail wordt omgevormd tot privaatrechtelijk zbo. Met dit wetsvoorstel beoogt de regering de aansturing van ProRail te vereenvoudigen, de publieke verantwoording over de uitvoering van de wettelijke taken en de besteding van de publieke middelen te versterken en het fundament te leggen voor een duurzame goede samenwerking.

Hieronder licht ik de prestaties van ProRail verder toe. Ook sta ik kort stil bij vier andere belangrijke onderwerpen: de verstoringen die in 2023 zijn veroorzaakt door dassen en bevers, het vervangen van kwartshoudende ballast door kwartsloze ballast, een voorstel voor een verordening met betrekking tot capaciteitsverdeling van de Europese Commissie en chemische onkruidbestrijding.

Prestaties

Naast de gezamenlijke prestatie-indicatoren met NS zijn er prestatie-indicatoren die specifiek voor ProRail gelden. Dit zijn de Betrouwbaarheid regionale series, Impactvolle verstoringen op de infra, het Klantoordeel goederenvervoerders en het Klantoordeel reizigersvervoerders. Voor de prestatie-indicatoren «Impactvolle verstoringen op de infra» en «Klantoordeel reizigersvervoerders» scoorde ProRail beter dan de bodemwaarde.

Er waren 475 impactvolle verstoringen in 2023. Dit is ruim beter dan de bodemwaarde van 520 verstoringen. Alhoewel het aantal storingen hoger is dan in 2022, wil ik mijn waardering uitspreken voor het werk dat ProRail heeft verzet om het aantal storingen te beperken ondanks alle bemoeilijkende factoren.

De reizigersvervoerders beoordelen ProRail ieder jaar in het kader van de prestatie-indicator Klantoordeel reizigersvervoerders. De reizigersvervoerders gaven ProRail een 7 (exact hetzelfde als vorig jaar) en waren het minst tevreden over de beschikbaarheid van en werkzaamheden aan de infrastructuur. De hoogste score kreeg ProRail op het vlak van het vakmanschap van de medewerkers en van ProRail in het algemeen.

Helaas haalde ProRail voor de overige twee prestatie-indicatoren de bodemwaarde niet. De betrouwbaarheid van regionale series was in 2023 88,6%. De bodemwaarde is 90,7%. ProRail heeft aanspraak gemaakt op een rechtvaardigingsgrond en wijst in de brief die ze mij heeft gestuurd twee hoofdoorzaken aan: stakingen bij regionale vervoerders in het eerste kwartaal van 2023 en structurele personeelstekorten bij regionale

¹³ Kamerstuk 29 984, nr. 1177

vervoerders. Zonder deze factoren had ProRail de bodemwaarde wel gehaald en de hoofdoorzaken van de lagere score liggen buiten de invloedssfeer van ProRail. Om deze redenen leg ik geen sanctie op.

Voor de prestatie-indicator Klantoordeel goederenvervoerders kreeg ProRail wederom een onvoldoende van de goederenvervoerders, namelijk een 5. Dit is de derde keer binnen deze concessieperiode (ProRail kreeg ook in 2019 en 2022 een onvoldoende). Aan de hand van de onvoldoende van vorig jaar heeft ProRail in 2023 verdiepende gesprekken gevoerd over de onderwerpen waarvoor goederenvervoerders ProRail de laagste score gaven. Mede naar aanleiding van deze gesprekken heeft ProRail een aantal verbetermaatregelen in gang gezet. Ik vind het teleurstellend dat dit niet voldoende is gebleken om nu een voldoende te krijgen. De goederenvervoerders waren vooral kritisch met betrekking tot de beschikbaarheid van de infrastructuur en voorzieningen en de toekomst en ontwikkeling van de infrastructuur. De oorzaken achter de onvoldoende liggen bij ProRail zelf en ProRail maakt geen aanspraak op een rechtvaardigingsgrond. Om deze redenen leg ik conform artikel 25 van de beheerconcessie van ProRail een sanctie op van € 125.000. Ik verwacht van ProRail dat ze dit bedrag, samen met het boetebedrag van vorig jaar (€ 100.000) en in samenspraak met de goederenvervoerders, besteedt aan een doel dat ten goede komt aan het goederenvervoer. Ik verwacht ook van ProRail dat ze alles op alles zet om de dienstverlening voor de goederenvervoerders te verbeteren.

