



DE NATIONALE
ASSEMBLÉE
VAN DE REPUBLIEK SURINAME

Onafhankelijkheidsplein 10 / Henck Arronstraat 2-4 & 6
Paramaribo, Suriname | Tel.: +597 475-180 (Centrale) | www.dna.sr

DNA no.: 742/26

Paramaribo, 28 april 2026

De President van de
Republiek Suriname
Mevrouw drs. J. Simons

Onderwerp: aanbieding Eindverslag

Mevrouw de President,

Hierbij doe ik u toekomen het Eindverslag der Commissie van Rapporteurs voor de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijkswet 1971 (G.B. 1917 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33), alsmede nadere wijziging van de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)

De Voorzitter van
De Nationale Assemblée,

Dr. h.c. ir. Michael Ashwin Adhin

Cc: De Vice-President van de Republiek Suriname
De Minister van Justitie en Politie



**WET van,
houdende nadere wijziging van de Rijwet
1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk
gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33), alsmede
nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheids-
verzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33,
zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)**

**Eindverslag
der
Commissie van Rapporteurs**

PREADVIES

De Commissie van Rapporteurs (hierna te noemen de Commissie) heeft kennis genomen van de onderhavige ontwerpwet en de daarbij behorende Memorie van Toelichting.

De bovengenoemde ontwerpwet heeft als doel (hoofdbeginsel), het gelijk stellen van elektrische voertuigen met "gewone voertuigen" zodat dezelfde verkeersregels van toepassing zijn en het onder de verzekeringsplicht brengen van elektrische voertuigen.

De Commissie heeft op **donderdag 19 maart 2026** haar eerste commissievergadering gehad, waarbij zij de werkwijze en het te volgen traject van haar onderzoek inzake de ontwerpwet heeft besproken en vastgelegd.

In het Preadvies zijn ten aanzien van de fundamentele van de ontwerp houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33)), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33)), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)

gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16) de volgende vraag- en aandachtspunten opgenomen, t.w.:

- De voorgestelde wijziging beperkt zich tot het verplicht stellen van een verzekering voor elektrische voertuigen. Tevens wordt voorgesteld voor het introduceren van een punten rijbewijs;
- Ten aanzien van de rijbevoegdheid rijst de vraag waarom een houder van een geldig BE-rijbewijs opnieuw een theorie- als praktijkexamen dient af te leggen teneinde een nieuwe categorie rijbewijs te verkrijgen;
- Voorts wordt aanbevolen om expliciet een leeftijdsgrens in de wet op te nemen voor het besturen van elektrische rijwielen, inhoudende dat een bromfiets vanaf de leeftijd van 16 jaar mag worden bestuurd.

(zie Preadvies d.d. 24 maart 2026 en het verslag van de Commissie d.d. 19 maart 2026 (Cie.-056/ C.v.R. Rijwet 1971/01- 2026).

VOORONDERZOEK

In de Huishoudelijke Vergadering van **donderdag 09 april 2026 (H.08)** heeft De Nationale Assemblée zich gebogen betreffende het door de Commissie uitgebrachte Preadvies. De Nationale Assemblée heeft tijdens de Huishoudelijke Vergadering besloten mee te gaan met het voorstel van de Commissie van Rapporteurs betreffende het te verrichten onderzoek van de onderhavige ontwerpwet.

❖ Gehouden vergaderingen

- De Commissie heeft op **donderdag 19 maart 2026** haar eerste vergadering gehad, waarbij zij de werkwijze en het te volgen traject van haar onderzoek inzake de ontwerpwet heeft besproken en vastgelegd. Hierbij zijn er enkele stakeholders geïdentificeerd, t.w.:
 - De Minister van Justitie en Politie en deskundigen;

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33)), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)



- De Surinaamse Vereniging van Assurantie Maatschappijen (SURVAM);
- Het Waarborgfonds;
- Een vertegenwoordiger van de afdeling Verkeer (van het Ministerie van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening).

(zie Preadvies d.d. 24 maart 2026 en verslag van de Commissie d.d. 19 maart 2026 (Cie.-056/ C.v.R. Rijwet 1971/01- 2026).

