

31 305 Mobiliteitsbeleid

Nr. 538 Brief van de minister van Infrastructuur en Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 mei 2026

De mobiliteitssector ontwikkelt zich in razend tempo. De snelle opmars van rijhulpsystemen in voertuigen laat dit vandaag de dag al zien, met als meest recente voorbeeld de voorlopige EU-typegoedkeuring door RDW in Nederland voor het geavanceerde rijhulpsysteem van Tesla, genaamd FSD Supervised<sup>1</sup>. Nederland staat bovendien aan de vooravond van een fundamentele systeemverandering: de komst van geautomatiseerd vervoer. Hierbij voert het voertuig, in tegenstelling tot de rijhulpsystemen, zelfstandig alle rijtaken uit zonder actieve betrokkenheid van een bestuurder.

Uw Kamer is eerder geïnformeerd<sup>2</sup> over de wijze waarop er door het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met betrokken partijen gewerkt wordt aan een passend kader om geautomatiseerd vervoer op een slimme en verantwoorde manier in het verkeerssysteem te introduceren. Auto's met geavanceerde rijhulpsystemen maken daarnaast inmiddels op grote schaal deel uit van het wagenpark. In deze context is het belangrijk om te benadrukken dat er voor geautomatiseerd vervoer andere wettelijke kaders gelden dan voor voertuigen met zeer geavanceerde rijhulpsystemen.

Op dit moment is er een toegenomen urgentiebesef en wens tot versnelling rond geautomatiseerde voertuigen, zowel Europees als nationaal. De Europese Commissie (EC) heeft de ambitie om de concurrentiepositie van de Europese voertuigindustrie te versterken, met geautomatiseerd vervoer als speerpunt. Nationaal wordt er gewerkt aan de introductie van geautomatiseerd vervoer

---

<sup>1</sup> Dit systeem ondersteunt de bestuurder zeer uitgebreid bij het rijden en de handen mogen los van het stuur. Tegelijkertijd wordt gemonitord of de bestuurder oplet omdat deze moet kunnen ingrijpen.

<sup>2</sup> Na de brieven van februari 2024 (Kamerstuk 31.305, nr. 445) en december 2024 (Kamerstuk 31.305, nr. 481) bent u voor het laatst in december 2025 (Kamerstuk 29.398, nr. 1192) geïnformeerd over de ontwikkelingen op het gebied van voertuigautomatisering.

door het uitvoeren van pilots met geautomatiseerde voertuigen op de weg<sup>3</sup>.

Gezien bovenstaande ontwikkelingen informeer ik uw Kamer langs vijf lijnen over de voortgang van voertuigautomatisering:

1. Tijdelijk beleidscontext geautomatiseerd vervoer;
2. Pilots met geautomatiseerd vervoer op de weg;
3. Wet- en regelgeving rondom geautomatiseerd vervoer;
4. Europese en internationale inzet;
5. Rijkhulpsystemen en randvoorwaarden om het verkeersveiligheidspotentieel verder te benutten.

### **1. Tijdelijk geautomatiseerd vervoer: een nieuwe fase**

De inzet van Nederland op geautomatiseerd vervoer heeft zich in golven ontwikkeld. In 2016 nam Nederland – als voorzitter van de Europese Raad – het voortouw in Europa met de *Declaration of Amsterdam*, om lidstaten en industrie gecoördineerd te laten toewerken naar de introductie van geautomatiseerde voertuigen. Tegelijkertijd maakte Nederland testen op de weg met geautomatiseerde voertuigen mogelijk, onder andere via artikel 149a van de Wegenverkeerswet 1994 (Experimenteerwet).

Kort daarop bleek dat voertuigen met een hoge mate van automatisering, risico's met zich meebrengen. In Nederland waarschuwde de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) in hun rapport *Wie stuurt?*<sup>4</sup> voor onvolwassen rijkhulpsystemen en gebrek aan kennis bij bestuurders. Daarom kwam er meer aandacht voor veiligheid en wet- en regelgeving. De EC introduceerde, mede gebaseerd op Nederlandse praktijkervaringen, de General Safety Regulation (GSR)<sup>5</sup> en de ADS Uitvoeringsverordening<sup>6</sup> die focussen op technische vereisten aan voertuigen. Ook werd de ADAS Alliantie opgericht het veilig gebruik van rijkhulpsystemen in Nederland te vergroten.