Verstoringen door dassen en bevers

Dassenburchten onder het spoor zorgden in 2023 op meerdere trajecten voor verstoringen, van het tijdelijk stilleggen van treinverkeer tot snelheidsbeperkingen, met hinder voor reizigers als gevolg. ProRail heeft het afgelopen jaar, in samenwerking met lenW, LNV en RVO, stappen gezet om de risico's voor de spoorweginfrastructuur als gevolg van graverij te beheersen en te verminderen. Zo werkt ProRail momenteel aan een landelijke monitoringsronde om in beeld te krijgen waar dassenburchten zitten (naast de al bekende 40 locaties), wat het risico is van iedere burcht en welke locaties vervolgens prioriteit krijgen voor herstel. Daarnaast werkt ProRail binnen dit programma aan een juridisch handelingskader om sneller herstel uit te kunnen voeren. Dit alles wordt gedaan met oog voor de natuur door middel van ecologische maatregelen als het aanleggen van kunstburchten en het nemen van preventieve maatregelen. Sinds het voorjaar is vooruitgang geboekt en is veel geleerd door ervaringen. Dit betekent echter niet dat verstoringen door onverwachts urgente graaflocaties volledig uit te sluiten zijn.

Kwartsloze ballast

ProRail heeft in 2023 verder gewerkt aan de transitie naar kwartsloze ballast. Er is echter nog niet genoeg kwartsloze ballast beschikbaar om kwartshoudende ballast volledig te vervangen. ProRail brengt de beschikbaarheid van kwartsloze ballast voor de komende jaren in kaart. Deze uitkomsten deelt ProRail in 2024 met de Nederlandse Arbeidsinspectie. Op basis van deze resultaten maken zij mogelijk verdere afspraken.

Capaciteitsverdeling

ProRail verdeelt de capaciteit op de hoofdspoorweginfrastructuur op basis van EU wet- en regelgeving en het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur op een eerlijke, transparante en non-discriminatoire manier. De goederenvervoerders en ProRail geven

aan dat het proces van de capaciteitsverdeling niet op de meest efficiënte manier is ingericht door de beperkingen die zich voordoen in het Besluit capaciteitsverdeling hoofdspoorweginfrastructuur. Ook belemmert het Besluit momenteel de implementatie van het sectorproject Time-Table-Redesign (TTR). Momenteel wordt de Spoorwegwet, waar het Besluit capaciteitsverdeling onder hangt, gemoderniseerd. Samen met een veranderde spoormarktordening zal de komende periode samen met ProRail en andere betrokken partijen gekeken worden naar hoe het nationale kader voor capaciteitsverdeling (nog) efficiënter kan worden ingericht, toegespitst op meerdere vervoerssoorten.

De Europese Commissie heeft in juli 2023 een voorstel voor een verordening over het gebruik van spoorwegcapaciteit in de gemeenschappelijke Europese spoorwegruimte uitgebracht, mede om de implementatie van TTR te bevorderen en te harmoniseren. Op verzoek van IenW heeft ProRail op 12 oktober 2023 een impactscan opgeleverd van deze conceptverordening van de Europese Commissie. Het BNC-fiche met de inzet van het kabinet over dit voorstel is op 27 oktober 2023 aan de Tweede Kamer gestuurd¹⁴, met als bijlage de impactscan van ProRail. Over dit voorstel wordt momenteel onderhandeld in de Europese Raad. Het Belgisch voorzitterschap streeft naar een Algemene Oriëntatie in de Transportraad van juni 2024. Het Europees parlement heeft op 12 maart 2024 een akkoord in eerste lezing bereikt. Na de Europese verkiezingen zal het Europees parlement hierover verder onderhandelen.

Chemische onkruidbestrijding

ProRail heeft zich het afgelopen jaar ingezet om natuurvriendelijke alternatieven te vinden voor chemische onkruidbestrijding (COB). Het streven hierbij was om via pilots succesvolle alternatieven te vinden om zo het gebruik van COB volledig uit te faseren in 2025. Zo heeft ProRail pilots uitgevoerd naar niet-chemische alternatieven zoals cryogene (koude) behandeling en alternatieven die vallen onder «green chemistry» zoals pelargonzuur. Hoewel de resultaten van deze pilots veelbelovend zijn, hebben ze geen alternatieve methoden opgeleverd die op korte termijn als volledige vervanging van COB kunnen dienen. ProRail heeft daarom geconcludeerd dat de ambitie van volledige uitfasering in 2025 onhaalbaar is. ProRail blijft zich richten op een zo spoedig mogelijke, volledige uitfasering van alle chemische onkruidbestrijdingsmiddelen en verwacht nu dat dit voor 2028 gerealiseerd kan worden. In de komende jaren zullen er tussenstappen worden gezet: zo wordt in steeds meer onderhoudscontracten het gebruik van COB verboden en wordt verder ingezet op het uitbreiden van de pilots om geschikte alternatieven te vinden.

