

Vergaderjaar 2021–2022

31 305

Mobiliteitsbeleid

Nr. 353

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 1 juli 2022

Onze mobiliteit verandert continu. Een van de ontwikkelingen is voertuig-automatisering. Op 6 juli a.s. wordt de herziene General Safety Regulation (GSR) van kracht die de volgende stap zet voor rijtaakondersteuning en zelfrijdend vervoer. Daarop volgt onderliggende EU-regelgeving, waarvan de inhoud nog niet definitief is. Het BNC-fiche¹ over het voorstel van deze verordening is op 22 juni 2018 aan de Kamer gezonden.

Aan de Kamer is toegezegd dat Nederland specifiek kritisch zal letten op het juiste moment om deze regelgeving te introduceren. Hoewel de voorbereiding voor introductie en uitvoering van deze regelgeving in gang is, heeft Nederland nog niet alle voorbereidingen afgerond voor de inwerkingtreding op 6 juli a.s. Dit vanwege de onderliggende EU-regelgeving die nog vastgesteld moet worden. In deze brief informeer ik de Kamer naar aanleiding van de eerdere toezegging over de vervolgstappen die Nederland gaat zetten in relatie tot de herziene GSR.

Herziening General Safety Regulation

De herziene GSR is op 27 november 2019 gepubliceerd. De EU wil het aantal doden en ernstig gewonden in het verkeer tegen 2050 tot bijna nul terugbrengen. De herziening van de GSR moet hieraan bijdragen en geldt in alle EU-lidstaten.

Op het gebied van voertuigautomatisering stelt de herziene GSR op hoofdlijnen twee punten:

1. Aanscherping van bestaande veiligheidseisen en verplichting van bepaalde nieuwe veiligheids- en rijhulpsystemen
De aanscherping van veiligheidseisen en verplichting van veiligheids- en rijhulpsystemen (ook wel Advanced Driver Assistance Systems (ADAS) genoemd) gebeurt gefaseerd. Nederland staat positief tegenover de aanscherping van bestaande veiligheidseisen en

¹ Kamerstuk 22 112, nr. 2598.

verplichting van bepaalde nieuwe veiligheids- en rijkhulpsystemen. In de bijlage bij deze brief vindt u een overzicht van alle systemen waar de herziening betrekking op heeft.

2. De mogelijkheid om een Europese typegoedkeuring aan te vragen voor voertuigen met Automated Driving Systems (ADS)
ADS is een overkoepelend begrip voor voertuigen die voor langere tijd (delen van) de rijtaak geheel zelfstandig kunnen uitvoeren, zonder tussenkomst van de menselijke bestuurder. Deze nieuwe mogelijkheid markeert de faseovergang van experimenteren naar productie en verkoop van dergelijke systemen in de EU. In de herziene GSR zijn eisen opgenomen voor onder andere Automated Lane Keeping System (ALKS). Dit systeem kan de voorwaartse en zijwaartse besturing van een voertuig tijdelijk overnemen. De bestuurder kan er zelf voor kiezen ALKS aan te zetten en de rijtaak over te dragen aan het voertuig. Met dit systeem kan een personenvoertuig in een vaste rijstrook rijden bij een snelheid tot 60 km/uur. In Duitsland heeft Mercedes al een typegoedkeuring voor ALKS die is afgebakend tot gebruik in twee gebieden. De komende jaren wordt de functionaliteit van ALKS stapsgewijs uitgebreid naar hogere snelheid (130 km/uur), rijstrookwisselingen en andere voertuigcategorieën (zoals bussen en vrachtwagens). Uw Kamer is eerder geïnformeerd over ALKS en het standpunt van Nederland.²

De herziene GSR beschrijft ook eisen voor bepaalde toepassingen van volledig geautomatiseerd transport van personen en goederen. In tegenstelling tot ALKS hoeft bij deze toepassingen geen bestuurder in het voertuig aanwezig te zijn. Daarnaast zijn deze eisen van toepassing op een gemaximeerde serie voertuigen (1.500 per jaar per voertuigtype) en beperkt tot specifieke toepassingen, bijvoorbeeld bezorgrobot, valet parking, hub-to-hub of robottaxi.

