

Vergaderjaar 2024–2025

**21 501-20**

**Europese Raad**

**30 821**

**Nationale Veiligheid**

**Nr. 2243**

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

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 19 maart 2025

De motie van het lid Boswijk c.s.<sup>1</sup>, ingediend bij het Kamerdebat van 16 april 2024 over de buitengewone Europese Raad, verzoekt de regering om onderzoek te doen naar de risico's van elektrische auto's voor de nationale veiligheid en om de optie van gebiedsverboden als mogelijke mitigerende maatregel hierin mee te nemen. Middels deze brief wordt u geïnformeerd over de wijze waarop uitvoering is gegeven aan deze motie en het vervolgproces. Daarbij wordt opgemerkt dat de betreffende onderzoeken, in de vorm van een integrale risicoanalyse en dreigingsanalyses, inzicht geven in nationale veiligheidsrisico's en daarom voor een groot deel niet geschikt zijn voor openbaarmaking. Deze analyses kunnen in een vertrouwelijke technische briefing nader worden toegelicht.

### **Opzet onderzoek**

De motie verwijst naar de toegenomen instroom van Chinese elektrische voertuigen op de Europese markt en de groeiende zorgen over de cyberveiligheid van deze voertuigen. Bij het formuleren van de onderzoeksvraag is geconstateerd dat de mogelijke risico's voor de nationale veiligheid die in de motie worden genoemd niet alleen toepasbaar zijn op elektrische voertuigen (EV's). Ook andere «slimme voertuigen» die verbonden zijn met netwerken zoals het internet en ongeacht de herkomst ervan zijn mogelijk kwetsbaar voor spionage en sabotage. Daarom is de onderzoeksoopdracht verbreed naar een analyse van de risico's voor de nationale veiligheid van slimme (elektrische) voertuigen. We onderschrijven immers de constatering van het lid Boswijk dat inzicht in de nationale veiligheidsrisico's van slimme (elektrische) voertuigen noodzakelijk is. Des te meer omdat deze voertuigen behoren tot een wereldwijde markt van zeer geavanceerde consumentenelektronica met verregaande digitalisering en automatisering en met een grote verscheidenheid in voertuigmerken, -types en -modellen.

<sup>1</sup> Kamerstuk 21 501-20, nr. 2068

Ter uitvoering van de motie is gekozen voor een brede nationale opzet van het onderzoek in opdracht van de Task Force Economische Veiligheid (TFEV). Hierbij is de risicobeoordeling van het Rijksbrede Analisten-netwerk Nationale Veiligheid<sup>2</sup> toegepast. De TFEV, onder voorzitterschap van de NCTV, heeft eerder opdracht gegeven tot het uitvoeren van risicoanalyses ten behoeve van bijvoorbeeld de maatregelen voor bescherming van telecomnetwerken en 5G<sup>3</sup>.

Op basis van deze aanpak zijn een brede interdepartementale technische werkgroep en een beleidswerkgroep opgezet. Door de technische werkgroep zijn scenario's opgesteld waarin een slim (elektrisch) voertuig de nationale veiligheid zou kunnen schaden. Mogelijke spionage- en sabotagerisico's zijn hierin meegenomen. Deze resultaten zijn vervolgens voorgelegd aan de TFEV.

Deelnemende partijen aan de werkgroepen zijn de Ministeries van Infrastructuur en Waterstaat, Defensie, Economische Zaken, Buitenlandse Zaken, Financiën, Justitie en Veiligheid, NCSC, alsmede voertuigenautoriteit RDW, de Algemene Inlichtingen- en Veiligheidsdienst (AIVD), en de Autoriteit Persoonsgegevens (AP). Ook is het Ministerie van Klimaat en Groene Groei geconsulteerd op onderdelen van de analyse. Niet elke partij is bij beide werkgroepen betrokken geweest.