Jaarverantwoording NS

In de eerste helft van 2023 waren de prestaties van NS op orde, de tweede helft van 2023 gaf een ander beeld. NS geeft aan dat de reiziger eind vorig jaar te weinig kon vertrouwen op een robuuste dienstverlening en dat zij alles in het werk zullen stellen om dat te verbeteren. Verder is er een «nieuw normaal» in het reisgedrag van reizigers geconstateerd. De forens is blijvend meer thuis gaan werken waardoor NS doordeweeks structureel minder reizigers heeft. Om meer reizigers aan te trekken, richt NS zich na een succesvolle pilot op het uitbreiden van NS Voordeel (nu NS Prijs Tijd Deals). Hiermee kunnen reizigers op rustige momenten met korting reizen. Hieronder zal ik de prestaties van NS toelichten, ik sta in het bijzonder stil bij het Algemeen Klantoordeel, het klantoordeel Sociale Veiligheid en de

¹⁴ Kamerstuk 22 112, nr. 3822

veiligheid van NS-personeel en Kwaliteit van Aansluitingen. Ook ga ik in op de problemen bij de instroom van de ICNG.

Prestaties

Naast de drie gezamenlijke prestatie-indicatoren (PI) gelden er acht prestatie-indicatoren specifiek voor NS, te weten: Zitplaatskans spits HRN; Zitplaatskans spits HSL; Aantal drukke treinen in de spits HRN; Gebruiks-vriendelijke reisinformatie; Kwaliteit van aansluitingen; Algemeen Klantoordeel HRN; Algemeen Klantoordeel HSL; en Klantoordeel Sociale Veiligheid. NS behaalt de bodemwaarden van de acht prestatie-indicatoren, met uitzondering van Kwaliteit van Aansluitingen (KvA). NS scoort op vier prestatie-indicatoren lager dan in 2022 en op drie prestatie-indicatoren die worden gepresenteerd in de OV-Klantenbarometer¹⁵ scoort NS gelijk of iets hoger dan in 2022.

NS wijst voor de lagere score van de prestaties veelal gelijke oorzaken aan als bij de gemeenschappelijke prestaties van NS en ProRail. De lagere score op Zitplaatskans en Aantal drukke treinen wijt NS dan ook aan gebrek aan inzetbaar materieel vanwege tekort aan technisch personeel, herfstweer en langdurige stremming wegens omleidingsroutes van drukke treintrajecten Den Bosch – Eindhoven en Den Haag – Leiden. Tot slot hadden de onderhoudswerkzaamheden rondom Gouda, Rotterdam en Schiphol en de vertraagde instroom van de ICNG ook een groot effect op de zitplaatskans op het HRN. De prestaties staan onder druk en ik vind het belangrijk dat NS zich blijft inzetten op een verbeterslag. Op de prestatie-indicator Algemeen Klantoordeel HRN beoordeelt de reiziger NS met een 7,7 gemiddeld. Deze score is gelijk aan 2022. Landelijk gezien wordt de veiligheid van de treinrit door reizigers beoordeeld met een 8,4 en stijgt deze waardering licht ten opzichte van 2022. Ik ben tevreden met de waardering van reizigers voor het openbaar vervoer en moedig NS aan tot verdere prestatieverbetering in 2024.

Algemeen Klantenoordeel Sociale Veiligheid

Ik vind het onverminderd belangrijk dat reizigers en personeel zich veilig voelen in het openbaar vervoer. Ik vind het daarom positief dat het veiligheidsgevoel in de trein door reizigers in 2023 hoger werd beoordeeld dan in 2022. NS geeft aan dat de zichtbaarheid en aanspreekbaarheid van veiligheidspersoneel een positief effect hebben op de veiligheidsbeleving van reizigers. In de jaarverantwoording wordt ook een stijging genoemd van incidenten tegen NS-personeel van 8% in 2023 ten opzichte van 2022. Ik vind dat zorgwekkend. Ik heb enorm veel respect voor het OV-personeel dat onze mobiliteit mogelijk maakt en vind het dan ook schandalig dat zij te maken krijgen met overlastgevers tijdens hun werk.

Het signaal van een toenemend aantal incidenten in het OV is niet nieuw. Tijdens het commissiedebat Openbaar vervoer en Taxi is hier recent al veel over gesproken en ik heb uw Kamer in de zomer van 2023 geïnformeerd over de ingezette aanpak.¹⁶ In mijn brief van afgelopen zomer heb ik een overzicht geschetst van enkele maatregelen om de ontwikkelingen omtrent sociale veiligheid te verbeteren, zoals de intensivering van acties uit de integrale aanpak overlast gevende asielzoekers, nauwere samenwerking tussen vervoerders en politie en het opstarten van onderzoeken om de kennis van de sector te verrijken.