---

<sup>3</sup> Zie ook de verzamelbrief Verkeersveiligheid uit december 2025 (Kamerstuk 29.398, nr. 1192)

<sup>4</sup> Onderzoeksraad voor Veiligheid (2019). *Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer*. OVV

<sup>5</sup> General Safety Regulation; <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj>

<sup>6</sup> Implementing regulation; [https://eur-lex.europa.eu/eli/reg\\_impl/2022/1426/oj/eng](https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1426/oj/eng)

Sindsdien groeit het besef van noodzaak voor goede wet- en regelgeving die verder gaat dan technische vereisten voor voertuigen, en de behoefte om de Europese auto industrie te steunen.<sup>7</sup> Daarom wil het Kabinet, maar ook de EC, versnellen rondom geautomatiseerde voertuigen om perspectief te bieden aan de industrie én om wet- en regelgeving te kunnen vormgeven. De EC ziet geautomatiseerd vervoer als een kans om de concurrentiepositie van de Europese voertuigindustrie te versterken. Lidstaten worden opgeroepen om grootschalig én grensoverschrijdend te gaan testen met geautomatiseerd vervoer. Nationaal komen er pilots met geautomatiseerd vervoer.

Deze nationale en Europese versnelling markeert een nieuwe fase. Een fase waarin het kabinet niet alleen kiest voor het stimuleren, faciliteren én reguleren van innovatie, maar het ook actief mogelijk maakt om van de daadwerkelijke praktijk te kunnen leren.

Ik zet me hiervoor in omdat ik geloof in de potentiële maatschappelijke waarde van deze ontwikkeling. Mits dit goed wordt ingeregeld, kan deze technologie met integrale en gebiedsgerichte diensten een nieuw tijdsperk voor mobiliteit in Nederland inluiden. Door deze technologie in te zetten kunnen dunner bevolkte gebieden bereikbaar blijven, kunnen bedrijven in Nederland hun verdien vermogen vergroten en kan verkeer optimaal worden verdeeld. Zo kan het dus bijdragen aan huidige maatschappelijke uitdagingen, zoals chauffeurstekorten in de logistieke sector én in het openbaar vervoer. En op termijn kan het bijdragen aan verbeterde verkeersveiligheid, bereikbaarheid, verminderen van CO2 uitstoot en duurzaamheid. Het kabinet accepteert dat dit risico's met zich meebrengt, en stuurt met maatregelen op het beperken van deze risico's.

Met de pilots (zie paragraaf 2) zetten we een eerste stap. Innovatie blijft hiermee niet in theorie hangen, maar kan daadwerkelijk worden getest, beoordeeld en verder gebracht richting gebruik op de Nederlandse weg. Tijdens deze fase wordt er gestuurd op een gelijk risiconiveau zoals in de huidige situatie<sup>8</sup> en handel ik vanuit de internationaal gedeelde veronderstelling dat deze innovatie het

---

<sup>7</sup> BNC-fiche Mededeling Actieplan Europese auto-industrie. Kamerstuk 22112-4055

<sup>8</sup> Bij de technische beoordeling van een geautomatiseerd voertuig, moet het gedrag van het voertuig aantoonbaar het gedrag van een voorzichtige en competente bestuurder vertonen. Om dit te kunnen beoordelen, werken de RDW en het CBR samen aan beoordelingskaders.

verkeer in de toekomst veiliger maakt. Dit gebeurt verantwoord en lerend: met heldere eisen aan veiligheid, transparantie en monitoring, en met de mogelijkheid om bij te sturen of te stoppen als dat nodig is. Omdat de technologie alleen de belofte waar kan maken mits dit goed ingeregeld wordt, worden de pilots benut om te leren, zodat passende wet- en regelgeving voor deze transitie kan worden geschreven.

