



TER BESLISSING

Datum

29 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/338690

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Wegen en Verkeersveiligheid
Voertuigen en digitale
infrastructuur

Beslistermijn

06-12-2024

Bijlage(n)

3

Aan

Minister

nota

Kamerbrief stand van zaken voertuigautomatisering

Aanleiding

Uw voorganger heeft aan de Kamer toegezegd om hen jaarlijks te informeren over het verloop van de slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer (*automated driving systems*, ADS). ADS is een onderwerp dat doorgaans in het Commissiedebat Verkeersveiligheid wordt behandeld. Het eerstvolgende CD is op 18 december a.s. In de beslisnota voor de beleidskompassen testen op de openbare weg (RONDZENDMAP-2024/13597) wordt u o.a. gevraagd akkoord te gaan met het verzenden van een Kamerbrief. Hierbij ontvangt u een concept.

Geadviseerd besluit

1. Graag uw akkoord op het verzenden van de Kamerbrief stand van zaken geautomatiseerde voertuigen tegen 11 december (een week voorafgaand aan het CD Verkeersveiligheid);
2. Graag aangeven of u een bespreking in de Staf DGMO-RWS van 3 december wenst over deze Kamerbrief en de bij u voorliggende beleidskompassen¹ om testen op de openbare weg van geautomatiseerde voertuigen mogelijk te maken.

Kernpunten

- De Kamerbrief van februari jl. ging uitsluitend over ADS. U geeft in de voorliggende Kamerbrief meer informatie aan de Kamer over de stand van zaken wat betreft voertuigautomatisering. Hieronder valt zowel ADS als geavanceerde rijtaakondersteuning door rijhulpsystemen (*advanced driver assistance systems*, ADAS). Deze systemen zijn al toegestaan in Nederland en rijden al op de openbare weg, en ondersteunen de bestuurder, bijvoorbeeld bij het remmen, gas geven en het sturen.
- De brief is opgebouwd uit 3 onderdelen:
 - A. stand van zaken geautomatiseerd vervoer (ADS);
 - B. stand van zaken geautomatiseerde rijtaakondersteuning door rijhulpsystemen (ADAS);
 - C. Motie-Boswijk c.s. over een analyse van de risico's van elektrische auto's voor de nationale veiligheid: door de complexiteit van de vraag geeft u aan meer tijd nodig te hebben voor de beantwoording van de motie.

¹ RONDZENDMAP-2024/13597

- Uw hoofdboodschap is dat u het testen op de openbare weg van geautomatiseerde vervoer mogelijk gaat maken middels een wetswijziging, en dat u werkt aan een slimme en verantwoorde introductie hiervan op de Nederlandse openbare wegen. Het jaar 2025 wordt benut om dit voorstel gereed te maken en daarna de internetconsultatie te starten.
- Voor de Kamer is het nieuwe informatie dat de beleidskompassen testen op de openbare weg t.b.v. typegoedkeuring en t.b.v. andere doeleinden klaar zijn, en daarmee zal het traject voor het aanpassen van de Wegenverkeerswet 1994 worden gestart. U heeft via een separate rondzendmap² de beslisnota en de beleidskompassen ontvangen om uw akkoord hiervoor te krijgen.
- Het is niet gebruikelijk dat de beleidskompassen in deze fase worden openbaargemaakt. Bij de internetconsultatie wordt een samenvatting van het beleidskompas gepubliceerd en de stukken worden als bijlage verstuurd op het moment dat het voorstel aanhangig wordt gemaakt bij de Tweede Kamer. U kunt ervoor kiezen om de beleidskompassen als bijlage mee te sturen met de Kamerbrief. Ons advies is positief; u kunt het meesturen met de Kamerbrief om de Kamer van meer informatie te voorzien.
- Verder bevat de brief een actualisatie op het terrein van internationale inzet van Nederland, de voorbereiding van de maatschappij op de komst van geautomatiseerde voertuigen (en de eerder in de Kamerbrief van februari geïdentificeerde kansrijke toepassingen, zoals geautomatiseerd OV en goederenvervoer), en implicaties voor uitvoering en de uitvoeringsorganisaties.
- Daarnaast bevat de brief informatie over de meest recente ontwikkelingen op het gebied van zeer geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS): deze technologie ontwikkelt snel en er is al veel mogelijk op de Nederlandse openbare weg onder verantwoordelijkheid van de bestuurder.
- Verdere proces is als volgt:
 - di 3 dec Evt. bespreken in Staf met de minister
 - vr 6 dec Evt. nieuwe versie Kamerbrief in weekendtas minister
 - ma 9 dec Kamerbrief terug van minister, aanpassingen verwerken
 - wo 11 dec Versturen Kamerbrief
 - wo 18 dec CD Verkeersveiligheid

