

Vergaderjaar 2025–2026

**30 821**

**Nationale Veiligheid**

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 331**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 26 maart 2026

Op 19 maart 2025 bent u geïnformeerd<sup>1</sup> over de voortgang van de afhandeling van de moties Boswijk c.s. Middels deze brief wordt u geïnformeerd over de wijze waarop uitvoering is gegeven aan deze moties. Daarbij wordt opgemerkt dat de betreffende onderzoeken en uitkomsten inzicht geven in nationale veiligheidsrisico's en daarom voor een groot deel niet geschikt zijn voor openbaarmaking. De analyses en de uitkomsten kunnen in een vertrouwelijke technische briefing nader worden toegelicht.

### **Proces**

Op 16 april 2024 heeft het lid Boswijk c.s. een motie<sup>2</sup> ingediend die de regering verzoekt om een analyse te doen van de risico's van elektrische auto's voor de nationale veiligheid en indien zulke risico's geconstateerd worden opties aan te dragen om deze te mitigeren. Op 21 november 2024<sup>3</sup> en 9 april 2025<sup>4</sup> heeft het lid Boswijk c.s. aanvullende moties ingediend die respectievelijk de regering verzoekt in het onderzoek naar elektrische auto's ook de economische risico's van overige mobiliteitsproducten uit China te onderzoeken; en die de regering verzoekt om het vervolgonderzoek naar de vraag welke verstrekende beveiligingsmaatregelen genomen moeten worden rond bijvoorbeeld vitale infrastructuur met spoed uit te voeren en de Kamer voor de zomer van 2025 over de uitkomsten te informeren.

Zoals reeds aan de Kamer is gemeld<sup>5</sup> is de uitvoering van de eerste motie opgepakt door het uitvoeren van een risicoanalyse. Deze risicoanalyse

<sup>1</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 2243

<sup>2</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 2068

<sup>3</sup> Kamerstuk 36 600 V, nr. 31

<sup>4</sup> Kamerstuk 35 207, nr. 95

<sup>5</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 2243

bestond uit een dreigingsanalyse en een impactanalyse van de risico's van slimme (elektrische) voertuigen voor de nationale veiligheid. Hier zijn verschillende scenario's voor opgesteld waarin een slim (elektrisch) voertuig de nationale veiligheid zou kunnen schaden. Uit deze risico-analyse was op te maken dat er een bepaalde mate van risico's bestaat op het gebied van spionage en sabotage. De Taskforce Economische Veiligheid (TFEV) heeft naar aanleiding van deze analyses en conform de aanvullende moties de opdracht gegeven om vervolgonderzoek te doen. Voor de uitvoering van de eerste aanvullende motie zijn bussen en vrachtwagens meegenomen. Voor de uitvoering van de tweede aanvullende motie is in een appreciatie<sup>6</sup> aangegeven dat het niet haalbaar was om dit onderzoek voor de zomer van 2025 uit te voeren vanwege de complexiteit van het vraagstuk, maar dat de gevraagde maatregelen wel onderdeel zijn van het vervolgonderzoek. Dit vervolgonderzoek heeft naar de technische haalbaarheid van de scenario's gekeken en naar de mogelijke te nemen maatregelen om o.a. kritieke infrastructuur te beschermen tegen de gevonden risico's. Dit onderzoek is uitgevoerd door TNO.

Net als bij de uitvoering van de eerdere risicoanalyse zijn voor het vervolgonderzoek de volgende partijen betrokken geweest: de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Defensie, Economische Zaken en Klimaat, Buitenlandse Zaken, Financiën, Justitie en Veiligheid, NCSC, alsmede voertuigenautoriteit RDW, de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD), de Rijksinspectie Digitale Infrastructuur (RDI) en de Autoriteit Persoonsgegevens (AP).

### **Uitkomsten**

Uit de risicoanalyse is eerder al gebleken dat er risico's bestaan rondom spionage en sabotage in relatie tot slimme (elektrische) voertuigen. Het vervolgonderzoek van TNO bestendigt deze uitkomsten. Het vervolgonderzoek bevat net als de risicoanalyse veel informatie over nationale veiligheidsrisico's en is daarom voor een groot deel niet geschikt voor openbaarmaking.

Een van de conclusies uit het vervolgonderzoek is dat het huidige Europese stelsel van voertuigtoelating risico's kent ten aanzien van de cybersecurity. Om sommige van deze gevonden cyberrisico's van slimme voertuigen te mitigeren, zal ik samen met relevante partnerorganisaties onderzoeken in hoeverre veranderingen in het Europese stelsel van goedkeuring van voertuigen de cybersecurity van voertuigen kan verbeteren en mij daar in Europees verband voor inzetten.

Enkele ander door TNO geïdentificeerde risico's vragen om maatregelen in het kader van de nationale veiligheid. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat zal de gevonden risico's delen binnen haar vitale sectoren en de partijen verzoeken om passende en evenredige maatregelen te nemen om hun vitale infrastructuur te beschermen. Hierbij zoek ik afstemming met de overige leden van het kabinet, zodat ook in de andere vitale sectoren de partijen verzocht kunnen worden om passende en evenredige maatregelen te nemen om hun vitale infrastructuur te beschermen.

---

<sup>6</sup> Kamerstuk 35 207, nr. 97

Hieronder vallen ook maatregelen die het mogelijk maken om deze voertuigen van defensieterrainen te weren wanneer het dreigingsniveau daarom vraagt, zoals u hier eerder over bent geïnformeerd<sup>7</sup>.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
V.P.G. Karremans

---

<sup>7</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 2243