- Op donderdag 02 april 2026 heeft de Commissie een vergadering gehouden met de Minister van Justitie en Politie en zijn deskundigen, de Minister van Openbare Werken en Ruimtelijke Ordening en zijn deskundigen, en SURVAM. Tijdens de commissie vergadering van de voorgenomen wijziging van de Rijwet en de Wet Aansprakelijkheidsverzekering Motorrijtuigen zijn enkele voorstellen en vraagstukken naar voren gebracht. Vanuit de zijde van de Minister van Openbare Werken is primair aandacht gevraagd voor de vergoedingsproblematiek bij schade aan wegmeubilair. Voorgesteld is om wettelijk te verankeren dat schade aan infrastructuur, ongeacht of deze expliciet is opgenomen in een politierapport automatisch voor vergoeding in aanmerking komt via verzekeringsmaatschappijen. Dit dient ter voorkoming van administratieve afhankelijkheid van proces-verbalen van de politie en ter verlichting van de uitvoeringslasten voor de overheid.

De Minister van Justitie en Politie heeft de nadruk gelegd op de urgentie van wetswijziging in het licht van toenemende verkeersongevallen. Hij heeft voorgesteld om:

- zwaardere sancties in te voeren, waaronder mogelijke verhoging van strafmaten;
- het invorderen van rijbewijzen vaker toe te passen;

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33)), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33,zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)

- het concept van een puntenrijbewijs verder te operationaliseren, welke bij staatsbesluit moet plaatsvinden.
- Een transformatie van het Verkeersveiligheidsinstituut naar een zelfstandige Verkeersveiligheidsautoriteit, met eigen bevoegdheden en institutionele slagkracht, teneinde toezicht en beleidsuitvoering te versterken.

Vanuit SURVAM zijn uitgebreide technische en juridische voorstellen gepresenteerd. Deze omvatten onder meer:

- Modernisering van de definitie van motorrijtuigen, met expliciete opname van elektrische voertuigen;
- Differentiatie binnen e-bikes, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen:
 - lichte e-bikes (vergelijkbaar met fietsen, vrijgesteld van WAM),
 - speed pedelecs (WAM-plichtig, met kenteken, verzekering en helmplicht).
- Harmonisatie tussen Rijwet en WAM-wet, met duidelijke koppeling tussen strafrechtelijke aansprakelijkheid en verzekeringsplicht;
- Digitalisering van verzekeringsbewijzen, inclusief afschaffing van fysieke stickers en invoering van centrale digitale registers;
- Verplichte keurings- en handhavingsregimes voor elektrische voertuigen;
- Daarnaast is gewezen op de noodzaak van een overgangsregeling bij invoering van de nieuwe wijziging;

Door de Commissie zijn diverse fundamentele vragen gesteld, waaronder:

- In hoeverre instrumenten zoals het puntenrijbewijs, zwaardere straffen en ouderlijke

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)

aansprakelijkheid daadwerkelijk bijdragen aan gedragsverandering.

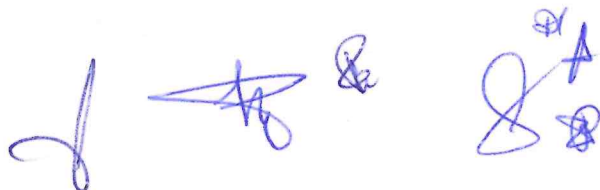
- Of het strafbaar moet zijn een voertuig ter beschikking te stellen aan een niet-rijbevoegde bestuurder.
- Wat is de noodzaak en proportionaliteit van regulering, mede gezien de sociale functie van e-bikes als betaalbaar transportmiddel.
- Een centrale vraag betreft de toelaatbaarheid van deelname van minderjarigen aan het verkeer, met name op e-bikes.
- Is er data beschikbaar omtrent e-bike-ongevallen.
- Beschikt de Staat over voldoende capaciteit voor effectieve controle.