Deze aanpak is gebaseerd op een gezamenlijke visie, opgesteld met de Nationale ADS-Taskforce<sup>9</sup>. Deze kent vier speerpunten:

1. Geautomatiseerd vervoer wordt onderdeel van een samenhangend en toekomstbestendig mobiliteitssysteem;
2. Geautomatiseerd vervoer wordt ingezet voor maatschappelijke opgaven;
3. De transitie naar geautomatiseerd vervoer is een gedeelde verantwoordelijkheid, maar met publieke regie;
4. Geautomatiseerd vervoer wordt geleidelijk geïntroduceerd, met ruimte om te leren.

Het kabinet kiest hiermee voor een aanpak die innovatie stimuleert en faciliteert, maar met een nadrukkelijke focus op maatschappelijke meerwaarde.

## **2. Pilots geautomatiseerd vervoer op de weg**

Op 4 december 2025 heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd over de voorbereiding van pilots met geautomatiseerde voertuigen<sup>10</sup>. Net zoals voor de introductie voor geautomatiseerd vervoer, werken wij voor de pilots ook nauw samen met de (uitvoerings-)organisaties in de Nationale ADS-Taskforce.

De pilots worden benut om te onderzoeken hoe autonome voertuigen kunnen bijdragen aan een verkeersveilig, bereikbaar en toekomstbestendig Nederland. Door ons te richten op sectoren die onder druk staan door oplopende chauffeurstekorten - het openbaar vervoer en de logistiek - dragen de pilots bij aan bredere maatschappelijke doelen zoals voorzieningen, woonwijken en werk toegankelijk en bereikbaar houden, het versterken van de

---

<sup>9</sup> De nationale ADS-Tasforce bestaat uit de volgende organisaties: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, Ministerie Justitie en Veiligheid, CBR, OM, Politie, RDW en Rijkswaterstaat

<sup>10</sup> Kamerstuk 29.398, nr. 1192

logistieke keten en het stimuleren van innovatie in de Nederlandse mobiliteitssector.

De pilots worden geen (kleine) technische demonstraties; ze zijn gericht op het voorbereiden op daadwerkelijke implementatie in het dagelijks verkeer en op toepassingen die economisch levensvatbaar zijn na de pilotfase.

De pilots hebben daarnaast als doel om te leren van de werking van deze nieuwe technologieën in het Nederlandse verkeer, voor zowel de ontwikkeling en voorbereiding van uitvoeringsorganisaties, als voor de doorontwikkeling van wet -en regelgeving.

De leerbehoefte van de Nationale ADS Taskforce kent vier thema's:

- Wat zijn de sociaal-maatschappelijke consequenties voor het Nederlandse verkeer?
- Wat moet er in Nederland georganiseerd worden om een goede infrastructurele en verkeerskundige inpassing in het verkeer te realiseren?
- Hoe wordt nationale wet- en regelgeving toekomstbestendig en passend bij de internationale wet- en regelgeving?
- Welke organisatorische veranderingen moeten (Rijks-) overheidsorganisaties doorvoeren om met deze ontwikkeling om te kunnen gaan en hun wettelijke taken te kunnen blijven uitvoeren?

#### *Aanbesteding: innovatiepartnerschap*

Op 18 maart 2026 is de aanbesteding voor pilots met geautomatiseerde voertuigen gepubliceerd op TenderNed. Er is gekozen voor een specifieke aanbestedingsvorm: een innovatiepartnerschap, omdat wij hierbij met de marktpartijen stapsgewijs kunnen samenwerken naar concrete toepassingen, waarbij ruimte is voor dialoog, bijsturing en fasering. Met deze vorm worden kansrijke partijen geholpen om toepassingen veilig en zo snel mogelijk in Nederland te realiseren binnen de bestaande wettelijke kaders. Tegelijkertijd wordt er capaciteit ingericht bij uitvoeringsorganisaties op deze initiatieven.

De gunning van de pilots is voorzien in 2026. De pilots worden uitgevoerd binnen de huidige wet- en regelgeving. Het is

momenteel mogelijk om geautomatiseerde voertuigen op de weg te testen met een zogenoemde *safety driver*, die de besturing van het voertuig moet kunnen overnemen in het geval dat dat nodig is. De *safety driver* kan zich in of buiten het voertuig (op afstand) bevinden. Om de testmogelijkheden in Nederland verder uit te breiden, wordt er verder gewerkt aan het Wetsvoorstel Testen, dat in paragraaf 3 wordt toegelicht.

