



> Retouradres Postbus 20901 2500 EX Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA DEN HAAG

**Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat**

Rijnstraat 8
2515 XP Den Haag
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

T 070-456 0000
F 070-456 1111

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/197670

Uw kenmerk
2026Z0712

Datum 28 oktober 2026
Betreft Antwoorden op Kamervragen over de risico's van
rijhulpsystemen en 'phantom braking'

Bijlage(n)
2

Geachte voorzitter,

Hiermee ontvangt u de antwoorden op de vragen van het lid Van Leijen (D66) over de risico's van rijhulpsystemen en 'phantom braking'. Ook deel ik het rapport met u dat door TNO in 2022 is opgesteld in opdracht van de RDW over 'phantom braking'.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

Vincent Karremans

2026Z0712

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Vraag 1

Bent u bekend met de uitzending van Kassa¹ van 29 augustus 2026 over 'phantom braking' (spookremmen), waarbij auto's zonder aanwijsbare aanleiding plotseling en krachtig afremmen door een onterechte ingreep van het autonoom noodremsysteem (AEB)?

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/197670

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Deelt u de opvatting dat rijhulpsystemen zoals AEB een belangrijke bijdrage leveren aan de verkeersveiligheid, maar dat een onterechte noodremactie, zeker bij hoge snelheid, zelf tot gevaarlijke situaties kan leiden?

Antwoord 2

Rijhulpsystemen dragen bij aan de verkeersveiligheid. Daarom heeft de Europese Unie in haar voertuigregelgeving verschillende rijhulpsystemen verplicht gesteld voor nieuwe voertuigen. Tegelijkertijd is het onwenselijk dat deze systemen zelf tot gevaarlijke situaties leiden.

In het kader van de Integrale Mobiliteit Analyse (IMA) heeft het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (IenW) de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) gevraagd om een prognose op de verkeersveiligheidseffecten van de reguliere AEB en de AEB die specifiek kwetsbare verkeersdeelnemers detecteert. Dit rapport wordt naar verwachting einde dit jaar gepubliceerd.

Vraag 3

Hoeveel incidenten en verkeersongevallen waarbij phantom braking een rol speelde, zijn bij u of de RDW bekend?

Antwoord 3

Op dit moment zijn er door fabrikanten geen incidenten gerapporteerd bij de RDW waarbij 'phantom braking' aantoonbaar de oorzaak was. De huidige Europese regelgeving op het gebied van Autonomous Emergency Braking (AEB) kent geen rapportageverplichting van dergelijke incidenten aan autoriteiten die voertuigen goedkeuren, zoals de RDW.

Consumenten kunnen melding doen bij hun autodealer, importeur en/of de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT). De ILT heeft sinds 2023 de rol van markttoezichthouder van verkeersproducten, waaronder voertuigen en de systemen daarin. Bij de ILT zijn in de afgelopen vier jaar twintig meldingen binnengekomen die betrekking hebben op het AEB-systeem. Het is volgens de ILT niet bekend hoeveel van deze meldingen specifiek over 'phantom braking' gaan.

Antwoord 4

Deelt u de mening dat de omvang en de gevolgen van phantom braking op dit moment onvoldoende in beeld zijn, mede omdat onterechte AEB-ingrepen niet systematisch worden geregistreerd?

¹ Kassa, 29 augustus 2026, <https://www.bnnvara.nl/kassa/artikelen/phantom-braking-de-nachtmerrie-van-zelfremmende-autos>

Antwoord 4

Op dit moment is er geen volledig beeld van onterechte AEB-ingrepen. Het melden van incidenten door fabrikanten is niet verplicht en vermoedelijk weet niet elke automobilist dat zij dit kunnen melden bij de ILT. Bovendien is het technisch vaak complex om een ingreep eenduidig als 'onterecht' te categoriseren. Als 'phantom braking' zich voordoet bij gebruik van bepaalde geavanceerde rijhulpsystemen (Driver Control Assistance Systems, of DCAS), geldt er wel een meldplicht voor fabrikanten bij de goedkeuringsautoriteit die de goedkeuring heeft verleend. Deze rijhulpsystemen kunnen optioneel door fabrikanten aan voertuigen toegevoegd worden. Ook hier geldt echter dat het niet altijd technisch mogelijk is om vast te stellen of een ingreep 'onterecht' is.