Datum

29 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/338690

Opgesteld door

Directoraat-Generaal Mobiliteit
Wegen en Verkeersveiligheid
Voertuigen en digitale
infrastructuur

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

Krachtenveld

De Kamerbrief is afgestemd met de taskforce ADS-leden: HBJZ, RWS, CBR, RDW en JenV.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief stand van zaken voertuigautomatisering	Stand van zaken voertuigautomatisering
03	Geautomatiseerd vervoer: Beleidskompassen testen op de weg voor typegoedkeuring en	Akkoord vragen aan de bewindspersoon op de

² RONDZENDMAP-2024/13597

	testen op de weg voor andere doeleinden	beleidskompassen om het wetgevingstraject te starten.
04	Beleidskompas testen op de openbare weg t.b.v. typegoedkeuring	Beleidskompas
05	Beleidskompas testen op de openbare weg t.b.v. andere doeleinden	Beleidskompas

Datum
29 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/338690

Opgesteld door
Directoraat-Generaal Mobiliteit
Wegen en Verkeersveiligheid
Voertuigen en digitale
infrastructuur

Aan
Minister

Bijlage(n)
1

Leeswijzer bij onderliggende beslisnota's

Datum	Naam beslisnota	Toelichting
8 november 2024	Geautomatiseerd vervoer: Beleidskompassen testen op de weg voor typegoedkeuring en testen op de weg voor andere doeleinden	Akkoord vragen aan de bewindspersoon op de beleidskompassen om het wetgevingstraject te starten.



Aan

Minister

nota

Geautomatiseerd vervoer: Beleidskompassen testen op de weg voor typegoedkeuring en testen op de weg voor andere doeleinden

TER BESLISSING

Datum

25 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/324771

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Beslistermijn

02-12-2024

Bijlage(n)

3

Aanleiding

In de Actieagenda auto staat dat Nederland richting 2050 voorop wil blijven lopen in de ontwikkeling van innovatieve automobilititeit. Door de technologische ontwikkelingen wordt de auto steeds slimmer en de automatisering van voertuigen biedt kansen voor o.a. de verkeersveiligheid, doorstroom en andere maatschappelijke toepassingen. Daarom werken we hard aan een verantwoorde en veilige introductie van geautomatiseerd vervoer. Hiermee geeft u ook uitvoering aan speerpunt 4 van de Actieagenda Auto.

Nederland heeft altijd een vooraanstaande rol gehad in de ontwikkeling van geautomatiseerd vervoer, mede vanwege de kansen voor het Nederlandse mobiliteitssysteem. In 2016 heeft Nederland – als voorzitter van de Europese Raad – met de *Declaration of Amsterdam*¹ het initiatief genomen om EU-regelgeving rond geautomatiseerde voertuigen te harmoniseren. Ook was Nederland de eerste EU-lidstaat dat nationale regelgeving had om experimenten uit te voeren op de weg met geautomatiseerde voertuigen zonder menselijke bestuurder aan boord.