¹⁵ CROW OV-Klantenbarometer

¹⁶ Kamerstuk 28 642, nr. 110, d.d. 26-07-2023

OV-bedrijven zijn in eerste instantie verantwoordelijk voor de veiligheid in het openbaar vervoer. Het is goed om te zien dat NS die verantwoordelijkheid serieus neemt en zich inzet om de sociale veiligheid te verbeteren. In sommige gevallen is NS afhankelijk van andere partijen bij het verbeteren van de sociale veiligheid op stations en in treinen, zoals het verbeteren van de informatiepositie van boa's. Ik steun NS waar mogelijk om de effectiviteit van deze maatregelen te vergroten. Zo is er op mijn initiatief sinds 2023 een actiescomité om samen met het Ministerie van Justitie en Veiligheid (JenV), politie en de OV-sector maatregelen te nemen om de sociale veiligheid te verbeteren. Op 8 maart 2024 heb ik uw Kamer per brief geïnformeerd over de laatste stand van zaken.¹⁷ Ik heb tijdens het commissiedebat van 17 april jl. toegezegd uw Kamer voor de zomer opnieuw per brief te informeren over de stand van zaken op sociale veiligheid in het OV.

Kwaliteit van aansluitingen

Voor de prestatie-indicator Kwaliteit van Aansluitingen (KvA) behaalt NS met 93,8% de bodemwaarde van 94% net niet. Deze prestatie-indicator meet de aansluitingen van NS op het regionale treinverkeer. NS geeft aan dat de oorzaken voor het niet behalen van de bodemwaarde van deze prestatie buiten de eigen invloedssfeer lagen, te weten: TSB's, vertragingen van internationale treinverbindingen uit Duitsland en langdurige werkzaamheden tussen Emmerich en Oberhausen. Voor het niet behalen van de bodemwaarde voor KvA heeft NS een rechtvaardigingsgrond¹⁸ aangedragen. De analyse bevestigt dat NS door oorzaken buiten de eigen invloedssfeer de bodemwaarde niet heeft gehaald. Ik heb daarom besloten de rechtvaardigingsgrond te honoreren en NS hiervoor geen boete op te leggen.

Intercity Nieuwe Generatie

Het afgelopen jaar heeft NS gewerkt aan het Proefbedrijf voor de Intercity Nieuwe Generatie (ICNG). Op 10 december 2023 heeft NS dit afgerond na een Ingebruikname Advies (hierna: IGA) voorgelegd te hebben aan de Stuurgroep HSL, bestaande uit NS, ProRail, IenW, ILT en Infrasppeed. Op het moment van de IGA was het bekend dat Alstom nog enkele problemen in de software moest verhelpen, en dat de software-update die deze problemen structureel moet oplossen vanaf medio 2024 beschikbaar is.

Met NS heb ik mijn zorgen gedeeld over de periode vanaf september 2024, waarin de drukte in de treinen toeneemt, de kans op uitval vanwege weersomstandigheden toeneemt en het oude materieel bijna uitgefaseerd is. Ik heb NS verzocht om zich op deze risico's voor te bereiden, mocht de instroom van de ICNG onverhoopt tegenvallen.

NS heeft mij inmiddels geïnformeerd dat de instroom anders verloopt dan verwacht. Vanwege vertraagde levering van de treinen ligt de prioriteit nu op volledige instroom op de HSL in 2024. NS voldoet hiermee op dit moment niet aan de eis uit de concessie om met materieel te rijden op de HSL-Zuid dat minimaal 200 kilometer per uur kan en mag rijden. Ik verwacht van NS dat zij vanaf de dienstregeling 2025 hier wel aan voldoet.

¹⁷ Kamerstuk 23 645, nr. 819, d.d. 08-03-2023

¹⁸ Zie bijlagen.

In reactie op de aanbevelingen van de Algemene Rekenkamer naar aanleiding van haar verantwoordingsonderzoek over 2021, heb ik toegezegd in de Kamerbrieven bij de jaarverantwoording en jaarplannen van NS aandacht te zullen besteden aan eventuele hierin benoemde risico's die mogelijk negatieve gevolgen hebben voor de naleving van de concessieverplichtingen. Hierover heb ik u in de Kamerbrief bij de jaarverantwoording over 2022 van NS geïnformeerd.¹⁹ Ik zal dit in de toekomst blijven doen voor zover de in de verantwoordingsdocumenten genoemde risico's hiertoe aanleiding geven.

Het personeelstekort betreft een dergelijk risico. In de jaarverantwoording over 2023 gaat NS (wederom) in op de maatregelen die zij het afgelopen jaar heeft getroffen om het personeelstekort te stabiliseren, en (deels) weer te verkleinen. De in 2022 gestarte *integrale aanpak personeelstekorten* heeft zijn vruchten afgeworpen, waardoor het aantal hoofdconducteurs en machinisten overeenkomt met de huidige behoefte. Dat vind ik erg positief. Aandacht blijft nodig in verband met de voortdurende krapte op de arbeidsmarkt, de voorziene personeelsbehoefte gerelateerd aan toekomstige uitbreidingen van de dienstregeling, en de opleidingsbehoefte van medewerkers in verband met ERTMS en de ICNG. Bij monteurs en Veiligheid & Servicemedewerkers is er evenwel nog sprake van krapte. De integrale aanpak van personeelstekorten is hierop aangepast, en voor deze groepen worden aanvullende maatregelen getroffen. Ik vraag NS mij te blijven informeren over de uitvoering van deze aanpak.

