

Vergaderjaar 2021–2022

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

26 643

Informatie- en communicatietechnologie (ICT)

Nr. 1017

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 8 juli 2022

Graag wil ik uw Kamer met deze brief informeren over een aantal onderwerpen op het terrein van digitalisering en voertuigtoelating. Naast de openstaande toezegging over de Intelligente Snelheidsassistent (ISA) informeer ik u ook over een aantal andere relevante dossiers.

Stand van zaken Digitalisering slimme verkeerssystemen

De Europese Commissie (EC) zet in op verdere digitalisering en inzet van slimme verkeerssystemen om de veiligheid en duurzaamheid van de vervoer- en transportsector te bevorderen. Tijdens de Transportraad van 2 juni jl. (Kamerstuk 21 501-33, nr. 937) hebben lidstaten een algemene oriëntatie bereikt op het voorstel van de EC om de Intelligente Transport Systemen-richtlijn te herzien. Deze richtlijn verplicht het beschikbaar stellen van cruciale data, bijvoorbeeld informatie over maximumsnelheden, via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) en het leveren van informatiediensten aan weggebruikers door marktpartijen zoals navigatiediensten. In 2025 moeten *realtime* verkeersinformatiediensten, waaronder verkeersregelingen en informatie over het gebruik van het netwerk, beschikbaar zijn voor het hoofdwegennet¹ en in 2028 voor het gehele wegennet. Er wordt een impactanalyse uitgevoerd om meer inzicht te krijgen in deze verplichtingen voor *realtime* verkeersinformatiediensten in Nederland en er wordt momenteel gewerkt aan een implementatieplan. In het najaar worden de eerste resultaten verwacht van deze analyse en zal de Kamer hierover geïnformeerd worden.

In het Europese project *National Access Point Coordination Organisation For Europe* (NAPCORE) werkt Nederland met andere lidstaten samen om coördinatie tussen de NTM's en nationale instanties die verantwoordelijk zijn voor de naleving en implementatie van Europese wetgeving te bevorderen. Daarnaast bereidt de EC wetgeving voor om digitale

¹ Het merendeel van deze datatypen was al verplicht onder eerdere Europese regelgeving.

multimodale reisinformatiediensten, bijvoorbeeld voor de inzet van Mobility as a Service (MaaS), te bevorderen en harmoniseren. Nederland zet daarbij in op het voortbouwen van de kennis en ervaring die is opgedaan met de zeven landelijke MaaS-pilots, waaronder een gezamenlijke standaard voor data-uitwisseling.

Op 4 juli jl. zijn er afspraken gemaakt met zes aanbieders van in-car navigatiediensten. Dankzij deze afspraken krijgen miljoenen weggebruikers vanaf dit jaar meldingen in de auto die – door het informeren van bestuurders – de verkeersveiligheid verbeteren. Het gaat om meldingen over rode kruizen, filestaarten, naderende hulpdiensten en bijvoorbeeld spookrijders. Deze waarschuwingen zijn effectief gebleken. Door deze toepassingen wordt direct de veiligheid van hulpverleners en weginspecteurs vergroot. Filestaartbeveiliging verkleint de kans op een kop-staartbotsing met 20%. Nederland loopt binnen de EU voorop als het gaat om deze Smart Mobility toepassingen. Mede dankzij Nederlandse inzet is de industrie vanaf 2025 verplicht om bepaalde informatie (zoals maximumsnelheden en rode kruizen) door te geven aan de weggebruikers mits deze van voldoende kwaliteit is. Door deze samenwerking profiteren we in Nederland drie jaar eerder van de verkeersveiligheidswinst én zijn we direct klaar in 2025 om alle navigatiediensten aan hun verplichting te houden.

Op 24 december jl. is de Kamer geïnformeerd² over de financiering van deze afspraken.

Intelligente Snelheidsassistent (ISA)

Toezegging

In het commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april jl. (Kamerstuk 29 39, nr. 1002) heb ik toegezegd uw Kamer voor de zomer te informeren over de visie op ISA. ISA is een systeem om de bestuurder te helpen zich aan de geldende maximumsnelheid te houden. Te hard rijden is een belangrijke oorzaak van verkeersonveiligheid. Waarschuwen dat een bestuurder te hard rijdt kan de verkeersveiligheid aanzienlijk verbeteren. De herziene General Safety Regulation verplicht een waarschuwende ISA-variant, waarbij de bestuurder altijd zelf de snelheid kan bepalen. De waarschuwing kan worden gegeven via beeld, geluid of lichte tegendruk of trilling van het gaspedaal.