### **3. Wet- en regelgeving**

Zoals ook omschreven in de evaluatie van de Wegenverkeerswet 1994<sup>11</sup> zijn de huidige verkeersregels geschreven voor menselijke bestuurders. De Wegenverkeerswet 1994 gaat uit van menselijk gedrag en richt zich op een veilig en ordelijk verloop van het verkeer. Dit gebeurt door het stellen van regels (snelheidslimieten, het aanwijzen van plekken waar je wel of niet mag rijden, het informeren via borden) en door handhaving die toeziet op het gedrag van mensen. Dit betekent dat de wet- en regelgeving niet meteen een passend kader biedt voor geautomatiseerde voertuigen.

Om de technologische ontwikkelingen in te passen in de maatschappij en ook in de bestaande juridische stelsels, is aanpassing van de wetgeving gewenst voor zowel testen op de weg als het gebruik van (typegoedgekeurde) geautomatiseerde voertuigen in het bestaande mobiliteitssysteem. Bij de Kamerbrief van december 2024 ontving u twee beleidscompassen over het uitbreiden van de testwetgeving in Nederland, één voor testen voor typegoedkeuring en één voor het testen voor andere leerdoeleinden. Deze twee beleidscompassen worden in één wetsvoorstel uitgewerkt.

Om de testwetgeving toekomstbestendig te maken, is het belangrijk dat er zorgvuldig gekeken wordt naar rol- en verantwoordelijkheidsverdeling tussen de verschillende organisaties die betrokken zijn bij het beoordelen van testaanvragen en het uitbreiden van de mogelijkheden tot het uitvoeren van testen. Hierbij gaat het onder andere over de rol van de *safety driver*<sup>12</sup> (een toezichthoudende bestuurder die ingrijpt indien nodig), het

---

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1103

<sup>12</sup> Een bestuurder die bij een test fysiek in het voertuig óf op afstand (remote) aanwezig is om toezicht op het voertuig te houden en te besturen waar nodig.

creëren van aanvullende mogelijkheden om ontheffingen af te kunnen geven, en op de uitwisseling van gegevens tussen betrokken partijen (bijvoorbeeld tussen de RDW, CBR, RWS, decentrale wegbeheerders en politie). De uitwerking van het wetsvoorstel kost daarom meer tijd dan eerder voorzien; het streven is dat het wetsvoorstel in 2026 in internetconsultatie gaat.

Vanaf 2027 kunnen fabrikanten in de EU een typegoedkeuring aanvragen voor een geautomatiseerd voertuig (zie ook paragraaf 4). Hiermee krijgen voertuigen goedkeuring voor de Europese markt. Zodra de voertuigen Europese typegoedkeuring hebben en daadwerkelijk op de weg gebruikt mogen worden, moet duidelijk zijn onder welke voorwaarden dat in Nederland mag. Om dit in kaart te brengen wordt gewerkt aan een beleidskompas voor de inpassing van geautomatiseerde voertuigen in het verkeer. Dit moet richting geven aan de manier waarop geautomatiseerde voertuigen worden geïntegreerd in het huidige verkeerssysteem, waarbij een systeem de besturing kan uitvoeren in plaats van een mens. Daarbij wordt gekeken naar aspecten zoals handhaving en de informatievoorziening, die nu nog zijn afgestemd op voertuigen met menselijke bestuurders. Ook wordt daarbij gekeken naar mogelijke aanpassingen in sectorspecifieke wetgeving, zoals bijvoorbeeld voor OV en logistiek. Over deze inpassing bestaan ook bij andere Europese lidstaten nog veel vragen, mede door onzekerheid over toekomstige toepassingen binnen verschillende landen en het wisselende tempo van de introductie door de industrie.