### **Conclusies onderzoek**

De resultaten van de risicoanalyse inclusief inventarisatie van mogelijke maatregelen bevat veel informatie over nationale veiligheidsrisico's en zijn daarom voor een groot deel niet geschikt voor openbaarmaking. Wel valt uit de risicoanalyse op te maken dat er een bepaalde mate van risico bestaat op het gebied van spionage en sabotage. Deze risico's raken onder meer aan locaties en persoonsgegevens. Omdat de motie verzoekt om eventuele gebiedsverboden mee te nemen bij de uitvoering ervan, wordt hieronder voor zover geschikt voor openbaarmaking kort stilgestaan bij dat onderwerp. Dat is mogelijk omdat Defensie vanwege het hogere risicoprofiel reeds maatregelen had getroffen. Ook voor persoonsgegevens zijn een aantal bevindingen geschikt voor openbaarmaking.

#### Defensieterreinen

Defensie ziet risico's in slimme voertuigen die opnames kunnen maken van passagiers en kazernes. Om dit risico te verkleinen, mogen medewerkers in het openbaar, in openbare ruimtes of in niet-operationele voertuigen alleen ongerubriceerde informatie bespreken. Daarnaast zijn commandanten al bevoegd om maatregelen te nemen om het risico van maken van foto, film, video en audio opnames van kazernes, mede door slimme voertuigen, te verminderen.

Defensie werkt verder aan de inrichting van «Kazernes van de toekomst», waarbij voertuigen aan de periferie van de kazernes worden geplaatst en goederen kunnen worden afgeleverd zonder het terrein op te hoeven. Er zijn ook richtlijnen voor het melden van verdachte situaties, zoals een tactisch geplaatst slim voertuig, en indien het dreigingsniveau stijgt, kunnen aanvullende maatregelen worden genomen, zoals het weren van voertuigen van het terrein. De bevindingen van de risicoanalyse zullen worden meegenomen bij het verder ontwikkelen van de «Kazernes van de toekomst».

---

<sup>2</sup> <https://www.rivm.nl/documenten/leidraad-risicobeoordeling-2022>

<sup>3</sup> Kamerstuk 30 821, nr. 92

## Persoonsgegevens

Uit het technische onderzoek blijkt onder meer dat er op dit moment nog (te) weinig inzicht is in wat voertuigen aan persoonsgegevens verwerken, waarom ze dit doen, en wat er met deze persoonsgegevens wordt gedaan. Daarom werkt het Ministerie van IenW samen met relevante stakeholders aan het in kaart brengen van de effectiviteit en de inrichting van het toezicht op data en connectiviteit.

## **Vervolgonderzoek**

Om op basis van de uitgevoerde analyse te komen tot het treffen van verstrekende beveiligingsmaatregelen is een dieper detailniveau noodzakelijk. De werkgroepen bereiden deze verdieping momenteel voor. Daarbij worden reeds genomen maatregelen meegenomen en zullen specifieke objecten en organisaties met een hoger risicoprofiel, bijvoorbeeld binnen vitale infrastructuur, nader tegen het licht gehouden moeten worden.

Ook zullen de stappen die in Europees verband gezet worden meer aandacht moeten krijgen. Europa kent geharmoniseerde typegoedkeuringseisen voor voertuigen binnen de interne markt van de Unie. Daarom ligt het voor de hand om eventuele maatregelen in Europees verband te bepleiten. Het kabinet is ook in Europa zowel bilateraal als met de Europese Commissie in overleg om aandacht te vragen voor de mogelijke spionage en sabotage risico's van slimme (elektrische) voertuigen en om kennis uit te wisselen. Indien zich ontwikkelingen voordoen, zal ik u hierover nader informeren.

## Overige mobiliteitsproducten

Bij de begrotingsbehandeling van BZ op 21 november 2024 heeft het lid Boswijk c.s. de regering verzocht<sup>4</sup> om de risicoanalyse uit te breiden naar overige mobiliteitsproducten uit China. Het uitgevoerde onderzoek kijkt reeds naar de technische aspecten van voertuigen, ongeacht herkomst en is daarmee al breder dan de initiële scope. In het aangekondigde verdiepende onderzoek zullen de technische risico's van bussen en vrachtwagens nog onderzocht worden.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
B. Madlener

---

<sup>4</sup> Kamerstuk 36 600 V, nr. 31