

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

1948

Vragen van het lid **Veltman** (VVD) aan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over de verplichte «Intelligente Snelheidsassistentie» (ISA) in auto's (ingezonden 27 mei 2024).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 10 juni 2024).

Vraag 1

Bent u bekend met de artikelen «Waarom alle nieuwe auto's na 6 juli heel irritant gaan piepen als je 1 kilometer te hard rijdt»¹, «Auto moet gaan piepen als je harder dan de maximumsnelheid rijdt: nog de nodige haken en ogen aan rijhulp»² en «Verplichte intelligente speed assistance: dit moet je weten»³?

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Klopt het dat vanaf 7 juli 2024 in alle nieuwe auto's de «Intelligente Snelheidsassistentie»/«Intelligence Speed Assistance» (ISA), waarmee auto's gaan piepen bij snelheidsovertredingen, verplicht wordt vanwege EU-wetgeving?

Antwoord 2

Ja, het klopt dat vanaf 7 juli 2024 nieuw op de markt gebrachte auto's vanwege de EU-verordening 2019/2144 verplicht een intelligente snelheidsassistent (ISA) moeten hebben. De Kamer is hierover op 1 juli 2022 geïnformeerd.⁴

ISA is een systeem in de auto om de bestuurder te helpen zich aan de geldende maximumsnelheid te houden. ISA kent verschillende varianten. De variant die per 7 juli a.s. verplicht wordt, is de waarschuwende variant waarbij de bestuurder altijd zelf de snelheid van de auto kan blijven bepalen.

¹ AD, 23 mei 2024, Waarom alle nieuwe auto's na 6 juli heel irritant gaan piepen als je 1 kilometer te hard rijdt | Auto | AD.nl

² Telegraaf, 24 mei 2024, Auto moet gaan piepen als je harder dan de maximumsnelheid rijdt: nog de nodige haken en ogen aan rijhulp | Binnenland | Telegraaf.nl

³ Autoweek, 17 augustus 2023, Verplichte Intelligent Speed Assistance: dit moet je weten (autoweek.nl)

⁴ Kamerstukken 31 305, nr. 353

De waarschuwing kan worden gegeven via beeld, geluid of lichte tegendruk of trilling van het gaspedaal. De voertuigfabrikant mag een marge van maximaal 3% ten aanzien van de waargenomen snelheidslimieten hanteren voordat deze een waarschuwing geeft. ISA moet door de bestuurder uit te schakelen zijn en standaard aan staan bij het starten.

Vraag 3

In hoeverre bent u het ermee eens dat maatregelen voor verkeersveiligheid van groot belang zijn, maar dat nieuwe systemen geen grote foutmarge mogen hebben en dat rekening gehouden moet worden met gebruikservaring van automobilisten?

Antwoord 3

Het nemen van maatregelen om de verkeersveiligheid op de weg te verbeteren is van groot belang. Ook is het Ministerie van mening dat nieuwe rijhulpsystemen in auto's geen grote foutmarge mogen hebben. Daarom worden er op Europees niveau eisen gesteld waar ISA-systemen aan moeten voldoen. De fabrikant moet aantonen dat ISA de correcte snelheidslimiet bepaalt voor ten minste 90% van de totale afstand en voor ten minste 80% van de afgelegde afstand op elk van de drie wegtypen (stedelijke wegen en straten, niet-stedelijke wegen en autosnelwegen/autowegen/wegen met gescheiden rijbanen). Ook dient er rekening gehouden te worden met de gebruikerservaring van automobilisten. De voertuigfabrikant mag een marge van maximaal 3,0% ten aanzien van de waargenomen snelheidslimieten hanteren voordat het systeem een waarschuwing geeft. Het Ministerie van IenW monitort de gebruikservaring en tevredenheid van rijhulpsystemen, waaronder ISA, in de periodieke Monitor Smart Mobility.

Vraag 4

Welk bewezen effect heeft deze nieuwe regel op het omlaag brengen van het aantal verkeersslachtoffers?

Antwoord 4

Het Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) laat in haar studie een verwachte reductie zien van 18% op dodelijke ongevallen en 13% op ongevallen met ernstig verkeersgewonden door het gebruik van een waarschuwend ISA systeem.⁵ De Europese Commissie gaat de daadwerkelijke effectiviteit van deze maatregel uiterlijk op 7 juli 2027 evalueren.

Vraag 5

Klopt het dat het systeem nog onvoldoende goed werkt om juist verkeersveiligheid te bevorderen?