Moties en toezeggingen

Actueel beeld van de bodem- en streefwaarden

Tijdens het commissiedebat Spoor op 7 maart jl. heb ik toegezegd aan Kamerlid Van Dijk (NSC) om een actueel beeld van de bodem- en streefwaarden naar de Kamer te sturen.²⁰ Dit overzicht is in bijlage 1 bij deze brief te vinden. In het overzicht is, eenmalig in afwijking van de afspraken met NS en ProRail, aangegeven wat de prestaties in de eerste maanden van 2024 zijn geweest. Daaruit is af te leiden dat de prestaties van NS en ProRail onder druk staan. Tegelijkertijd is op te merken dat de prestaties al wel een lichte trend omhoog laten zien. Het volgende moment waarbij u over de prestaties wordt geïnformeerd, is met de reguliere halfjaar- en jaarverantwoording. Mijn oordeel over de prestaties geef ik – net als in deze brief – na afloop van het jaar. Er bestaat een brede en nadrukkelijke wens om de prestaties te verbeteren. Daarom zetten NS en ProRail in op diverse verbetermaatregelen. Daarnaast zal, zoals hieronder nader beschreven, worden ingezet op een programma onder de concessie.

Correctie maandcijfers Zitplaatskans in de Spits en Aantal drukke treinen per werkweek in halfjaarverantwoording 2024

NS heeft in de eerste maanden van 2024 het e-ticket verkoopsysteem vervangen. Hierdoor is het tijdelijk niet mogelijk om reizigersritten met een specifiek type e-ticket mee te nemen in de berekening voor de prestatie-indicatoren Zitplaatskans in de Spits HRN en HSL, en Aantal drukke treinen. Dit gaat volgens NS om ca. 1% van de reizigersritten. Dit betekent dat de realisatiedata van deze KPI's in de eerste helft van 2024 te hoog worden weergegeven (schatting: maandcijfers HRN en HSL circa

¹⁹ Kamerstuk 29 984, nr. 1102.

²⁰ TZ202403-055

0,2–0,5%pt, Aantal drukke treinen in de Spits te laag: maandscores circa 1–6 treinen te laag). De verwachting is dat in de 1e helft van 2024 een update van het nieuwe systeem gereed is en de maandcijfers met terugwerkende kracht kunnen worden gecorrigeerd. De juiste cijfers worden dan in de halfjaarverantwoording 2024 weergegeven.

Programma onder de concessie

Tijdens het commissiedebat Spoor op 7 maart jl. heb ik toegezegd om in overleg met ProRail en NS te kijken hoe de prestaties op het spoor verbeterd kunnen worden en heb ik aangegeven dat ik de mogelijkheid voor het opstellen van een verbeterprogramma openhoud. Met deze brief kom ik hier conform mijn toezegging²¹ op terug. Ik ga een verbeterprogramma onder de concessie starten en ben daarover met ProRail en NS in gesprek. Onderwerp van gesprek zijn onder andere het doel van het programma, de gewenste resultaten en de planning. Deze en andere aspecten zullen samenkomen in een plan van aanpak dat ProRail en NS opstellen. Dit zijn formele stappen die we met elkaar moeten doorlopen om een verbeterprogramma onder de concessie vorm te geven. Indien haalbaar zal ik conform motie Olger van Dijk²² voor het zomerreces een eerste versie van het plan van aanpak delen. Ik hecht eraan om aan te geven dat dit ProRail en NS er niet van weerhoudt om in de tussentijd verbeteringen door te voeren in het belang van de reiziger op het hoofdrailnet.

Maandelijks toetsen van punctualiteit en zitplaatskans op trajectniveau

Uw Kamer heeft verzocht om een reactie op de motie-Heutink²³. De motie verzoekt de regering om de punctualiteit en zitplaatskans maandelijks op trajectniveau te toetsen aan de afspraken in de HRN-concessie en hierover halfjaarlijks te rapporteren aan de Kamer. Tevens verzoekt uw Kamer om op basis van die resultaten in gesprek te gaan met NS en eventuele sancties te verbinden aan het niet nakomen van de afspraken in de HRN-concessie.