#### **4. Europese en internationale inzet**

De Nederlandse aanpak op geautomatiseerd vervoer is sterk verbonden met die in de hele Europese Unie. Nederland werkt met andere Europese lidstaten samen om zowel meer testen als de inpassing van geautomatiseerd vervoer in het bestaande mobiliteitssysteem mogelijk te maken.

#### *Cross-border testbed initiatief van de Europese Commissie*

Het Automotive Industry Action Plan<sup>13</sup> heeft als doel de concurrentiepositie van de Europese voertuigindustrie te versterken. Een belangrijk onderdeel is de versnelde EU-brede invoering van geautomatiseerde voertuigen. Hiervoor worden

---

<sup>13</sup> European Commission (2025). Industrial Action Plan for the European automotive sector.

grensoverschrijdende testlocaties (cross-border testbeds) met 'regulatory sandboxes' opgezet, zodat lidstaten verschillen in nationale wetgeving kunnen identificeren en waar mogelijk overbruggen. Nederland wil bij dit Europese initiatief aansluiten. Dit biedt de mogelijkheid om direct te leren van ervaringen in andere landen en kan vooral interessant zijn voor logistieke toepassingen, bijvoorbeeld op een corridor tussen Nederland en België.

### *European Forum for Automated Transport (EFAT)*

Sinds juni 2024 is Nederland voorzitter van het European Forum for Automated Transport. In deze informele werkgroep wisselen ruim twintig Europese landen<sup>14</sup> kennis uit over mogelijke aanpassingen aan nationale wetgeving voor het gebruik van (typegoedgekeurde) geautomatiseerde voertuigen. Systematisch wordt verkend hoe landen denken over belangrijke inpassingsaspecten als rijbewijsbezit, verantwoordelijkheden en aansprakelijkheden, verkeershandhaving en sanctionering, en integratie in OV en goederenvervoer. Door van elkaar te leren, zijn landen beter in staat hun nationale wetgeving zo vorm te geven dat deze aansluit op die van andere landen, wat grensoverschrijdend vervoer ondersteunt. Het ministerie benut de leerpunten uit EFAT voor het beleidskompas over inpassing van geautomatiseerd vervoer in het bestaande mobiliteitssysteem.

### *Mondiale samenwerking*

Tijdens de ITC-jaarvergadering van de UNECE<sup>15</sup> in februari 2026 heeft Nederland voorgesteld op mondiaal niveau een strategische dialoog over de maatschappelijke inpassing van geautomatiseerde voertuigen te starten. Hiervoor bleek breed draagvlak. Dit wordt de komende tijd verder vormgegeven.

Op mondiaal niveau heeft de UNECE geharmoniseerde technische regelgeving ontwikkeld voor het goedkeuren van geautomatiseerde voertuigen<sup>16</sup>, mede dankzij technische expertise en praktijkervaring

---

<sup>14</sup> Waaronder: België, Duitsland, Frankrijk, Italië, Luxemburg, Spanje, Verenigd Koninkrijk en Zwitserland

<sup>15</sup> De United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) bevordert de samenwerking en integratie tussen 56 lidstaten. De Inland Transport Committee (ITC) is het politiek en bestuurlijk orgaan binnen de UNECE voor samenwerking op het gebied van mobiliteit via de weg, het spoor en de binnenvaart.

<sup>16</sup> VN-Reglement voor ADS (Deze heeft nog geen nummer omdat hij nog niet is vastgesteld.)

vanuit Nederland. Met dit reglement kunnen meer toepassingen van geautomatiseerd vervoer op de markt worden gebracht dan onder de bestaande Europese uitvoeringsverordening (EU) 2022/1426. Ook zijn alle bestaande UNECE-reglementen geschikt gemaakt voor geautomatiseerde voertuigen, bijvoorbeeld om het ontbreken van stuur, gas- of rempedalen toe te staan. Vaststelling van de regelgeving wordt verwacht in juni 2026, met inwerkingtreding vanaf december 2026 of januari 2027. Vanaf inwerkingtreding kunnen fabrikanten een aanvraag kunnen doen voor typegoedkeuring van een geautomatiseerd voertuig.<sup>17</sup>

### **5. Randvoorwaarden om verkeersveiligheidspotentieel van rijhulpsystemen verder te benutten**

Geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) zijn al op grote schaal onderdeel van het verkeer. In eerdere Kamerbrieven<sup>18</sup> is toegelicht wat het verschil is tussen geautomatiseerde rijsystemen en rijhulpsystemen: in het geval van rijhulpsystemen heeft de mens te allen tijde de controle over het voertuig, maar wordt daarbij door systemen ondersteund. De mens blijft dus de bestuurder.