Antwoord 5

De systemen die nu op de weg rijden voldoen aan de gestelde Europese eisen. De fabrikant moet aantonen dat ISA de correcte snelheidslimiet bepaalt voor ten minste 90% van de totale afstand en voor ten minste 80% van de afgelegde afstand op elk van de drie wegtypen (stedelijke wegen en straten, niet-stedelijke wegen en autosnelwegen/autowegen/wegen met gescheiden rijbanen).

Als onderdeel van het proces van toelating wordt er door goedkeuringsinstanties getoetst of het systeem daaraan voldoet.

Vraag 6

In welke mate kan een niet goed functionerend ISA-systeem juist contraproductief werken voor de verkeersveiligheid?

Antwoord 6

Bij het gebruik van ISA is de bestuurder verantwoordelijk voor het naleven van de relevante verkeersregels. ISA is een hulpsysteem dat de bestuurder naar beste vermogen ondersteunt, om de bestuurder waar mogelijk en waar

⁵ SWOV – Halvering Verkeersslachtoffers in 2030? Doorrekening van aanvullende maatregelen. <https://swov.nl/nl/publicatie/halvering-verkeersslachtoffers-2030>

passend te waarschuwen. Voornamelijk is er geen duidelijk wetenschappelijk bewijs dat door ISA negatieve effecten op de verkeersveiligheid optreden. En hoewel enige negatieve effecten niet uit te sluiten zijn, geeft het SWOV aan dat het netto-effect van ISA naar verwachting positief is.

Vraag 7 en 8

Herkent u de signalen dat ISA nog lang niet altijd goed werkt, bijvoorbeeld wanneer een snelheidsbord op een naastgelegen weg staat of wanneer de camera een verkeersbord verkeerd leest?

Hoe beoordeelt u dat in de praktijk de verbinding tussen de informatie in de auto en de daadwerkelijk toegestane snelheid vaak niet blijkt te kloppen, waardoor plotselinge situaties op de weg kunnen ontstaan die gevaarlijk kunnen zijn?

Antwoord 7 en 8

Fabrikanten moeten aantonen dat ISA de correcte snelheidslimiet bepaalt voor ten minste 90% van de totale afstand en voor ten minste 80% van de afgelegde afstand op elk van de drie wegtypen (stedelijke wegen en straten, niet-stedelijke wegen en autosnelwegen/autowegen/wegen met gescheiden rijbanen). Het kan gebeuren dat ISA een onjuiste waarschuwing geeft. Het systeem werkt 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.

Vraag 9

Hoe beoordeelt u dat de irritaties in de praktijk vanwege het niet goed functioneren van het systeem contraproductief zouden kunnen werken?

Antwoord 9

Maatschappelijk draagvlak voor ISA is belangrijk om ervoor te zorgen dat automobilisten het systeem niet uitzetten. Het ministerie voert jaarlijks een Monitor Rijtaakautomatisering uit, om onder andere het kennisniveau over – en de waardering van – het gebruik van ISA in kaart te brengen.

Uit de meest recente monitor (december 2023) blijkt dat een deel van de automobilisten afleiding ervaart door het gebruik van rijhulpsystemen. De reden hiervoor kan niet direct worden vastgesteld en daarom is een vervolgonderzoek toegezegd.⁶

Deze resultaten agendeert Nederland in de High Level Group Road Safety, een adviesorgaan binnen de Europese Unie. Signalen uit de monitor worden ook op nationaal niveau besproken met de leden van de ADAS Alliantie, waaronder de BOVAG, RDW, RAI Vereniging en ANWB. De ADAS Alliantie houdt zich bezig met het stimuleren van het veilig gebruik van rijhulpsystemen (Advanced Driver Assistance Systems, ADAS).

Vraag 10

Hoe duidt u de door de ANWB geplaatste kanttekening dat ISA pas ingevoerd zou moeten worden wanneer een databank met snelheidslimieten bestaat die compleet actueel is?

Antwoord 10

De visie wordt gedeeld dat het hebben van een complete en actuele databank met snelheidslimieten van belang is. 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. Zie ook antwoord 12.

⁶ Kamerstukken 31 305, nr. 447

Vraag 11

Is het toegestaan voor autofabrikanten om een marge in te bouwen, zodat niet bij een snelheidsovertreding van 1 kilometer per uur een auto gaat piepen? Wat vindt u daarvan?

Antwoord 11

Ja, dat is toegestaan. De voertuigfabrikant mag een marge van maximaal 3,0% ten aanzien van de waargenomen snelheidslimieten hanteren voordat deze een waarschuwing geeft. Naar aanleiding van de evaluatie van de Europese Commissie uiterlijk in 2027 kan beoordeeld worden of deze 3,0% effectief gebleken is.

Vraag 12 en 13

Welke stappen worden gezet om te voorkomen dat het systeem niet goed functioneert?