Nederlands beleid t.a.v. voertuigautomatisering

Voertuigautomatisering biedt kansen op veel gebieden. Van bepaalde rijkhulpsystemen is aangetoond dat deze bijdragen aan de verkeersveiligheid. Daarnaast hebben voertuigen met ADS potentie om de verkeersveiligheid te verbeteren. Nederland is bezig met de veilige introductie van voertuigen met automatisering. De laatste jaren is de aandacht hiervoor prominenter in beeld gekomen door onder andere twee rapporten^{3, 4} van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OvV). De lessen uit deze rapporten worden nadrukkelijk meegenomen in beleidsvorming, zowel nationaal als internationaal^{5, 6}. Nationaal neemt Nederland actie om veilig gebruik van rijkhulpsystemen te stimuleren, zoals via de ADAS Alliantie.

Naast de kansen die voertuigautomatisering biedt, ziet Nederland ook de risico's. Voertuigen bevatten vaak meerdere rijkhulpsystemen, gericht op veiligheid maar ook comfort. Een combinatie van systemen moet niet leiden tot verkeersonveilig gedrag. Nederland onderschrijft dan ook de brief⁷ die de OvV en de ETSC (European Transport Safety Council) onlangs aan de Europese Commissie (EC) hebben gestuurd, waarin aandacht wordt gevraagd voor veiligheidsrisico's die rijkhulpsystemen mogelijk creëren en de noodzaak tot passende regelgeving.

² Kamerstuk 31 305, nr. 336.

³ Veilig toelaten op de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met de Stint – Onderzoeksraad.

⁴ Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer – Onderzoeksraad.

⁵ Kamerstuk 29 398, nr. 822.

⁶ Kamerstuk 31 305, nr. 336.

⁷ Joint Letter on Strengthening the Regulatory Framework for ADAS (etsc.eu).

Voorgenomen stappen in Nederland

De herziene GSR treedt in werking per 6 juli a.s. Daarop volgt onderliggende EU-regelgeving met betrekking tot ADS, waarvan de inhoud nog niet definitief is. Die onderliggende EU-regelgeving wordt naar verwachting eind juli dit jaar van kracht. Vanaf het moment waarop deze regelgeving van kracht is, wordt het mogelijk dat fabrikanten Europese typegoedkeuringen kunnen aanvragen in alle lidstaten voor voertuigen met een aantal specifieke ADS-systemen. Een dergelijke aanvraag kan dus ook in Nederland worden ingediend bij de RDW, de Nederlandse typegoedkeuringsautoriteit. De beoordelingscriteria voor de goedkeuringsautoriteiten veranderen. Deze worden meer divers en de standaarden veranderen. Dit is een leerproces voor zowel fabrikanten als overheden. De RDW brengt via uitvoeringstoetsen in kaart wat het van de organisatie vergt om de EU-regelgeving (die nog deels niet definitief is) op te nemen in het testen, de typegoedkeuring, de registratie en het toezicht op voertuigen.

Nederland heeft goed contact met andere lidstaten, onder andere over hoe zij zich voorbereiden op de introductie van ADS. Het beeld hiervan is dat iedere lidstaat hier anders mee omgaat. Nederland heeft in ieder geval meermaals bij de EC benadrukt dat, hoewel de techniek ADS mogelijk maakt, er ook oog dient te zijn voor het borgen van de verkeersveiligheid in de praktijk.

Op dit moment wordt onderzocht hoe we ADS in Nederland verder kunnen accommoderen, op een verantwoorde en verkeersveilige manier. De herziene GSR en onderliggende EU-regelgeving laat ruimte voor de lidstaten om voorwaarden te stellen aan het gebruik van ADS. Zo kunnen locaties worden aangewezen waar ADS mag worden gebruikt. Er wordt gekeken in welke gebieden in Nederland dit op een verantwoorde manier kan. Ook van de fabrikant wordt veel verwacht. Die blijft gedurende de gehele levensduur van het voertuig verantwoordelijk voor de veilige werking van de ADS-systemen. Fabrikanten moeten de werking van systemen actief monitoren en erover rapporteren. Dat geeft lidstaten ruimte om zo nodig bij te sturen. Als ADS ook in Nederland is geaccommodeerd, vergt dit mogelijke aanpassingen in regelgeving ten aanzien van wie de bestuurder van een motorrijtuig is, bijvoorbeeld in relatie tot verkeershandhaving en aansprakelijkheid.

