



Aan Minister
Cc Staatssecretaris

nota

Kamerbrief stand van zaken voertuigautomatisering

TER BESLISSING

Onze referentie

IenW/BSK-2026/64208

Opgesteld door

DG. Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Beslistermijn

27 april 2026

Bijlage(n)

1

Aanleiding

Uw ambtsvoorganger heeft toegezegd de Kamer jaarlijks te informeren over het verloop van de inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer. Deze onderwerpen worden doorgaans in het Commissiedebat Verkeersveiligheid (CD VV) behandeld. Het eerstvolgende CD VV is op 21 mei a.s. Mogelijk wordt dit onderwerp ook meegenomen in het eerstvolgende Commissiedebat Strategische Keuzes Bereikbaarheid (CD SKB).

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd akkoord te gaan met: het verzenden van de Kamerbrief voortgang voertuigautomatisering.

NB: de Staatssecretaris ontvangt deze Kamerbrief specifiek vanwege het gedeelde belang van de Minister en Staatssecretaris in de pilots autonoom vervoer, die tevens in het *Openbaar Vervoer* plaatsvinden.

Kernpunten

De brief informeert de Kamer langs vijf lijnen.

1. Tijdelijk geautomatiseerd vervoer:

Dit schetst een beeld van de beleidsfases rondom geautomatiseerd vervoer¹ de afgelopen jaren. Daarbij geeft u aan dat we een nieuwe fase ingaan met meer urgentie, waarbij u inzet op het faciliteren van innovatie en het versterken van de Europese voertuigindustrie. Ook wordt aangegeven dat we deze nieuwe fase ingaan met een risicogestuurde aanpak; er wordt geaccepteerd dat risico's altijd horen bij deelname aan het verkeer, maar met maatregelen wordt doelgericht gestuurd op het beperken van het risico als gevolg van de innovatie.

2. Pilots met geautomatiseerd vervoer op de weg:

Een belangrijke stap die gezet wordt, is de uitvoering van pilots met geautomatiseerd vervoer op de weg. Deze pilots zijn gericht op maatschappelijke opgaven in het openbaar vervoer en de logistiek en worden in samenhang gebracht met de leerbehoefte van de ADS-taskforce. De gunning van de pilots is voorzien in 2026.

¹ Intern heet het programma ADS (Automated Driving Systems).

De termen ADS, geautomatiseerd, autonoom of zelfrijdend vervoer worden door verschillende organisaties gebruikt maar betekenen hetzelfde. In Kamerbrieven spreekt IenW altijd van 'geautomatiseerd vervoer'.

3. Wet- en regelgeving rondom geautomatiseerd vervoer;
Omdat de huidige verkeersregels zijn geschreven voor menselijke bestuurders, moet wetgeving worden aangepast. Daarom werkt IenW aan een wetsvoorstel testen en een beleidskompas over de daadwerkelijke inpassing van geautomatiseerde voertuigen in het verkeer.

4. Europese en internationale inzet;
De Nederlandse samenwerking met Europese lidstaten wordt beschreven. Nederland werkt met andere lidstaten samen, om zowel meer testen als de inpassing van geautomatiseerd vervoer in het bestaande mobiliteitssysteem mogelijk te maken.

5. Randvoorwaarden om verkeersveiligheidspotentieel van rijhulpsystemen verder te benutten
Er wordt toegelicht dat regelgeving over innovatieve rijhulpsystemen in lijn is gebracht met voertuigregelgeving en dit wordt in fases verder uitgebreid. Daarnaast vindt er een toelichting plaats over de stappen om het kennisniveau over rijhulpsystemen van bestuurders verder te vergroten.

Krachtenveld

De feitelijkheden uit de brief zijn afgestemd met de leden van de ADS-taskforce, bestaande uit Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie Justitie en Veiligheid, CBR, OM, Politie, RDW en Rijkswaterstaat. U verstuurt de Kamerbrief zelf, niet namens andere partijen of departementen.

Toelichting

Internationale/Europese context

Het Automotive Industry Action Plan heeft ten doel de concurrentiepositie van de Europese voertuigindustrie versterken, onder andere door de snelle invoering van geautomatiseerde voertuigen. Hiervoor worden grensoverschrijdende testlocaties en 'regulatory sandboxes' opgezet, zodat landen samen kunnen testen en verschillen in wetgeving kunnen overbruggen. Nederland is voornemens om zich aan te sluiten bij dit initiatief om kennis uit te wisselen en ziet met name kansen voor logistieke toepassingen, zoals op een corridor tussen Nederland en België.

Politieke context

Na de brieven van februari 2024 (Kamerstuk 31.305, nr. 445) en december 2024 (Kamerstuk 31.305, nr. 481) heeft IenW de kamer voor het laatst in december 2025 (Kamerstuk 29.398, nr. 1192) geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van voertuigautomatisering.

In de debatten van 2024 tot 2026 kwam voertuigautomatisering regelmatig kort aan bod. In 2024 werd vooral gesproken over de bijdrage van nieuwe voertuigtechnologie aan verkeersveiligheid, waarbij uw ambtsvoortganger wees op verplichte Europese veiligheidssystemen en toekomstige verbeteringen door automatisering. Ook werden vragen gesteld over zelfrijdend vervoer, de mogelijke rol voor regionale bereikbaarheid en lopende pilots, maar concrete invoeringsdata ontbreken nog.

Verder is aandacht besteed aan monitoring van geautomatiseerd (goederen)vervoer en de veiligheid daarvan. In 2025 ging het debat vooral over wanneer testen en introductie op de weg mogelijk zijn, waarbij uw

TER BESLISSING

Onze referentie

IenW/BSK-2026/64208

Opgesteld door

DG. Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Beslistermijn

27 april 2026

Bijlage(n)

1

ambtsvoorganger aangaf dat dit voorlopig beperkt en onder strikte voorwaarden gebeurt. In 2026 zijn hierover geen nieuwe vragen gesteld.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief voortgang voertuigautomatisering	De kamerbrief waarin u de Tweede Kamer informeert over de voortgang van voertuigautomatisering

TER BESLISSING

Onze referentie

IenW/BSK-2026/64208

Opgesteld door

DG. Mobiliteit
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Beslistermijn

27 april 2026

Bijlage(n)

1