Door de aanwezige stakeholders zijn de gestelde vragen op consistente en inhoudelijk onderbouwde wijze beantwoord. Daarbij is door de Minister van Justitie en Politie erkend dat maatschappelijke weerstand bestaat ten aanzien van bepaalde maatregelen, doch is tevens bevestigd dat deze instrumenten in onderzoek zijn en deels reeds wettelijk zijn verankerd, zij het nog niet volledig geïmplementeerd. Voorts is aangegeven dat, hoewel het ter beschikking stellen van een voertuig aan een niet-rijbevoegde bestuurder niet in alle gevallen expliciet strafbaar is gesteld, de civielrechtelijke aansprakelijkheid in beginsel bij de eigenaar berust, waarbij nadere juridische verduidelijking in overweging wordt genomen.

Ten aanzien van de beschikbaarheid van data is toegelicht dat specifieke gegevens momenteel beperkt voorhanden zijn als gevolg van het ontbreken van een verzekeringsplicht, terwijl wel bredere statistieken inzake tweewielers beschikbaar zijn. Deskundigen hebben daarnaast benadrukt dat regulering primair gericht is op het waarborgen van verkeersveiligheid en het creëren van adequate veiligheidscondities, en niet op het beperken van de toegankelijkheid van vervoersmiddelen.

Verder is onderstreept dat bepaalde vraagstukken, waaronder de deelname van minderjarigen aan het

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)



verkeer, dienen te worden aangemerkt als fundamentele beleidskwesties die nadere normering vereisen, mede in het licht van ouderlijke verantwoordelijkheid. Tot slot heeft de minister van Justitie en Politie gewezen op bestaande capaciteitsbeperkingen binnen het handhavingsapparaat, waarbij is benadrukt dat reeds verbetertrajecten binnen het politiekorps in uitvoering zijn.

(zie verslag van de Commissie d.d. 02 april 2026 (Cie.-067/ C.v.R. Rijwet 1971/02 - 2026).

De commissie heeft op **dinsdag 28 april 2026** een vergadering gehouden waarbij de volgende vraag- en aandachtspunten zijn aangehaald:

- De commissie heeft aangegeven dat er geen stakeholders meer aangehoord zullen worden inzake onderhavige wetsontwerpen. Hiermee kan het vooronderzoek worden afgesloten en kan overgegaan worden tot het uitbrengen van Eindverslag.

(zie verslag van de Commissie d.d. 28 april 2026. Cie-087/ C.v.R. Rijwet 1971/04 – 2026)

❖ Data gehouden vergaderingen van de Commissie

De Commissie heeft in totaal 3 commissievergaderingen gehouden en wel op 19 maart 2026, 02 en 28 april 2026.

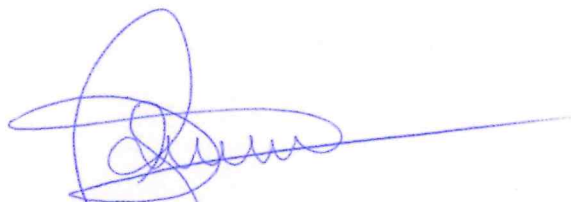
BESLUITEN

- De Commissie zal in de Huishoudelijke Vergadering verslag uitbrengen;
- De Commissie komt tot de conclusie dat overgegaan kan worden tot de Plenaire Openbare behandeling van de bedoelde ontwerpwet met de hierbij behorende Memorie van Toelichting;

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)

- De Commissie stelt voor dat eventueel te rijzen vragen aandachtspunten tijdens de Plenaire Openbare behandeling aan de orde gesteld kunnen worden.

Paramaribo, 28 april 2026



S. Betterson (Vz)



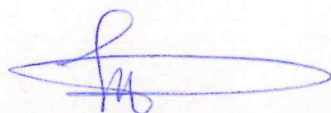
I. Edwards



N. Amatmohamed



D. Hoever



L. Doorson



E. Jones



V. Ramsukul

Eindverslag van de ontwerpwet houdende nadere wijziging van de Rijwet 1971 (G.B. 1971 no. 65, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2022 no. 33)), alsmede nadere wijziging van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (S.B. 1979 no. 33, zoals laatstelijk gewijzigd bij S.B. 2006 no. 16)