Voor een onderhandse gunning van de nieuwe concessie aan NS bestond brede steun in de Tweede Kamer. De nieuwe HRN-concessie is op 21 december 2023 verleend. Op verzoek van de Tweede Kamer zijn in (onder andere de laatste fase) afspraken gemaakt over de rapportage van resultaten op trajectniveau. NS gaat binnen de nieuwe HRN-concessie op verschillende vlakken (veel) meer informatie geven aan de concessieverlener dan in de huidige concessie het geval is. Met deze informatie kan ik beter het gesprek voeren met NS over haar prestaties en hoe zij deze (indien nodig) kan verbeteren. Er is niet voor gekozen om resultaatafspraken te maken op lijnniveau. Dit leidt tot tegenstrijdige prikkelerwerking in het systeem: prestatieverbetering op trajectniveau kan leiden tot lagere, landelijke prestaties en bodem- en streefwaarden. Uiteindelijk raakt dat meer reizigers negatief.

De (extra) informatie die van NS gevraagd wordt in de nieuwe concessie betreft onder andere de volgende afspraken:

- Een overzicht van de tien slechtst presterende reisrelaties op het gebied van zitplaatskans 2e klas Spits en Dal (en later: stop-stoptrajecten voor zitplaatstijd) en reizigerspunctualiteit 3 en 10 minuten. In de halfjaar- en jaarverantwoording geeft NS, inzicht in de reisrelaties die slechter presteren dan het landelijk gemiddelde.

²¹ TZ202403–053

²² Kamerstuk 29 984, nr. 1193

²³ Kamerstuk 29 984, nr. 1189

- NS rapporteert over zitplaatskans in de Spits tweede klas en zitplaatskans in het Dal tweede klas per aankomststation en voor de twintig meest voorkomende reisrelaties naar elk aankomststation via een dashboard op haar website, vergelijkbaar aan het dashboard dat de ProRail al hanteert voor reizigerspunctualiteit. NS geeft het in het artikel 12, derde lid van de concessie bedoelde inzicht in maandcijfers. In scope zijn alle stations die bediend worden door NS-treinen die vallen onder de Concessie. Het dashboard geeft alleen inzicht in de twintig meest gebruikte reisrelaties per station. Via het CIS kan over reizigerspunctualiteit en zitplaatskans meer inzicht worden verkregen.
- NS biedt inzicht in de reizigerspunctualiteit op 3 en op 10 minuten per aankomststation en voor de twintig meest voorkomende reisrelaties naar elk aankomststation via een dashboard op haar website, vergelijkbaar aan het dashboard dat ProRail al hanteert voor reizigerspunctualiteit. De meest voorkomende reisrelaties worden bepaald op basis van aantallen NS-reizigers die hetzelfde vertrek- en aankomststation bereizen. NS geeft dit inzicht in maandcijfers. Het vervoerproduct waar in artikel 12 van de concessie naar verwezen wordt betreft uitsluitend treinvervoer vallend onder deze Concessie.
- Tot slot levert NS via het CIS-detailinformatie aan, aan IenW, over bijvoorbeeld aankomstpunctualiteit (per station en treinserienummer) van het HRN.

Ik heb er vertrouwen in dat ik, mede op basis van de aanvullende informatie, NS beter kan sturen op het leveren van de gewenste prestaties. De mid-term review in 2029 is het uitgelezen moment om te evalueren of de uitvoering van de concessie bijdraagt aan de invulling van de beleidsdoelen. Dan wordt onder meer de werking van de sturingsrelatie beoordeeld, en het daarbij horende instrumentarium en sanctieringsregime.

Verwerken van tijdelijke snelheidsbeperkingen in de dienstregeling

Uw Kamer heeft een verzoek ingediend²⁴ om er bij NS op aan te dringen dat het schrappen in de dienstregeling vanwege een tijdelijke snelheidsbeperking niet mag worden uitgelegd als zijnde «punctualiteit».

Bij infrastructurele problemen op het spoor kan ProRail een tijdelijke snelheidsbeperking (TSB) opleggen om de spoorwegveiligheid te garanderen. TSB's liggen buiten de invloedssfeer van NS. Nu er sinds januari een TSB van 80 km/u geldt op een deel van de HSL, neemt NS de extra reistijd op in de dienstregeling. Hiermee verwacht NS de reiziger een meer betrouwbare dienstregeling te kunnen bieden. Omdat het aanpassen van de dienstregeling dient te passen binnen onze afspraken, heb ik NS gevraagd om inzichtelijk te maken wat de impact van TSB's zijn op de rijtijd en op het bedieningsniveau. Dit inzicht vraag ik NS te geven in de halfjaar- en jaarverantwoordingen waarover ik rapporteer aan uw Kamer.

