

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1776

Vragen van het lid **Pouw-Verweij** (JA21) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *de invoering van een snelheidsbegrenzer in nieuwe personenauto's* (ingezonden 26 januari 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 18 februari 2022).

Vraag 1

Is de Nederlandse regering betrokken geweest bij de invoering van een wettelijk verplichte «intelligente snelheidsassistent» (ISA) voor nieuwe auto's en zo ja, welke inbreng heeft Nederland gehad over de doordenking van de gevolgen hiervan voor de wijze waarop het Nederlandse wegverkeer wordt gereguleerd en voor de privacy?^{1 2}

Antwoord 1

Ja, Nederland is hierbij betrokken geweest. De inbreng van Nederland betrof vooral de eis dat het systeem betrouwbaar en veilig moet zijn zodat bestuurders er in voldoende mate op kunnen vertrouwen en het ook zullen gebruiken. Het is een systeem dat de bestuurder informeert over de lokale limiet en waarschuwt wanneer deze overschreden dreigt te worden. Deze staat standaard aan bij iedere rit maar kan ook uitgezet worden voor die rit. Met het gebruik van de ISA wordt het aantal bestuurders dat (ongemerkt) te hard rijdt vermindert en dit is daarmee gunstig voor de verkeersveiligheid. Wat betreft de privacy worden er geen gegevens vastgelegd, noch van de persoon, noch van de rit.

Vraag 2

Garandeert u dat (enige vorm van) een ISA niet verplicht wordt voor auto's die nu nog niet van dit systeem zijn voorzien?

Antwoord 2

Het ligt niet voor de hand dat ISA in de toekomst verplicht zal worden op voertuigen die nu niet van dit systeem zijn voorzien.

¹ EU-Verordening 2019/2144 van 12 november 2019.

² Algemeen Dagblad, 20 januari 2022, «Snelheidsbegrenzer» in nieuwe personenauto's vanaf juli verplicht (<https://www.ad.nl/auto/snelheidsbegrenzer-in-nieuwe-personenauto-s-vanaf-juli-verplicht-a4eaff91/>).

Vraag 3

Bent u het met de stelling eens dat een snelheidsbegrenzer voor ongelukken kan zorgen doordat tijdelijke tempoversnelling, wat nodig kan zijn in onvoorziene situaties, moeilijker wordt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3

Nee, niet met deze variant omdat deze ISA alleen waarschuwt en niet fysiek begrenst. De bestuurder bepaalt zelf de snelheid. Als een fabrikant ervoor kiest om een stap verder te gaan, en bijvoorbeeld een gaspedaal te gebruiken dat tegendruk geeft bij het bereiken van de limiet, dan moet de bestuurder altijd zelf kunnen ingrijpen.

Vraag 4

Kunt u reageren op bezwaren van de overkoepelende organisatie van autofabrikanten Acea die een groot risico in verkeersborden ziet die ISA niet goed herkennen, bijvoorbeeld doordat ze slecht afleesbaar zijn, waardoor het systeem de plank kan misslaan?

Antwoord 4

Samen met de industrie is gesteld dat ISA voor tenminste 90% van de tijd de juiste limiet moet hanteren. Het is aan de industrie om te bepalen of zij dit realiseren met camera's en softwarematige bordenherkenning, een digitale snelhedenkaart of een combinatie daarvan. Wegbeheerders zijn verplicht actuele snelheidslimieten per wegvak beschikbaar te stellen in een nationale snelhedenkaart. Producenten kunnen deze gebruiken of kaarten van derden gebruiken. In Nederland werken we aan het verbeteren van de digitale snelhedenkaart als onderdeel van het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata.

Vraag 5

Bent u het eens met de stelling dat een foutmarge van 5 procent als het gaat om bijvoorbeeld de «leesbaarheid» van de verkeersborden (naar inschatting van de EU) een onaanvaardbaar risico betekent voor de veiligheid, zodat moet worden geconstateerd dat ISA pas verantwoord kan worden ingevoerd zodra het totaalplaatje (dus ook de herkenning door verkeersborden) in orde is, wat nu nog niet het geval is?

Antwoord 5

Omdat het systeem de snelheid niet fysiek begrenst, zijn de risico's gering. De bestuurder kan harder rijden en is altijd zelf verantwoordelijk voor de keuze van de snelheid. Deze ISA geen begrenzer maar een hulpmiddel voor de bestuurder.

Vraag 6

Welke consequenties heeft de invoering van ISA voor de wijze waarop in Nederland verkeersstromen met (elektronische) bebording worden gereguleerd?

Antwoord 6

De invoering van ISA heeft geen consequenties voor de regulering omdat het ISA-systeem informatie geeft over de snelheidslimiet en waarschuwt bij overschrijding, de beslissingen voor de rijtaak worden door de bestuurder genomen. Om de digitalisering van verkeersmanagement, ADAS en ADS functies en navigatiesystemen in goede banen te leiden is het wel nodig om goede digitale reisinformatie op orde te hebben. Om dat te ondersteunen wordt het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata opgericht en maken we in EU-verband afspraken over de digitale ontsluiting van verkeersinformatie.

Vraag 7

Wat kunt u nog ondernemen om ervoor te zorgen dat ISA pas actief wordt wanneer de foutmarge met betrekking tot het herkennen van verkeersborden is teruggebracht tot een minimum, dat in ieder geval een stuk lager is dan de 5 procent die de EU nu nog inschat?

Antwoord 7

Zie antwoord 5.

Vraag 8

Welke stappen gaat u ondernemen om de anonimiteit van gebruikersgegevens van ISA in alle omstandigheden te garanderen?

Antwoord 8

Hiervoor zijn geen stappen nodig. ISA legt geen gegevens vast over de rit danwel over de bestuurder. Door positiebepaling weet het systeem hoe snel je rijdt en waar je rijdt.

Vraag 9

Als u niet van plan bent om anonimiteit van gebruikersgegevens te garanderen, wat zijn a) de randvoorwaarden waaronder b) welke diensten inzage mogen krijgen in ISA-data?

Antwoord 9

Zie antwoord 8.

Vraag 10

Kunt u de Tweede Kamer een overzicht sturen welke gegevens de EU krijgt (en welke instanties of diensten het betreft) en welke gegevens de Nederlandse overheid krijgt (en welke instanties of diensten het betreft) uit installaties die verbruiksgegevens van auto's opslaan en doorsturen?

Antwoord 10

Deze «Onboard Fuel Consumption Monitoring» systemen registreren het verbruik van het voertuig in de praktijk. Het doel hiervan is om afwijkingen van uitstoot in praktijk ten opzichte van de waarden bij de typegoedkeuring te monitoren. Hiervoor worden het Voertuig Identificatie Nummer (VIN), brandstofverbruik en aantal gereden kilometers geregistreerd. Deze moeten door de fabrikant of erkende handelaar of reparateur regelmatig worden uitgelezen en aan de Europese Commissie worden geleverd. Deze informatie moet zodanig worden geaggregeerd dat deze niet te herleiden is naar een persoon. In alle gevallen kan de bestuurder aangeven dat hij/zij niet wil dat deze gegevens worden uitgelezen.

Vraag 11

Kunt u de garantie geven dat ISA alleen wordt ingezet voor veiligheid tijdens het autorijden en niet voor andere doelen, zoals bijvoorbeeld een vorm van belastingheffing op grond van meetgegevens die mede aan de hand van dit systeem worden aangeleverd?

Antwoord 11

De ISA inzetten voor belasting is niet aan de orde. ISA legt geen data vast dus leent zich ook niet voor.