Om het inzicht in het fenomeen 'phantom braking' verder te verbeteren, is het wenselijk dat incidenten vaker worden gemeld. Samen met de ILT en de deelnemers van de ADAS Alliantie² werken we aan het vergroten van de bekendheid van het meldpunt van de ILT. De ILT kan, als zij voldoende aanleiding ziet, nadere informatie opvragen bij marktdeelnemers en goedkeuringsinstanties zoals de RDW. Op basis van deze informatie beoordeelt de ILT of er sprake is van een ernstig gebrek en kunnen zij zo nodig nader onderzoek doen of maatregelen nemen.

Vraag 5

Bent u bereid om, bijvoorbeeld via de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en/of de RDW, onderzoek te laten doen naar de omvang, oorzaken en gevolgen van phantom braking in Nederland en de Kamer over de uitkomsten te informeren?

Antwoord 5

De RDW heeft in 2021-22, in haar toenmalige rol als markttoezichthouder voor voertuigen, TNO onderzoek laten doen naar 'phantom braking'. Op basis van de conclusies uit het TNO-rapport³ heeft Nederland zich onder andere verder ingezet voor verplichte rapportage van incidenten rondom rijhulpsystemen en voertuigautomatisering in nieuwe regelgeving.

Ik ben bereid om te kijken of daarnaast onderzoek naar de omvang en de gevolgen van het fenomeen 'phantom braking' in Nederland mogelijk is.

Vraag 6

Bent u bereid te bezien hoe automobilisten een phantom braking-incident eenvoudiger en op een beter vindbare plek kunnen melden, zodat signalen van weggebruikers gebundeld worden en bijdragen aan een beter beeld van het probleem?

Antwoord 6

Ja, zie de beantwoording van vraag 4.

Vraag 7

Welke mogelijkheden ziet u om de toegang van automobilisten tot voertuigdata te verbeteren, nu zij en hun rechtsbijstandsverzekeraars volgens berichtgeving soms

² Samenwerkingsverband van ruim 40 publieke en private organisaties in Nederland dat zich richt op het vergroten van het veilige gebruik van Advanced Driver Assistance Systems (ADAS)

³ Zie bijlage I voor het TNO rapport.

tot aan de rechter moeten gaan om te kunnen vaststellen of er sprake was van een onterechte noodremactie?

Ministerie van Infrastructuur
en Waterstaat

Antwoord 7

Nederland maakt zich in Europees verband sterk voor de verbetering van de toegang tot voertuigdata voor voertuigeigenaren. De Europese Dataverordening geeft de eigenaar zeggenschap over bepaalde data die een slim apparaat (waaronder ook voertuigen) produceert. Het blijkt echter in de praktijk niet altijd eenvoudig om toegang te krijgen tot gegevens uit het voertuig. Nederland heeft daarom bij de Europese Commissie gepleit voor sectorspecifieke regelgeving op het gebied van toegang tot voertuigdata. Er lijkt vooralsnog geen bereidheid te zijn bij de Europese Commissie voor het ontwikkelen van deze regelgeving. We blijven daarom aandacht vragen in Europa voor voldoende toegang tot voertuigdata.

Ons kenmerk
IENW/BSK-2026/197670

Vraag 8

Bent u bereid, mede gelet op het onderzoek dat in Frankrijk naar aanleiding van meldingen over phantom braking is gestart, het onderwerp in Europees verband te agenderen, zodat onterechte ingrepen worden meegenomen bij de evaluatie en doorontwikkeling van de Europese eisen aan rijhulpsystemen?

Antwoord 8

De doorontwikkeling van rijhulpsystemen, waaronder het AEB-systeem, staat met regelmaat op de Europese en internationale agenda. De Verenigde Naties Economische Commissie voor Europa (VN/ECE) start binnenkort met de evaluatie van de huidige technische vereisten van de AEB. Op basis van de evaluatie worden de eisen, waar nodig, aangescherpt. Nederland neemt hier actief aan deel en zal hierbij aandacht vragen voor het fenomeen 'phantom braking'.