



TER BESLISSING

Datum
26 januari 2024

Onze referentie
IENW/BSK-2024/26247

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

Beslistermijn
13 februari 2024

Bijlage(n)
1

omv.
9/2

Aan

Minister

nota

Beslisnota bij Kamerbrief Slimme inpassing en
verantwoorde introductie van geautomatiseerd vervoer

Aanleiding

In de stafvergadering DGMO van 10 januari 2024 vroeg u om de Tweede Kamer te informeren over geautomatiseerd vervoer. De brief moet inzicht bieden in de fundamentele beleidskeuzes en consequenties van de introductie van geautomatiseerd vervoer in Nederland. In deze beslisnota wordt akkoord gevraagd op verzending van bijgevoegde Kamerbrief (bijlage 1). In de Kamerbrief wordt een hoofdkoers geschetst waarvoor eveneens akkoord wordt gevraagd.

Geadviseerde besluiten

1. Akkoord op proactieve houding van Nederland op een 'verantwoorde introductie en slimme inpassing' van geautomatiseerd vervoer in het mobiliteitssysteem.
2. Akkoord op het verzenden van bijgevoegde brief (bijlage 1) waarin deze inzet verwerkt. Bij voorkeur voorafgaand aan het CD Verkeersveiligheid op 30 januari aanstaande.

Kernpunten

Geadviseerd besluit 1:

Akkoord op proactieve houding van Nederland op een 'verantwoorde introductie en slimme inpassing' van geautomatiseerd vervoer in het mobiliteitssysteem. (zie pagina 3-4 in bijlage 1: Kamerbrief)

- Met deze positionering wordt bedoeld dat Nederland uitgaat van een positieve bijdrage van geautomatiseerd vervoer. Hiervoor is een goede inpassing in ons mobiliteitssysteem een voorwaarde. Een goede inpassing kost tijd en moeite maar zorgt er wel voor dat de introductie echt succesvol wordt.
- Nederland wil dat fabrikanten voertuigen, systemen en diensten op de markt brengen die geschikt zijn voor gebruik in Nederland en die bijdragen aan het veiliger, slimmer en duurzamer maken van onze mobiliteit. Op deze wijze dragen geautomatiseerde voertuigen aan de koers van het Toekomstperspectief Automobilititeit. De verwachting is dat de grootste bijdrage wordt bereikt door niet meer te focussen op de technologische ontwikkeling an sich, maar de inpassing in het mobiliteitssysteem. Daarom legt het ministerie de focus op het borgen hiervan.
- Daarmee profileert Nederland zich niet meer als koploper in het *testen van technologie*, maar wil Nederland juist uitblinken in succesvolle

adoptie van kansrijke toepassingen voor Nederland. Ook internationaal wil Nederland de toon zetten voor deze maatschappelijke implementatie en samenwerking met de baathebbende sectoren zoals vrachtvervoer en OV. Deze positionering ligt in het verlengde van eerdere vooraanstaande internationale opstelling van Nederland.

- Conform bespreking tijdens de stafvergadering vraagt deze aanpak een stevige capaciteitsinzet bij beleid, HBJZ én uitvoering.

Alternatieve richtingen:

- Nederland kiest voor een 'tech-push aanpak' waarin vroegtijdig experimenteren en ontwikkelingen van ADS-technologie voorop staat, en het beleid op een goede inpassing en implementatie van latere zorg is.
 - Nederlandse wetgeving biedt hiermee geen rechtszekerheid.
 - Deze lijn kiezen sommige landen met een grote automotive/ADS-industrie om ruimte te bieden aan innovatie. De Nederlandse maatschappij heeft naar onze verwachting meer baat bij innovatie in de toepassing dan de ontwikkeling van de techniek zelf.
- Nederland kiest voor een terughoudende aanpak, door eerst 'de kat uit de boom te kijken' en voorlopig restrictief beleid te voeren op ADS.
 - Terughoudendheid ontnemt de Nederlandse maatschappij de kans om vroegtijdig te profiteren van de voordelen die automatisering kan bieden.
 - Dit zou een grote koerswijziging zijn in internationale positionering en invloed van Nederland op deze ontwikkeling (o.a. via RDW). Dat zou ook betekenen dat de invloed van Nederland internationaal naar verwachting sterk afneemt.

Geadviseerd besluit 2:

Akkoord op het verzenden van bijgevoegde brief (bijlage 1), waarin deze inzet verwerkt is.

