

## 2022Z01220

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).

### 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?<sup>1 2</sup>

### 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?

### 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?

### 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?

### 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?

<sup>1</sup> EU-Verordening 2019/2144 van 12 november 2019.

<sup>2</sup> 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 6

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

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?

Vraag 8

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

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?

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?

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?

**Toelichting:**

Deze vragen dienen ter aanvulling op eerdere vragen terzake van het lid Madlener (PVV), ingezonden 26 januari 2022 (vraagnummer 2022Z01215).