

Vergaderjaar 2023–2024

**31 305**

**Mobiliteitsbeleid**

**Nr. 432**

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 27 oktober 2023

Mobiliteit is bij uitstek een onderwerp dat zich over de landsgrenzen heen beweegt. De (technologische) ontwikkelingen in de mobiliteitssector, waaronder het toenemend gebruik van mobiliteitsdata en digitale toepassingen, dragen bij aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, de doorstroming en duurzaamheid van ons mobiliteitssysteem. Deze ontwikkelingen vragen om een gezamenlijke inzet op Europees niveau. Binnen de EU is er dan ook de nodige aandacht voor wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata en wegverkeer. Met deze brief wordt de Kamer geïnformeerd over een aantal actuele onderwerpen, waaronder:

- Rapportages ITS Richtlijn;
  - Nationale voortgangsrapportage ITS (2020–2023)
  - Impactanalyse verordening Real Time Traffic Information (RTTI)
- Voortgang signaalrapportage ILT omtrent velgen; en
- Implementatie EU-wetgeving smart tachograaf.

**Rapportages ITS Richtlijn**

Toegankelijke en betrouwbare mobiliteitsdata zijn essentieel om mobiliteitsdoelen als bereikbaarheid, verkeersveiligheid, duurzaamheid en doorstroming te bereiken. De Europese Richtlijn Intelligente Vervoerssystemen (ITS)<sup>1</sup> stelt belangrijke randvoorwaarden en eisen die helpen de noodzakelijke data, zoals infrastructuurdata, verkeersdata, reisdata en verkeersveiligheidsdata, hiervoor beschikbaar, vindbaar en toegankelijk te stellen. Iedere drie jaar dienen de lidstaten een voortgangsrapport op te

<sup>1</sup> Richtlijn 2010/40/EU van het Europees parlement en de Raad van 7 juli 2010 betreffende het kader voor het invoeren van intelligente vervoerssystemen op het gebied van wegvervoer en voor interfaces met andere vervoerswijzen.

stellen, om inzicht te geven in de voortgang van de implementatie van deze wetgeving.<sup>2</sup>

Onder de ITS Richtlijn zijn verschillende verordeningen opgesteld, zoals de verordening over realtimeverkeersinformatiediensten (RTTI).<sup>3</sup> Deze is recent herzien. Het ministerie heeft een impactanalyse laten uitvoeren om de gevolgen van de herziening in kaart te brengen. In de Kamerbrief van 22 mei jl. over het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata is toegezegd de Kamer over de resultaten te informeren.<sup>4</sup>

Daarom bied ik u de volgende rapporten aan:

1. Nationale voortgangsrapportage ITS (2020–2023)
2. Impactanalyse RTTI

### *1. Nationale voortgangsrapportage ITS*

Het rapport geeft een overzicht van de voortgang die Nederland heeft gemaakt in de implementatie van de ITS Richtlijn en een overzicht wat Nederland aanvullend doet op het gebied van ITS, zonder uitputtend te zijn. Deze rapportage is een vervolg op eerdere voortgangsrapportages opgeleverd in 2014, 2017 en 2020.<sup>5</sup> De projecten en activiteiten die in het rapport worden genoemd, worden gezien als het meest relevant in een Europese context.

De praktijkervaringen die Nederland de afgelopen jaren heeft opgedaan in diverse pilots en projecten laten de kansen zien die het beschikbaar en toegankelijk maken van mobiliteitsdata oplevert voor de reiziger, de wegbeheerder en de beleidsmaker. Met behulp van deze data zijn we beter in staat ons mobiliteitssysteem verkeersveilig en toekomstbestendig te houden. Deze ervaringen zijn tevens belangrijke input geweest voor de onderhandelingen over de herziening van de ITS Richtlijn, die binnenkort wordt vastgesteld.

Zoals in de Kamerbrief over het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata verwoord, wordt mede door de aankomende Europese wet- en regelgeving zoals de ITS Richtlijn toegewerkt naar een meer toekomstbestendige aanpak van het borgen van mobiliteitsdata.<sup>6</sup> In de rapportage wordt ingegaan op deze beleidsinzet. Het DSM zorgt voor een geordend en samenhangend systeem van landelijke en lokale digitale voorzieningen, standaarden, gegevens, databronnen en afspraken over (gebruik van) mobiliteitsdata.

Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) vloeit voort uit de verplichting vanuit de ITS Directive om als lidstaat een nationaal toegangspunt in te richten. Het NTM speelt een faciliterende rol binnen het DSM. De lancering van het NTM vorig jaar zomer is tevens een van de mijlpalen die in het rapport naar voren komt. De organisatie werkt samen met marktpartijen en medeoverheden de komende jaren toe naar één toegangspunt waar op een eenduidige manier een actueel overzicht gegeven wordt van de beschikbare (multimodale) mobiliteitsdata. In dialoog met alle stakeholders wordt de toepassing van deze data verbeterd, in lijn met de Europese verplichtingen.

<sup>2</sup> De nationale voortgangsrapportage ITS 2020–2023 zal op de website van de EU gepubliceerd worden, zoals ook de eerdere nationale voortgangsrapportages zijn gepubliceerd.

<sup>3</sup> Gedelegeerde verordening (EU) 2022/670 van de Commissie van 2 februari 2022 ter aanvulling van Richtlijn 2010/40/EU van het Europees parlement en de Raad wat betreft de verlening van EU-wijde realtimeverkeersinformatiediensten.

<sup>4</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 403.

<sup>5</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/intelligent-transport-systems/road/action-plan-and-directive/its-national-reports_en).

<sup>6</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 403.

## 2. Impactanalyse RTTI

In februari 2022 is de herziene verordening over realtimeverkeersinformatie-diensten (RTTI) gepubliceerd.<sup>7</sup> Deze verordening gaat over het beschikbaar stellen van verschillende verkeersgegevens om weggebruikers beter te kunnen informeren over de actuele situatie op de weg. De herziening gaat verder dan de eerdere RTTI verordening.<sup>8</sup> Zo zijn er extra datatypes toegevoegd, die beschikbaar moeten worden gesteld over het gehele wegennetwerk, indien deze gegevens machineleesbaar beschikbaar en van voldoende kwaliteit zijn.

Om inzicht te krijgen in de impact van deze regelgeving, heeft het ministerie een impactanalyse laten uitvoeren. In brief over het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata is toegezegd de analyse te delen met de Kamer zodra deze gereed is. Bij deze doe ik deze toezegging gestand.

De impactanalyse geeft inzicht in de haalbaarheid van de RTTI verordening voor Nederland. Daarnaast worden verschillende implementatiescenario's beschreven. De impactanalyse kan gezien worden als een 0-meting, en beschrijft welke RTTI datatypes in Nederland al beschikbaar zijn, en welke nog niet. De analyse helpt het ministerie om het gesprek met andere overheden en de markt te voeren over de ambities die we willen behalen, en wat ervoor nodig is dat te bereiken (op basis van «make, buy, ally»).

Uit de impactanalyse blijkt dat er in Nederland al het nodige georganiseerd is voor het beschikbaar krijgen van data. Nederland volgt een pragmatische aanpak, waarin de ontwikkeling van toepassingen van RTTI data centraal staan. Van daaruit wordt bekeken wat nodig is om bepaalde toepassingen te faciliteren, inclusief aanvullende datatypes. Het NTM speelt hierin een centrale rol, door het overleg tussen markt en overheid voor de ontwikkeling van toepassingen structureel te organiseren. Zo kan op basis van de behoefte aan toepassingen bepaald worden welke data met welke kwaliteit nodig is, en wie welke rol heeft.

Hiervoor wordt voortgebouwd op praktijkervaringen vanuit publiek-private programma's zoals Safety Priority Services (SPS)<sup>9</sup>. Dankzij SPS worden over zo'n 10% van de gereden kilometers in Nederland, verschillende waarschuwingen ontvangen, zoals het naderen van een file of aankomende hulpdiensten. Deze waarschuwingen worden via een navigatieapp, telefoon of direct op het dashboard doorgegeven. Uit de gegevens blijkt dat 40% van de gebruikers hun snelheid verlaagt bij ontvangst van een waarschuwing, terwijl 70% aangeeft alerter te rijden.

De nationale voortgangsrapportage ITS en de impactanalyse RTTI zijn een logische aanvulling op elkaar. Waar de voortgangsrapportage een algemeen beeld geeft van de vorderingen die Nederland de afgelopen drie jaar op het gebied van ITS heeft gemaakt, gaat de impactanalyse in op wat Nederland (naast wat reeds al gedaan is) nog te doen heeft. Daarnaast zijn de rapporten een logisch vervolg op de Kamerbrief Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata.<sup>10</sup> De implementatie van deze Europese wet- en regelgeving wordt de komende periode binnen de governance van het DSM samen met betrokken partijen zoals medeoverheden en wegbeheerders verder uitgewerkt.

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32022R0670>.

<sup>8</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>.

<sup>9</sup> <https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1275/safety-priority-services/landing-sps>.

<sup>10</sup> Kamerstuk 31 305, nr. 403.