Directe verbinding Enschede-Schiphol

Op 1 maart jl. heb ik uw kamer geïnformeerd over de achtergrond voor het tijdelijk opheffen van de rechtstreekse verbinding tussen Enschede en Schiphol in de dienstregeling van NS voor 2025²⁵. Zoals ik heb toegezegd in het commissiedebat Spoor van 7 maart jl.²⁶ en in lijn met de motie-Vedder c.s.²⁷ heb ik NS verzocht nog een keer te onderzoeken of er toch

²⁴ Kamerstuk 29 984, nr. 1190

²⁵ Kenmerk 2024Z02258

²⁶ TZ202403-056

²⁷ Kamerstuk 29 984, nr. 1196

reizigersvriendelijke alternatieven zijn waarmee de rechtstreekse verbinding in 2025 in stand kan worden gehouden. NS heeft naar aanleiding hiervan meerdere scenario's (nogmaals) onderzocht, maar concludeert dat álle onderzochte alternatieve scenario's een grotere negatieve impact hebben voor reizigers ten opzichte van het tijdelijk opheffen van de rechtstreekse verbinding Enschede – Schiphol, of logistiek niet maakbaar zijn. NS laat weten dat ook het herrouteren van de IC Berlijn geen optie is, omdat deze niet op Enschede stopt en een herrotering van deze trein voor veel reizigers een verslechtering van de dienstregeling zou betekenen. Omdat NS deze trein vanaf 2025 in Open Toegang rijdt, maakt deze ook geen onderdeel uit van de adviesaanvraag van NS. Gelet op de samenhang met het opheffen van de tijdelijke snelheidsbeperkingen op de HSL, kan op dit moment nog geen hard moment worden genoemd voor het herstel van de directe verbinding. Wel heeft NS mij, en de regio, te kennen gegeven de rechtstreekse verbinding te willen en zullen herstellen nadat de snelheidsbeperkingen worden opgeheven. De dienstregelingswijziging die hiervoor nodig is, vraagt wel enige doorlooptijd en kan op gezette momenten in het jaar doorgevoerd worden. Over relevante ontwikkelingen ten aanzien van de snelheidsbeperkingen informeer ik uw Kamer bij de reguliere verantwoordingsrapportages.

Besluit HRN-concessie 2025–2033

Zoals ik uw Kamer onlangs heb gemeld,²⁸ heeft de Europese Commissie in maart jongstleden een aanvullende aanmaningsbrief over de HRN-concessie gestuurd. Het gaat hier om een aanvulling bij de lopende ingebrekestellingsprocedure die de Europese Commissie in juli 2023 tegen Nederland is gestart over de gunning van de nieuwe HRN-concessie. Ik kan uw Kamer melden dat Nederland deze maand op de aanvullende aanmaningsbrief schriftelijk heeft gereageerd richting de Europese Commissie.

Ten aanzien van de Nederlandse bestuursrechtelijke procedure kan ik melden dat de inhoudelijke bezwaren van een aantal partijen tegen de gunning van de HRN-concessie inmiddels zijn ontvangen. Op verzoek van de bezwaarmakende partijen zijn de bezwaarschriften doorgezonden naar de rechter en vindt rechtstreeks beroep daarvan plaats²⁹. Deze Nederlandse bestuursrechtelijke procedure over het concessiebesluit vindt plaats bij het College van Beroep voor het bedrijfsleven (CBb).

Tot slot

2023 was een bewogen jaar voor ProRail en NS. Voor meerdere prestatie-indicatoren hebben ProRail en NS de bodemwaarde niet gehaald. Ik heb er begrip voor dat niet alle oorzaken achter de tegenvallende prestaties binnen de invloedssfeer van ProRail en NS liggen. Desalniettemin verwacht ik een beter spoorproduct. Ik verwacht dat ProRail en NS alles op alles zetten om de prestaties in 2024 weer te verbeteren. Hierbij wijs ik ProRail en NS ook op het feit dat voor 2024 de afgesproken streefwaarden gelden.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,
V.L.W.A. Heijnen

²⁸ Kamerstuk 29 984, nr. 1183

²⁹ Dit met toepassing van artikel 7:1a van de Awb

- Tabel met de actuele bodem- en streefwaarden en de prestaties in Q1 van 2024

Prestatie-indicator	Geldt voor ProRail en/of NS	Bodem-waarde t/m 2024	Streefwaarde 2024	Realisatie Q1 2024
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HRN	Beiden	88,9%	91,5%	88,8%
Reizigerspunctualiteit 15 minuten HRN	Beiden	96,7%	97,4%	96,9%
Reizigerspunctualiteit 5 minuten HSL	Beiden	82,1%	84,2%	60,8%
Zitplaatskans in de spits HRN	NS	94,3%	95,5%	93,7% ¹
Zitplaatskans in de spits HSL	NS	91,2%	94,9%	93,5% ¹
Aantal drukke treinen per week in de spits HRN	NS	110	100	111 ¹
Gebruiksvriendelijke reisinformatie	NS	65%	68,5%	81,3%
Kwaliteit van aansluitingen NS op andere vervoerders	NS	94,0%	95,6%	93,5%
Algemeen klantoordeel HRN	NS	7,3	7,5	Niet van toepassing
Algemeen klantoordeel HSL	NS	7,2	7,4	Niet van toepassing
Klantoordeel sociale veiligheid	NS	7,7	7,9	Niet van toepassing
Impactvolle storingen op de infrastructuur	ProRail	520	450	156
Betrouwbaarheid regionale series	ProRail	90,7%	93,7%	91,2%
Klantoordeel goederenvervoerders	ProRail	6	7	Niet van toepassing
Klantoordeel reizigersvervoerders	ProRail	6	7	Niet van toepassing