Uit onderzoek blijkt dat rijhulpsystemen in voertuigen een overwegend positief effect hebben op de verkeersveiligheid<sup>19</sup>. Tegelijkertijd verschijnen er vanuit experts en in de media ook weleens negatieve berichten. De Nederlandse inzet is mede daarom constructief kritisch. Met de Monitor Smart Mobility wordt jaarlijks gemonitord wat de gebruikerservaringen van rijhulpsystemen zijn. De nieuwste Monitor wordt later dit jaar gepubliceerd. De inzichten worden onder andere gebruikt voor de Europese evaluatie van de Europees verplichte rijhulpsystemen, die uiterlijk in 2027 wordt afgerond. Verder zet Nederland zich via deelname aan de onafhankelijke organisatie EURO NCAP in om deze rijhulpsystemen verder te verbeteren. Gezamenlijk met de kernteamleden van de ADAS Alliantie (ANWB, BOVAG, RAI Vereniging, Verbond van Verzekeraars, VNA-Lease en RDW) en de overige deelnemers zetten we ons ook in om gebruikers beter te informeren over rijhulpsystemen en het veilig gebruik daarvan.

---

<sup>17</sup> Momenteel is typegoedkeuring voor geautomatiseerde voertuigen in Europa geregeld via de ADS uitvoeringsverordening (EU/2022/1426). Deze is beperkt tot gelimiteerde series voor 4 toepassingen.

<sup>18</sup> Kamerstukken 2024-2025, 31305, nr. 445 en nr. 481

<sup>19</sup> De Winkel, K.N. (2024). *Veiligheidseffecten van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS)* (R-2024-16). SWOV

Mede door de Europese verplichting van een aantal rijhulpsystemen, zitten er gemiddeld negen rijhulpsystemen in nieuwe verkochte personenauto's<sup>20</sup>. Om dit verkeersveiligheidspotentieel verder te benutten, dienen bepaalde randvoorwaarden op orde te zijn. Zo moet de technische voertuigregelgeving geactualiseerd worden vanwege innovatieve rijhulpsystemen, moet het kennisniveau van bestuurders over rijhulpsystemen voldoende zijn en moet de technische staat van rijhulpsystemen gedurende hun gehele levensduur op orde zijn.

### *Voertuigregelgeving actualiseren vanwege innovatieve rijhulpsystemen*

De ontwikkeling van geavanceerde rijhulpsystemen (ADAS) gaat hard. Fabrikanten komen snel met nieuwe functionaliteiten, waarvoor in sommige gevallen regelgeving ontbreekt. Er kan, via een Europese procedure, na een beoordeling, een ontheffing worden afgegeven voor toelating in Europa, maar de regelgeving moet vervolgens na afgifte wel worden geactualiseerd. Deze systematiek zorgt ervoor dat bepaalde innovaties niet geremd worden door dat er nog geen passende regelgeving is. In de Kamerbrief Stand van zaken voertuigautomatisering<sup>21</sup> is vermeld dat BMW en Ford in 2024 een dergelijke ontheffing hebben gekregen voor hun innovatieve geavanceerde rijhulpsystemen. Inmiddels is de regelgeving hiervoor gemaakt.

Zo is op mondiaal niveau (UNECE) geharmoniseerde technische regelgeving<sup>22</sup> opgesteld, en sinds september 2025 van kracht, voor motorvoertuigen die zelfstandig manoeuvres kunnen initiëren en uitvoeren op de snelweg of waarmee op de snelweg gereden kan worden zonder handen aan het stuur.