Nu is er sinds juli 2022 Europese regelgeving van kracht waarmee fabrikanten typegoedkeuringen kunnen aanvragen voor geautomatiseerde rijsystemen (*advanced driving systems* (ADS)). Nederland is als lidstaat verplicht om deze Europese wetgeving om te zetten in nationale wetgeving. Een nieuw onderdeel van het typegoedkeuringsproces is dat de werking van het systeem moet worden getest door rond te rijden in het dagelijks verkeer. Het huidige wettelijke nationale kader voorziet nog niet in een regeling om deze verplichte testen voor typegoedkeuring op de openbare weg in Nederland uit te voeren. De Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) en mogelijk onderliggende regelgeving moet daarom worden aangepast zodat een nationaalrechtelijk kader wordt gecreëerd voor het testen op de openbare weg ten behoeve van de typegoedkeuring. Daarnaast is het wenselijk dat er ook een ruimere grondslag komt voor het testen van geautomatiseerd vervoer op de openbare weg voor andere doeleinden dan de typegoedkeuring. Deze nieuwe Europese regelgeving

¹ *Declaration of Amsterdam on cooperation in the field of connected and automated driving* (Verklaring voor de gezamenlijke onderneming van zelfrijdende voertuigen, op 14 april 2016 door de EU-lidstaten aangenomen onder Nederlands voorzitterschap), bijlage bij Kamerstukken II 2015/16, 21 501-33, nr. 592

biedt ook veel kansen. Fabrikanten en overheden kunnen zo namelijk veel kennis en ervaring opdoen met voertuiginnovaties op de openbare weg in Nederland, wat van grote meerwaarde is voor de positie van Nederland.

Voor het wijzigen van de nationale wet -en regelgeving voor geautomatiseerd vervoer zijn er twee beleidskompassen opgesteld, en deze leggen we nu graag aan u voor ter akkoord.

Geadviseerde besluiten

1. Graag uw akkoord op de twee beleidskompassen: A) testen op de openbare weg voor typegoedkeuring, en B) testen op de openbare weg voor andere doeleinden. Daarmee maakt u het mogelijk om de verplichte testen voor geautomatiseerd vervoer op de openbare weg in het kader van de typegoedkeuring uit te voeren en creëert u een ruimere grondslag voor het testen van geautomatiseerd vervoer voor andere doeleinden dan typegoedkeuring. De WVV 1994 en mogelijk onderliggende regelgeving zal hiervoor worden aangepast.
2. U wordt geadviseerd om een Kamerbrief te sturen voorafgaand aan het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 18 december a.s. Uw voorganger heeft eerder toegezegd aan de Kamer dat zij elk jaar een voortgangsbrief ontvangen over ADS. U wordt tevens geadviseerd om de zichtbaarheid van ADS te vergroten door aan te sluiten bij de communicatie van de Actieagenda Auto.

Kernpunten

Voor beide beleidskompassen geldt:

- Nederland steunt de introductie van geautomatiseerd vervoer en zet in op een 'verantwoorde introductie en slimme inpassing' in het mobiliteitssysteem². Dit houdt in dat Nederland uitgaat van een positieve bijdrage aan geautomatiseerd vervoer.
- Uw akkoord op beide beleidskompassen zorgt ervoor dat het wetstraject kan starten. Daarmee maakt u het testen van geautomatiseerde voertuigen op de openbare weg in Nederland mogelijk.

Ad 1A) Specifiek voor beleidskompas testen op de openbare weg voor typegoedkeuring:

- Nederland is verplicht om het nationale recht in overeenstemming te brengen met het internationaal en Europees recht op het gebied van voertuigregelgeving. Dat betekent dat in Nederland het toestaan van praktijktesten met niet-goedgekeurde voertuigen op de openbare weg mogelijk gemaakt moet worden ten behoeve van de (type)goedkeuring. Daarvoor zijn aanpassingen in nationale wet- en regelgeving noodzakelijk.
- Op dit moment ontbreekt er een juridische grondslag in de WVV 1994 en onderliggende regelgeving.
- Recente Europese regelgeving schrijft voor dat er voor bepaalde voertuigen of onderdelen testen op de openbare weg moeten plaatsvinden als onderdeel van het typegoedkeuringsproces.
- Het mogelijk maken van het testen voor typegoedkeuring biedt veel kansen voor Nederland. Fabrikanten en overheden kunnen hierdoor een typegoedkeuring aanvragen en voertuiginnovaties ontwikkelen die geschikt zijn voor gebruik op de openbare weg in Nederland. Daarnaast kan de RDW

Datum

25 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/324771

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

² Kamerstuk 31 305, nr. 445 "Slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer".

zo een blijvende invulling geven aan de beleidsambitie om een toonaangevende (Europese) typegoedkeuringsautoriteit te zijn.