Welke stappen worden gezet om het systeem goed te laten functioneren?

Antwoord 12 en 13

Om het systeem goed te laten functioneren zet het ministerie in samenwerking met betrokken partijen stappen op een aantal terreinen:

- Ten eerste zijn er toelatingseisen voor ISA opgesteld. Bijvoorbeeld dat de fabrikant moet aantonen dat ISA de correcte snelheidslimiet bepaalt voor ten minste 90% van de totale gereden afstand. Aan deze specifieke ISA regelgeving moeten fabrikanten voldoen.
- Ten tweede werkt het ministerie samen met wegbeheerders en andere betrokken partijen aan het verbeteren van de informatievoorziening zowel digitaal (digitale snelhedenkaart) als fysiek (borden langs de weg):
 - Zo maakt het ministerie in het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) afspraken met gemeenten, provincies en wegbeheerders om digitale informatie over bijvoorbeeld maximumsnelheden bekend, beschikbaar en bruikbaar te maken. Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) zorgt vervolgens dat maximumsnelheden digitaal beschikbaar zijn voor weggebruikers via de navigatiesystemen. Deze informatie kan ook gebruikt worden door het voertuig voor het verbeteren van de werking van ISA.
 - Voor wat betreft de fysieke infrastructuur worden momenteel door het ministerie samen met medeoverheden en wegbeheerders probleemsituaties op de weg in kaart gebracht waarbij snelheidslimietbeoordeling niet juist wordt waargenomen door camerawaarnemingen van het voertuig.
- Ten derde leren we uit de jaarlijkse Monitor Smart Mobility over, onder andere, het kennisniveau van gebruikers van ISA, zodat we samen met partijen in de ADAS Alliantie concrete acties naar gebruikers kunnen uitzetten.
- Ten vierde is het ministerie aangesloten bij de landelijke ISA werkgroep, waar publieke en private partijen in deelnemen. Deze landelijke tafel werkgroep heeft als doel het landelijk adresseren van problematiek bij de invoering van ISA en het ontwikkelen van kennis ter ondersteuning van de implementatie van ISA in Nederland.
- Ten vijfde neemt het ministerie deel aan de Board of Directors van Euro NCAP. Dit is een organisatie die zich inzet voor de verkeersveiligheid door consumenten een onafhankelijke beoordeling te bieden van het veiligheidsniveau van auto's die op de Europese markt gebracht zijn. Euro NCAP onderzoekt momenteel hoe de werkelijke prestaties van ISA in verschillende lidstaten getest en beoordeeld kunnen worden.
- Ten zesde is het ministerie actief in diverse gremia binnen de Europese Commissie (EC). De EC gaat de effectiviteit van ISA uiterlijk op 7 juli 2027 evalueren. In de tussentijd blijft het ministerie in gesprek met andere lidstaten tijdens de High Level Group Road Safety. De High Level Group bestaat uit vertegenwoordigers van de ministeries van Transport of verkeersveiligheidsautoriteiten van elke EU-lidstaat, samen met vertegenwoordigers van het directoraat-generaal Mobiliteit en Transport (DG MOVE) van de EC.

Vraag 14

Is bekend wat ISA en andere verplichte maatregelen zoals Lane Assist betekenen voor de aanschafprijs van auto's?

Antwoord 14

Om te beoordelen welke rijhulpsystemen Europees te verplichten, is door de Europese Commissie een kosten-/baten analyse uitgevoerd. Aan de hand van de resultaten uit deze analyse is bepaald dat de kosten en baten van het verplichtstellen van de desbetreffende rijhulpsystemen tegen elkaar opwegen. In de volgende editie van de Monitor Smart Mobility, die naar verwachting begin 2025 wordt opgeleverd, worden de kosten van onder andere rijhulpsystemen en andere smart mobility toepassingen meegenomen. Op deze manier wordt het inzichtelijker wat voor kosten deze ontwikkelingen voor de bestuurder, maar ook voor overheden, met zich meedragen.

Vraag 15

Blijven de data die worden verzameld door de ISA eigendom van de automobilist?

Antwoord 15

ISA is een systeem dat de, op dat moment gereden snelheid vergelijkt met de lokaal geldende snelheidslimiet. Het systeem legt deze data niet vast en deelt deze ook niet. Er worden geen persoonsgegevens verwerkt.

Vraag 16

Is ingeregeld dat de data van de automobilist alleen kunnen worden gebruikt door de Europese Unie (EU), autofabrikanten of andere bedrijven als de automobilist hiervoor expliciet toegang heeft verleend?