¹ Voorlopige cijfers. Toelichting: door een ontbrekende databron ontbreken ca. 1% van de reizigersritten. Bij de halfjaarverantwoording zal dit met terugwerkende kracht gecorrigeerd worden.



Aan

Staatssecretaris

nota

Beantwoording nadere vragen Stand van de Uitvoering
2023 van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

TER BESLISSING

Datum
23 juni 2025

Onze referentie
IENW/BSK-2025/142878

Opgesteld door
Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering

Eigenaarsadvisering

Beslistermijn
07-07-2025

Bijlage(n)
7

Aanleiding

Op 8 april heeft de BBB-fractie in de Eerste Kamer nadere vragen gesteld over de Stand van de Uitvoering 2023 van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Geadviseerd besluit

U kunt de bijgevoegde beantwoording aan de Kamer sturen.

Kernpunten

De leden van de BBB-fractie uit de Eerste Kamer hebben naar aanleiding van de beantwoording van de door hun eerder gestelde vragen over de Stand van de Uitvoering 2023 van IenW vervolgvragen gesteld.

In de Stand van de Uitvoering van 2023 zijn de tien uitvoeringsorganisaties van ons departement aan het woord gekomen om op transparante wijze aan te geven tegen welke uitdagingen en knelpunten zij op dat moment aanliepen bij de uitvoering van IenW beleid.

De Stand van de Uitvoering is een samengesteld product waarbij de inbreng van de uitvoeringsorganisaties vergezeld is van een reactie van de beleids- en bestuurskern van IenW.

Krachtenveld

- De gestelde vragen gaan over DGMO en ProRail, de beantwoording is daarom met hen afgestemd. De eerste vraag van de BBB naar de overlegstructuur is breed gesteld. De overleggen waar de BBB naar verwijst gaan vooral over de problemen met grote gravers zoals dassen en bevers.
- De beantwoording over het toesturen van brieven over uitvoeringsproblematiek is afgestemd met HBJZ en DBO.

Toelichting

Politieke context

De vragen van de BBB-fractie gaan over het belang van natuur en veiligheid op het spoor en het overleg wat IenW en ProRail daarover voeren met het ministerie van LNV en uitvoeringsorganisatie Rijksdienst voor Ondernemend Nederland (RVO). De leden hebben gevraagd naar de kosten, daar wordt op dit moment nog onderzoek naar gedaan.

Daarnaast wordt gevraagd naar de informatievoorziening richting de Eerste Kamer. De departementen sturen de Eerste en Tweede Kamer altijd alle correspondentie, alleen nemen beide Kamers alleen de aan hen gerichte brieven in behandeling. De brieven waar de BBB-fractie specifiek om heeft gevraagd zijn toegevoegd als bijlage. Voor toekomstige brieven kan steeds een afweging worden gemaakt of specifieke verzending aan de EK ook aan de orde kan zijn.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
2	Brief aan parlement beantwoording nadere vragen Eerste Kamer	Dit betreft de brief die de beantwoording van de gestelde vragen bevat.
3	Ter info: Brief aan min IenW	Dit betreft de brief vanuit de Eerste Kamer met de gestelde vragen.
4	Bijlage 1: Kamerstukken II 2023/24, 29 398, nr. 1110	Dit betreft de Kamerbrief over maatregelen verkeersveiligheid.
5	Bijlage 2: Kamerstukken II 2023/24, 29 298, nr. 1139	Dit betreft de Kamerbrief over maatregelen verkeersveiligheid.
6	Bijlage 3: Kamerstukken II 2024/25, 30 373, nr. 80	Dit betreft de Kamerbrief over het vervoer van gevaarlijke stoffen.
7	Bijlage 4: Kamerstukken II 2023/24, 29 984, nr. 1201	Dit betreft de Kamerbrief over het vervoer- en beheerplan op het spoor.

Datum

23 juni 2025

Onze referentie

IENW/BSK-2025/142878

Opgesteld door

Financiën en Integrale
Bedrijfsvoering

Eigenaarsadvisering

Aan

Staatssecretaris

Bijlage(n)

7