Datum

25 november 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/324771

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Ad 1B) Specifiek voor beleidskompas testen op de openbare weg voor andere doeleinden:

- Naast het testen voor typegoedkeuring willen fabrikanten en overheden³ geautomatiseerde systemen in voertuigen voorafgaand aan het verkrijgen van typegoedkeuring ook testen op de openbare weg voor andere doeleinden. Deze testen voor andere doeleinden – ook wel praktijkproeven genoemd – zijn van belang om ervaring op te doen, te leren en specifieke data te verzamelen voor de inpassing van deze systemen in het Nederlandse verkeer. Deze testfase voor praktijkproeven wordt de pre-homologatie fase genoemd.
- De wens van fabrikanten en overheden om in de pre-homologatie fase praktijkproeven te kunnen doen op de openbare weg kan momenteel niet volledig worden gefaciliteerd in Nederland.
- Indien Nederland onvoldoende de testbehoefte faciliteert, is de vrees dat fabrikanten en overheden zullen uitwijken naar testmogelijkheden in het buitenland. Hierdoor kan er geen ervaring opgedaan worden met het Nederlandse mobiliteitssysteem en specifieke Nederlandse verkeersscenario's.

Ad 2) Communicatie

Uw voorganger heeft eerder toegezegd aan de kamer dat zij elk jaar een voortgangsbrief ontvangen over het ADS-dossier. De laatste keer dat de Kamer hierover was geïnformeerd met een brief was in februari jl. U kunt ervoor kiezen om voorafgaand aan het Commissiedebat Verkeersveiligheid van 18 december a.s. een eigenstandige updatebrief te sturen. Indien akkoord, dan zorgt de dienst tijdig voor een conceptbrief, die aan u voorgelegd zal worden.

U heeft aangegeven een Actieagenda Auto te willen lanceren. In deze agenda is het ADS-beleid incl. bijgevoegde beleidskompassen ook opgenomen. U kunt ervoor kiezen om via de Actieagenda Auto meer zichtbaarheid te geven aan geautomatiseerd vervoer in Nederland. Indien akkoord, zal worden gezorgd dat ADS wordt meegenomen in de communicatie.

Krachtenveld

De beleidskompassen zijn afgestemd met HBJZ, JenV, RDW, CBR en RWS. We hebben op dit dossier een intensieve samenwerking met deze partijen.

Toelichting

Internationale/Europese context

Met deze wetswijzigingen brengt Nederland de nationale juridische kaders in overeenstemming met internationale en Europese wet- en regelgeving.

Politieke context

Op 13 februari jl. is er een brief⁴ naar de Tweede Kamer verzonden over de implementatie van de EU-wetgeving voor geautomatiseerd vervoer in Nederland.

Juridische overwegingen

³ Het kan hier gaan om uitvoeringsorganisaties zoals het CBR, maar ook gemeenten en provincies.

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 445 "Slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer".

Gezien de samenhang tussen de beleidskompassen en het feit dat deze beide tot een aanpassing van de nationale wetgeving leiden, worden de wijzigingen uitgewerkt in een gezamenlijk wijzigingsvoorstel.

Uitvoering en maatschappij

De opgave is groot en vergt veel inzet van het ministerie van IenW en alle betrokken partijen. Om een nauwe samenwerking te bevorderen, is er een nationale ADS-taskforce opgezet met deelname van het ministerie van IenW, het ministerie van JenV, RDW, CBR en RWS. De taskforce pakt de opgave integraal op, om ervoor te zorgen dat deze zo effectief en efficiënt mogelijk verloopt.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden
Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
1	Beleidskompas testen voor typegoedkeuring	Voorstel wijziging nationale wet – en regelgeving voor de implementatie van EU-regelgeving
2	Beleidskompas testen voor andere doeleinden	Voorstel wijziging nationale wet – en regelgeving voor de implementatie van EU-regelgeving
3	Planning wetgevingstraject	Planning op hoofdlijnen van het te doorlopen traject.

Datum
25 november 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/324771

Opgesteld door
Bestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Aan
Minister

Bijlage(n)
3