

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

1775

Vragen van het lid **Madlener** (PVV) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het verplichten van een snelheidsbegrenzer in nieuwe auto's* (ingezonden 26 januari 2022).

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

Vraag 1

Bent u bekend met het artikel dat verschenen is in onder andere het AD?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Hoe beoordeelt u de kritische reacties van Acea en de Vereniging Zakelijke Rijders in het artikel?

Antwoord 2

De ACEA geeft terecht aan dat de systemen betrouwbaar genoeg moeten zijn zodat bestuurders ze ook aan laten staan. Daarom is in Europees verband afgesproken dat deze Intelligente Snelheidsassistent (ISA) tenminste in 90% van de tijd een juiste snelheid aan moet geven en bij de juiste snelheid waarschuwt bij overschrijding (het systeem begrenst dus niet de snelheid van het voertuig). Het is aan de industrie om te bepalen of zij dit realiseren met camera's en softwarematige bordenherkenning, een digitale snelhedenkaart of een combinatie van beiden. Wegbeheerders in Nederland zijn verplicht actuele snelheidslimieten per wegvak beschikbaar te stellen in een nationale snelhedenkaart. Nederland werkt daarom aan een verdere verbetering van digitale reisinformatie via het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitdata. Producenten kunnen deze gebruiken of kaarten van derden gebruiken. Deze waarschuwende ISA zit al in veel auto's en in navigatiesystemen. Wat eventuele vervolgstappen worden als het om ISA gaat zal afhangen van de ervaringen met deze verplichting. De producenten zijn goed vertegenwoor-

¹ AD, 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/>).

digd bij de discussies over dergelijke systemen en daar is ACEA een belangrijke partij bij.

De Vereniging Zakelijke Rijders (VZR) heeft gelijk dat mensen aan nieuwe systemen moeten wennen. Dat geldt voor alle nieuwe Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) en Automatic Driving Systemen (ADS) in voertuigen. Binnenkort start er daarom een ADAS campagne om kopers en verkopers van voertuigen bewust te maken van deze nieuwe toepassingen.

Vraag 3

Wat zijn de gevolgen ten aanzien van de privacy voor het verwerken van onder andere GPS data in nieuwe voertuigen?

Antwoord 3

Op 9 maart 2021 bracht de European Data Protection Board (EDPB) richtsnoeren uit, onder andere om te zorgen voor een consequente toepassing van de AVG specifiek in relatie tot voertuigdata. Er is specifieke aandacht voor individuele locatiegegevens.

Voor de Snelheidsassistent geldt dat er geen data worden opgeslagen. De snelheid van het voertuig wordt vergeleken met de snelheid die je volgens de assistent daar mag rijden. Er is geen derde partij die data krijgt en er wordt niks opgeslagen in het voertuig.

In de Event Data Recorder (EDR) die in Europa wordt ingevoerd, worden geen GPS data of andere identificerende gegevens opgeslagen. Wel technische zaken zoals snelheid, remkracht, activering van de airbags en toestand van de veiligheidssystemen bij een botsing. De geanonimiseerde EDR-gegevens zullen worden gebruikt voor ongevalonderzoek en -analyse. Het «Onboard Fuel Consumption Monitoring» systeem registreert het Voertuigidentificatienummer (VIN), brandstofverbruik en gereden kilometers. Deze moeten door fabrikanten, of zijn erkende handelaar of erkende reparateur, regelmatig worden uitgelezen en vervolgens 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 altijd aangeven dat hij/zij niet wil dat deze gegevens worden uitgelezen.

Vraag 4

Wie krijgt straks al deze voertuigdata en wat gaat daarmee gebeuren?

Antwoord 4

Zie antwoord op vraag 3.

Vraag 5

Kunnen verzekeraars straks hun premie baseren op de verzamelde data en is dat een wenselijke situatie?

Antwoord 5

Dat is op basis van dit ISA-systeem niet mogelijk. Wel zijn er diverse verzekeraars die een zogenaamde dongel aanbieden die het rijgedrag monitoren. Die dongel dient achteraf gemonteerd te worden in de auto en verzekerden kunnen daarmee een korting op hun premie of aanbiedingen krijgen. Verzekerden kiezen hier expliciet voor.

Vraag 6

Is de Autoriteit Persoonsgegevens geconsulteerd? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat is hun oordeel?

Antwoord 6

Alle regelgeving in Europa moet voldoen aan de horizontale General Data Protection Regulation, zo ook betreffende regelgeving over ISA en EDR. De Europese Commissie heeft hiervoor de EDPB (European Data Protection Board) geconsulteerd, de Europese moederpartij van de Autoriteit Persoonsgegevens.

Vraag 7

Kan het systeem permanent uitgeschakeld worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Voor de ISA geldt dat het systeem bij iedere keer starten van de auto, aan staat. Het kan dan wel uitgezet worden voor de rest van die rit. Door het systeem standaard aan te zetten, wordt de kans vergroot dat mensen het systeem gebruiken. Dit komt de verkeersveiligheid ten goede. De EDR kan niet worden uitgeschakeld omdat deze bijdraagt aan het kunnen uitvoeren van ongevalsanalyses of verkeersveiligheidsanalyses.

Vraag 8

Kan de GPS-tracker permanent uitgeschakeld worden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Een GPS tracker is geen verplicht onderdeel van een voertuig, en er is geen aparte regelgeving voor. Wel moet iedere partij die de GPS data wil gebruiken een goede doelbinding hebben (conform de General Data Protection Regulation).

Vraag 9

Bent u van mening dat het excessief verzamelen van data, door de overheid, een beangstigend gevoel bij de automobilist kan opwekken? Zo nee, waarom niet? Zo ja, wat gaat u daar aan doen?

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 3.

Vraag 10

Kunt u garanderen dat er geen systeem wordt ingevoerd waarbij er belasting betaald gaat worden per uitgestoten gram CO₂?

Antwoord 10

Zoals bij het antwoord op vraag 3 aangegeven, wordt er bij ISA of EDR geen informatie vastgelegd die belastingheffing mogelijk maakt. Dit is dus niet aan de orde.