De regelgeving wordt in fases uitgebreid, zodat er ook regelgeving komt voor nieuwe functionaliteiten. Conform de aanbevelingen uit het rapport '*Wie Stuurt?*' van de Onderzoeksraad voor Veiligheid, blijft Nederland nadruk leggen op het waarborgen van de betrokkenheid van de bestuurder tijdens het rijden. Met als resultaat dat strenge eisen gesteld zijn door de UNECE aan een systeem dat deze betrokkenheid monitort. Vaststelling van deze

---

<sup>20</sup> Monitor Smart Mobility 2025

<sup>21</sup> December 2024 Kamerstuk 31 305, nr. 481

<sup>22</sup> VN-Reglement nr. 171.01

regelgeving<sup>23</sup> wordt verwacht in juni 2026, met inwerkingtreding vanaf december 2026 of januari 2027. Hiermee kan het voertuig onder andere zelfstandig manoeuvres initiëren en uitvoeren op alle wegen. Nederland heeft hiervoor belangrijke inzichten ingebracht vanuit een testprogramma met dit geavanceerde rijhulpsysteem in ons land, zodat het systeem ook onder Nederlandse omstandigheden goed functioneert. Het is recent mogelijk geworden om in Nederland het systeem van Tesla te gebruiken dat onder andere deze functionaliteit heeft<sup>24</sup>. Er loopt momenteel een Europese procedure via Nederland voor een ontheffing voor toelating in heel Europa, waarin de ontheffing voor ons land een eerste stap is. Als de definitieve ontheffing door Europa wordt afgegeven, moet de regelgeving weer geactualiseerd worden.

#### *Kennisniveau rijhulpsystemen bestuurder en rijgeschiktheid*

Om het kennisniveau van nieuwe bestuurders over rijhulpsystemen te borgen, mogen deze systemen sinds 2016 worden gebruikt bij het praktijkexamen voor de auto. Vanaf 1 januari 2024 bespreekt de examinator voorafgaand aan de examenrit het gebruik van rijhulpsystemen tijdens de examenrit. Per 1 december 2025 is ook de Regeling eisen theorie-examen rijbewijscategorie B aangepast, zodat aanvragers van het theorie-examen B leren over rijhulpsystemen en daar per 1 april 2026 ook op getoetst worden. Met de vierde Europese rijbewijsrichtlijn (Richtlijn (EU) 2025/2205) wordt het mogelijk meer theorie-vragen toe te voegen hierover. We kijken samen met het CBR hoe we dit kunnen invullen.

#### *Rijhulpsystemen en technische staat gedurende levensduur via de apk*

Op 24 april 2025 heeft de Europese Commissie een voorstel gepubliceerd tot herziening van de richtlijnen omtrent de controle van motorvoertuigen (APK-richtlijn), technische controles langs de weg en kentekenbewijzen. Hierin is opgenomen dat rijhulpsystemen gedurende hun hele nuttige levensduur getest moeten worden. Dit moet ervoor gaan zorgen dat deze systemen correct blijven functioneren. Welke rijhulpsystemen dit gaat betreffen en op welke manier dit moet gebeuren wordt nog nader uitgewerkt. Nederland zet zich tijdens de onderhandelingen in om

---

<sup>23</sup> VN-Reglement nr. 171.02

<sup>24</sup> RDW heeft op 10 april jl. een voorlopige EU-typegoedkeuring afgegeven voor het geavanceerde rijhulpsysteem van Tesla, FSD Supervised.

ervoor te zorgen dat de verplichte veiligheidssystemen worden meegenomen.

### **Tot slot**

Om het mobiliteitssysteem van Nederland toekomstbestendig te maken, is het van belang actief te sturen op de transitie die de komst van geautomatiseerd vervoer behelst. Ik zet daarom concrete stappen om deze sturing vorm te kunnen geven. Zo kan Nederland de kansen van geautomatiseerd vervoer benutten en kan het bijdragen aan het oplossen van maatschappelijke uitdagingen. Daarom voer ik pilots uit, pas ik wet- en regelgeving aan en werk ik intensief samen met andere landen. Ik kijk met vertrouwen uit naar de komende periode en informeer u volgend jaar over de behaalde resultaten en mijlpalen.

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