Antwoord 16

Het algemene uitgangspunt is dat de zeggenschap over data die door een voertuig gegenereerd wordt bij de eigenaar van het voertuig ligt.⁷ Wanneer data betrekking hebben op een geïdentificeerde of identificeerbare levende natuurlijke persoon is er sprake van persoonsgegevens. Persoonsgegevens van de automobilist mogen door de EU, autofabrikanten of andere bedrijven alleen gedeeld worden wanneer hiervoor een grondslag is in het kader van de Algemene Verordening Gegevensbescherming (AVG).

Vraag 17 en 18

Bent u bereid om, gezien het feit dat voor autobedrijven niet altijd duidelijk is welke rijhulpsystemen op een auto zitten, wat tevens de uitleg en voorlichting aan een consument voor het juiste gebruik van een rijhulpsysteem lastig maakt, een registratiesysteem te verkennen waarbij voor autobedrijven inzichtelijk is welke rijhulpsystemen op een auto zitten? Kunt u daarbij de mogelijkheid meenemen om de registratie van rijhulpsystemen automatisch mee te nemen bij de versnelde kentekenregeling?

Antwoord 17 en 18

Het is belangrijk dat autobedrijven inzicht hebben in welke rijhulpsystemen er in een auto zitten, zodat ze consumenten voldoende kunnen informeren. Wanneer een voertuig wordt ingeschreven of op kenteken wordt gezet wordt in Nederland het Certificaat van Overeenstemming (CVO) meegestuurd naar de RDW. Dit geldt voor alle vormen van inschrijving in Nederland, inclusief de versnelde inschrijving (versnelde kentekenregeling). Dit certificaat bevat veel details over de technische kenmerken van het voertuig en wordt afgegeven na goedkeuring. Op dit certificaat staat sinds januari 2024 ook welke rijhulpsystemen er in de auto zitten. Vanaf 5 juli 2026 moeten alle fabrikanten het certificaat digitaal beschikbaar stellen voor vanaf dan geproduceerde voertuigen. Ook moet de lidstaat waar het voertuig is goedgekeurd, de digitale certificaten publiek beschikbaar maken en opvraagbaar via het «voertuig identificatienummer» (VIN), ook bekend als het chassisnummer. Via welk gemeenschappelijk elektronisch systeem en volgens welke eisen dit moet gebeuren, wordt op dit moment op

⁷ Kamerstukken 31 305, nr. 435

Europees niveau uitgewerkt. Door dit op Europees niveau te harmoniseren kan iedereen ook het CVO opvragen van voertuigen die in andere Europese landen zijn goedgekeurd.

Vraag 19

Welke stappen onderneemt u om het juiste gebruik en de bekendheid van de aanwezige rijhulpsystemen onder alle autobezitters te stimuleren?

Antwoord 19

In de afgelopen jaren zijn door deelnemers aan de ADAS Alliantie diverse projecten opgestart, waaronder een campagne «SLIM», om bekendheid met en veilig gebruik van ADAS, waaronder ISA, te stimuleren. Het veilig gebruik van ADAS verdient blijvend aandacht en daarom heb ik het ADAS-convenant op 18 december 2023 opnieuw ondertekend. Dit convenant heeft een looptijd van 3 jaar, voor de periode van 18 december 2023 tot 18 december 2026. Binnen de ADAS Alliantie werkt het ministerie samen met 63 partijen om het veilig gebruik van rijhulpsystemen deze periode verder te vergroten.

Vraag 20

Kunnen we, omdat rijhulpsystemen het beste werken als ze door automobilisten ook op de juiste manier worden gebruikt en niet frustreren, het gebruik van rijhulpsystemen beter monitoren?

Antwoord 20

Het gebruik van rijhulpsystemen wordt op dit moment al gemonitord. In de jaarlijkse Monitor Rijtaakautomatisering neemt het ministerie de cijfers over het gebruik van rijhulpsystemen mee. De monitor gaf aanleiding tot vervolgonderzoek naar afleiding door rijhulpsystemen. De ADAS Alliantie stelt momenteel een werkplan op. Hierin staan de acties opgenomen die zij gedurende de looptijd van het ADAS-convenant gaan uitvoeren. De opgedane resultaten uit de Monitor Rijtaakautomatisering worden hierin meegenomen.

Vraag 21

Bent u bereid om over de monitoring met de RDW en de ADAS-alliantie (Advanced Driver Assistance Systems) het gesprek aan te gaan?

Antwoord 21

Ja, het ministerie is met de ADAS alliantie in gesprek over de monitoring van rijhulpsystemen. Dit gesprek wordt onder andere gevoerd aan de hand van de resultaten uit de jaarlijkse Monitor Rijtaakautomatisering. De RDW is lid van het kernteam van de ADAS Alliantie.