ISA-systemen werken op herkenning van verkeersborden en op basis van een digitale snelhedenkaart. Om ervoor te zorgen dat ISA de maximale snelheden correct weergeeft en herkent in zoveel mogelijk gevallen, zorgt Nederland ervoor dat de informatievoorziening zowel digitaal (digitale snelhedenkaart) als fysiek (borden langs de weg) op orde is. Het blijft de verantwoordelijkheid van de autofabrikant om de correcte maximumsnelheid door te geven.

Momenteel werken het CROW, medeoverheden en het ministerie aan een visiedocument om de nationale ambities omtrent ISA te stroomlijnen. De visie geeft richting aan huidige en toekomstige ontwikkelingen en draagt zorg voor randvoorwaarden voor goede implementatie. Het visiedocument wordt in het najaar afgerond en met uw Kamer gedeeld. Nederland staat positief tegenover ISA-pilots, mits deze voldoen aan een aantal randvoorwaarden. De pilots moeten bijdragen aan het verhogen van de betrouwbaarheid van ISA, kwesties uit de praktijk aanpakken en bijdragen aan positieve gebruikservaring van het systeem.

² Kamerstuk 31 305, nr. 338.

Rectificatie antwoorden op Kamervragen

Uw Kamer heeft een aantal vragen gesteld over de privacyrisico's van ISA. Naar nu blijkt is het antwoord op twee vragen niet geheel juist. Op 18 februari jl. bood ik u mijn antwoorden aan op vragen van het lid Madlener (PVV), ingezonden op 26 januari 2022³. Het antwoord op vraag 6 is niet geheel juist. Op 22 maart jl. bood ik u mijn antwoorden aan op vragen van het lid van Baarle (DENK), ingezonden op 9 maart 2022⁴. Het antwoord op vraag 14 is niet geheel juist. Hiervoor bied ik uw Kamer mijn verontschuldigingen aan en middels deze brief een rectificatie van de antwoorden.

Voor beiden antwoorden geldt de volgende aanscherping:

ISA is een systeem dat niets anders doet dan de op dat moment gereden snelheid vergelijken met de lokaal geldende snelheidslimiet. Het systeem legt deze data niet vast en deelt deze ook niet. Er worden dus geen persoonsgegevens verwerkt en hierover is het *European Data Protection Board* (EDPB) of de Autoriteit Persoonsgegevens (AP) dan ook niet geconsulteerd.

De *Emergency Data Recorder* (EDR) registreert wel data, namelijk technische zaken zoals snelheid, remkracht, activering van de airbags en toestand van de veiligheidssystemen bij een botsing. Hierbij worden geen GPS-data of andere identificerende gegevens opgeslagen. In de herziene General Safety Regulation (GSR) is vastgelegd dat geen informatie mag worden vastgelegd waaruit het individuele voertuig zelf, of de eigenaar of bezitter, kunnen worden afgeleid. Daarnaast is in onderliggende Europese regelgeving⁵ neergelegd dat de opgeslagen gegevens niet alleen geen informatie mogen bevatten die het mogelijk maakt die gegevens te relateren aan een natuurlijke persoon, maar ook niet samen met dergelijke informatie beschikbaar mogen worden gesteld. Ook hier betreft het dus in de basis geen verwerking van persoonsgegevens.

De reden dat in het eerdere antwoord gesteld werd dat het EDPB geconsulteerd zou zijn komt voort uit inaccurate informatie op ambtelijk niveau van de Europese Commissie. Deze had aangegeven dat zij over EDR de *European Data Protection Supervisor* (EDPS), niet zoals ik in mijn antwoord aangaf het EDPB, had geconsulteerd⁶. Bij extra navraag bij de Europese Commissie is echter gebleken dat zij uiteindelijk hebben afgezien van deze consultatie, aangezien er geen sprake is van verwerking van persoonsgegevens.

Besluit restantvoorraden

Op 23 december 2020 is de Kamer geïnformeerd⁷ over de restantvoorraden van voertuigen. Om problemen te voorkomen in de restantvoorraadprocedures is de toestemming aan de RDW verlengd om zonder mijn

³ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 1775.

⁴ Aanhangsel Handelingen II 2021/22, nr. 2249.

⁵ Gedelegeerde Verordening (EU) 2022/545 van de Commissie van 26 januari 2022 tot aanvulling van Verordening (EU) 2019/2144 van het Europees Parlement en de Raad met uitvoeringsbepalingen voor de specifieke testprocedures en technische voorschriften voor de typegoedkeuring van motorvoertuigen wat de gegevensrecorder voor incidenten betreft en voor de typegoedkeuring van die systemen als technische eenheden en tot wijziging van bijlage II bij die verordening (PbEU 2022, L 107).