De komende tijd wordt de nationale aanpak verder uitgewerkt. In afwachting van de definitieve onderliggende EU-regelgeving, wordt op dit moment onderzocht hoe en welke nationale regelgeving moet worden gewijzigd om de Europese ADS-regelgeving in Nederland goed te accommoderen. Voordat deze trajecten van wet- en regelgeving in gang worden gezet, moeten hierover eerst de nodige beleidskeuzes worden gemaakt. Afhankelijk van de beleidskeuzes is de termijn waarop regelgeving zou kunnen worden aangepast minstens zes maanden (ministeriële regeling) tot twee jaar (wetswijziging). Dit alles wordt gedaan in nauw contact met verschillende stakeholders. Met de RDW, RWS, het CBR, wegbeheerders en medeoverheden is het ministerie in gesprek over de impact van de nieuwe regelgeving op hun dagelijkse werkzaamheden en welke middelen nodig zijn om hen daartoe in staat te stellen. Ook het perspectief van andere stakeholders is relevant, zoals die van verzekeraars. De Kamer wordt over het verdere proces en de te maken beleidskeuzes in het najaar nader geïnformeerd.

Tot slot

De ontwikkeling van voertuigautomatisering en bijbehorende (internationale) regelgeving is complex. Daarom bied ik uw Kamer desgewenst een technische briefing aan, om aanvullend op deze brief belangrijke details door te kunnen spreken en een volledig beeld te schetsen van de transitie op het gebied van voertuigautomatisering.

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

Overzicht veiligheidsmaatregelen herziene GSR:

Application dates of the safety measures under the General Vehicle Safety Regulation (EU) 2019/2144

1 st phase of implementation (A/B)		2 nd phase of implementation (C)		3 rd phase of implementation (D)	
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Intelligent speed assistance (ISA)* ✓ Emergency lane keeping (cars and vans) ✓ Advanced emergency braking for stationary/moving vehicles (cars and vans) ✓ Event data recorder (cars and vans)* ✓ Driver drowsiness and attention warning* ✓ Alcohol interlock installation facilitation* ✓ Emergency stop signal* ✓ Reversing detection* ✓ Blind spot information system (trucks and buses) ✓ Pedestrians and cyclists collision warning (trucks and buses) ✓ Tyre pressure monitoring system (vans, trucks and buses) ✓ Cybersecurity & software update 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Advanced emergency braking for pedestrians and cyclists (cars and vans) ✓ Advanced driver distraction warning ✓ Enlarged head impact zone (cars and vans) ✓ Tyres in worn condition ✓ Event data recorder (for automated vehicles) ✓ Driver availability monitoring (for automated vehicles) ✓ Platooning (for automated trucks) 		<ul style="list-style-type: none"> ✓ Direct vision requirements (trucks and buses) ✓ Event data recorder (trucks and buses)* <p><i>Pedestrian protection for small series:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ mid-2028 (new types) ➤ mid-2034 (new vehicles) 	
new types	new vehicles/parts	new types	new vehicles/tyres	new types	new vehicles
6 July 2022	7 July 2024	7 July 2024	7 July 2026	7 Jan 2026	7 Jan 2029
Supplementary legislation to be adopted by: 6 April 2021		7 April 2023		7 September 2024	
* Detailed technical requirements to be set out in Delegated Acts.					

Nederlandse benaming van de systemen:

Intelligent speed assistant (ISA)	Intelligente snelheidsassistent (ISA)
Emergency lane keeping (cars and vans)	Rijstrookondersteuning (LKA) (auto's en bestelwagens)
Advanced emergency braking systems (cars and vans)	Geavanceerd noodremsysteem (AEBS) (auto's en bestelwagens)
Event data recorder (cars and vans)	Gegevensrecorder voor incidenten en ongevallen (EDR) (auto's en bestelwagens)
Driver drowsiness attention warning	Vermoeidheids- en afleidingsherkenning
Alcohol interlock installation facilitation	Ondersteuning van de installatie van een alcoholslot
Emergency stop signal	Noodstopsignaal
Reversing detection	Achteruitrijcamera of detectiesysteem
Blind spot information system (trucks and buses)	Informatiesysteem voor dode hoeken (vrachtwagens en bussen)
Pedestrian and cyclists collision warning (trucks and buses)	Detectie van kwetsbare weggebruikers (vrachtwagens en bussen)
Advanced driver distraction warning	Geavanceerde afleidingsherkenning
Driver availability monitoring (for automated vehicles)	Bestuurderbeschikbaarheidsherkenning (voor geautomatiseerde voertuigen)