- Tijdens bespreking op 10 januari jl. gaf u aan de TK bij voorkeur te informeren voor het Commissiedebat Verkeersveiligheid op 30 januari.
- De brief biedt inzicht in de fundamentele beleidsintenties en keuzes die IenW i.s.m. JenV de komende periode wil uitwerken in beleidskeuzes.
- Er wordt op onderdelen een dilemma geschetst zonder beleidsrichting, omdat besluitvorming hierover nadere uitwerking behoeft.
- Conform bespreking wordt een bespreking van deze dilemma's ingepland.

Alternatieve richtingen:

- Eerst een nadere uitwerking in beleidskeuzes voorafgaand aan een Kamerbrief rond de zomermaanden. (Zie ook blokje politieke context)

Krachtenveld

Brief is afgestemd met JenV, RDW, CBR en Rijkswaterstaat. We hebben op dit dossier een intensieve samenwerking met deze partijen. Daarbuiten is deze brief niet afgestemd, bij de verdere uitwerking van de beleidskeuzes rond verantwoordelijkheidsverdeling zal dat vanzelfsprekend nog plaatsvinden.

Toelichting

Internationale/Europese context

Voorgestelde positionering is het doorzetten van de Nederlandse internationale inzet. Nederland heeft in de EU een prominente rol op het dossier en invloed op internationaal voertuigbeleid (o.a. via RDW). In eerdere jaren vooral door het

Datum

26 januari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/26247

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Aan

Minister

Bijlage(n)

1

De brief

onderwerp te agenderen en als koploper experimenteren mogelijk te maken, en in het afgelopen jaar door fundamentele aandachtspunten rondom gebruik van ADS internationaal te agenderen. Dit heeft soms weerstand opgeroepen, maar kan inmiddels ook rekenen op een positieve houding vanuit de Europese Commissie en andere lidstaten die de geagendeerde punten meer en meer herkennen nu ze zelf verder in implementatie komen. Feit is, er zit spanning tussen de al in werking getreden Europese regelgeving die de voertuigtechniek als uitgangspunt heeft, en de nationale juridische kaders waarin een plaats voor zelfrijdend vervoer in het mobiliteitssysteem nog moet worden uitgewerkt, ook in Nederland.

Datum

26 januari 2024

Onze referentie

IENW/BSK-2024/26247

Opgesteld doorBestuurskern
Dir.Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur**Aan**

Minister

Bijlage(n)

1

Politieke context

De vorige keer dat de Kamer is geïnformeerd over de Nederlandse aanpak rond voertuigautomatisering is een Kamerbrief uit 2022 (IENW/BSK-2022/140063). De toezegging voor een update in die brief wordt nu ingevuld. Advies is de nieuwe Tweede Kamer in deze demissionaire fase van het kabinet te informeren over de dilemma's die spelen rond de aanpassing van het nationale juridische kader.

Financiële/juridische overwegingen

Voorgestelde koers en besluiten vragen een versterking van capaciteit en financiële middelen op het dossier. Ambtelijke besluitvorming vindt parallel plaats ten aanzien van de uitbreiding van beleids capaciteit en is voorwaardelijk voor de beschreven aanpak. Dekking van de veranderopgave bij uitvoeringsorganisaties (€5 mln/jaar) loopt mee in de integrale weg van de begroting.

Uitvoering en gevolgen voor de maatschappij

Uitvoeringsorganisaties zijn intensief betrokken. Richting de maatschappij beoogt de voorgestelde positionering de kansen te benutten evenals een verantwoorde introductie te borgen. We werken samen met o.a. sectoren als OV, logistiek, en de ADAS-alliantie. Communicatie en samenwerking met sectoren wordt als onderdeel van de taskforce opgepakt. Hiervoor gaan wij in gesprek met o.a. DCO.

Voorgaande ontwikkelingen en alternatieven

Ten aanzien van testen op de weg voor typegoedkeuring heeft u eerder besloten het testen niet eerder toe te staan dan dat de regelgeving is aangepast (IENW/BSK-2023/96024). In deze brief wordt de Kamer geïnformeerd dat deze aanpassing opgepakt wordt.

Informatie die niet openbaar gemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

Volgnummer	Naam	Informatie
02	Kamerbrief Slimme inpassing en verantwoorde introductie van geautomatiseerde voertuigen	De Kamerbrief informeert de Tweede Kamer over de 1) ontwikkelingen in geautomatiseerd vervoer; 2) de Nederlandse inzet hierop en de spelende dilemma's; en 3) resultaten en vervolgstappen die hieruit voortkomen