⁶ Waar het EDPB het comité is van alle nationale gegevensbeschermingstoezichthouders (voor Nederland de Autoriteit Persoonsgegevens), is de EDPS de toezichthouder op de verwerking van persoonsgegevens bij instellingen, organen en instanties van de Europese Unie.

⁷ Kamerstukken 29 398 en 25 295, nr. 891.

besluit maatregelen te nemen voor komende en/of lopende restantvoorraden. Ook heb ik toestemming gegeven voor het tijdelijk loslaten van de termijn van drie maanden voor de geldigheid van het CVO (certificaat van overeenstemming). De toestemmingen gelden tot 31 januari 2023. Met de RDW is afgesproken om een tussentijds evaluatiemoment te houden om te bezien of de toestemming tot en met januari 2023 noodzakelijk is. De RDW zal de ontwikkelingen monitoren en hierover aan het ministerie rapporteren.

Elektromagnetische Comptabiliteit

Graag informeer ik uw Kamer over ontwikkelingen in het kader van elektromagnetische comptabiliteit (EMC). De RDW heeft laten weten dat zij meldingen hebben ontvangen met betrekking tot EMC en adviseert om te onderzoeken of de VN/ECE-reglementen moeten worden herzien.

De VN/ECE-reglement nr. 10 (R10) bevat eisen over de mate waarin een voertuig wordt beschermd tegen elektromagnetische straling van buitenaf. EMC is belangrijk omdat bij onvoldoende bescherming tegen elektromagnetische straling een voertuig mogelijk ongewenst gedrag kan gaan vertonen. Er worden onderzoeken gedaan waarover ik uw Kamer later dit jaar informeer wanneer ik alle resultaten heb ontvangen.

Voor zover bekend rijden er op dit moment geen voertuigen op de weg die kunnen zorgen voor onveilige situaties door EMC. De RDW monitort eventuele meldingen ten aanzien van EMC en blijft stakeholders vragen de RDW actief te informeren bij onveilige situaties op de weg die te relateren zijn aan EMC. Ook kijkt het ministerie samen met de RDW hoe de agendering van de herijking van de bestaande internationale wet- en regelgeving versneld kan worden ten behoeve van de verkeersveiligheid.

Helmplicht snorfiets

De helmplicht voor de bestuurders en passagiers van een snorfiets is op 30 juni jl. in het Staatsblad gepubliceerd. De helmplicht treedt een half jaar later, op 1 januari 2023, in werking. Door nu te publiceren heeft de branche de tijd om te zorgen dat helmen op voorraad zijn en hebben snorfietsers de tijd om een helm aan te schaffen. Een mogelijk bijkomend effect van deze maatregel is dat snorfietseigenaren hun snorfiets willen laten omkeuren tot een bromfiets. Om eventuele wachttijden bij de RDW-keuringsstations op te kunnen vangen heeft de RDW een uitvoeringstoets gedaan. In de gekozen uitvoeringsvariant worden lokale dealers met een RDW-erkenning hierbij ingeschakeld zoals ook voorgesteld is door lid Stoffer tijdens het commissiedebat van 20 april jl. Door goede communicatie met de erkende bedrijven, inzet van extra rollenbanken en de inzet van door de RDW erkende bedrijven verwacht de RDW een mogelijke piek goed op te kunnen vangen en tegelijkertijd de voertuigveiligheid te kunnen borgen. De RDW heb ik opdracht gegeven dit proces in te gaan richten, zodat dit proces gereed is op het moment dat de helmplicht in werking treedt.

Stimuleren fietshelmgebruik

Tijdens het commissiedebat Verkeersveiligheid van 20 april jl. is toegezegd uw Kamer voor de zomer te informeren over aanvullende inspanningen om het dragen van een helm op de fiets in campagnes meer voor het voetlicht te brengen. In het programma Doortrappen: veilig fietsen tot je 100ste is dit nu nadrukkelijker opgenomen in het beeldmateriaal, zoals folders, poster en presentaties. Ook andere wegbeheerders laten vaker de helm zien in hun regionale en lokale doortrappenactivi-

teiten. Daarnaast spant het ministerie zich in om het dragen van een helm op de fiets als goed voorbeeld in communicatie over verkeersveiligheid terug te laten komen.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
M.G.J. Harbers