## **Voortgang signaalrapportage ILT omtrent velgen**

De signaalrapportage over het ontbreken van goedkeuringseisen voor een specifieke categorie velgen en de beleidsreactie daarop, zijn 16 maart jl. met de Kamer gedeeld. Hierbij wordt de Kamer geïnformeerd over de voortgang van de beleidsinzet, zoals eerder toegezegd.<sup>11</sup>

### *Analyse problematiek*

Om de omvang van de problematiek vast te stellen, is de afgelopen maanden een verkenning uitgevoerd. Er is navraag gedaan over de situatie bij verschillende stakeholders, waaronder de Dienst Wegverkeer (RDW), de Politie, de Bond van Autohandelaren en Garagehouders (BOVAG), de Algemene Nederlandse Wielrijdersbond (ANWB) en de bedrijfstakorganisatie voor de banden- en wielenbranche (VACO). Uit de verkenning bleek dat enkel de VACO de problematiek, zoals geschetst in het ILT-rapport, signaleert. Het gaat slechts om een geringe groep consumenten. De betrokken organisaties zijn op de hoogste gesteld van het mogelijke veiligheidsrisico, zodat zij de consument hierop kunnen attenderen.

Daarnaast zijn andere EU-lidstaten benaderd, waaronder Finland. Hieruit bleek dat zij de kwestie niet hebben gesignaleerd. Wel hebben zij invulling gegeven aan de nationale bevoegdheid om eisen te stellen aan de categorie «speciale wielen». Ook Duitsland heeft nationale eisen gesteld, zoals dat in het ILT-rapport staat aangegeven.

### *Te nemen maatregelen*

Om bewustwording omtrent de velgen te vergroten, wordt verkend welke maatregelen samen met brancheorganisaties en hun leden genomen kunnen worden. Verder is er een verkenning in gang gezet om te bekijken of wetgeving eventueel aangepast dient te worden.

## **Tachograaf**

Vanaf 21 augustus 2023 moeten in het kader van de Europese Verordening 165/2014 alle nieuw geregistreerde voertuigen zwaarder dan 3.500kg een nieuwe smart tachograaf (G2V2) geïnstalleerd hebben. Een tachograaf registreert de rij- en rusttijden van de chauffeur. Deze verplichting is onderdeel van het Europese Mobiliteitspakket. De nieuwe tachograaf maakt het mogelijk om de verschillende regels die uit dit pakket voortvloeien beter te kunnen handhaven; de automatische registratie (via satellieten) van grensovergangen zorgt o.a. voor betere handhavingsmogelijkheden van de richtlijn van detachering voor wegvervoer.

De sector heeft aangegeven dat veel voertuigen in de problemen zouden komen vanwege deze harde deadline. De nieuwe tachograaf is pas sinds midden juni 2023 op de markt, wat de sector te weinig tijd gaf om alle nieuwe voertuigen op tijd hiervan te kunnen voorzien, en om reeds geproduceerde voertuigen op tijd geregistreerd te krijgen met hun oude tachograaf. Indien ze niet op tijd geregistreerd zouden worden, zouden deze voertuigen niet de weg op kunnen, wat kan leiden tot economische schade voor betrokken ondernemers. Duidelijk werd ook dat er niet voldoende tachografen beschikbaar zouden zijn om tijdig aan de vraag te voldoen. Voornamelijk voertuigen die een lange opbouw kennen (bijzondere, gespecialiseerde voertuigen) zouden hierdoor mogelijk tijdelijk de weg niet op kunnen. Bij bijzondere, gespecialiseerde

<sup>11</sup> Kamerstuk 29 398, nr. 1040.

voertuigen kan onder andere gedacht worden aan vrachtwagens met een ingebouwde kraan, of gespecialiseerde kiepwagens. Nederland kent veel gespecialiseerde opbouw vrachtwagens.

Eind juli 2023 heeft de RDW een noodoplossing aangeboden aan het ministerie, waardoor de getroffen voertuigen toch tijdelijk met een oude tachograaf de weg op zouden kunnen, en waardoor alsnog aan de Europese regels kan worden voldaan. De getroffen voertuigen kunnen op een eerdere «datum eerste toelating» (ook wel informeel de geboortedatum genoemd) gezet worden dan gebruikelijk – normaalgesproken worden ze op de keuringsdatum gezet, ditmaal op de productiedatum)<sup>12</sup> – wat ervoor zorgt dat ze toch de weg op mogen met een oudere tachograaf en niet aan de kant moeten blijven staan.

Om enige nadelen in te perken betreft het een in tijd gelimiteerde, vrijwillige maatregel, voor een specifieke doelgroep. Alle voertuigeigenaren zijn geïnformeerd over deze optie door de RDW, en krijgen zelf de keuze om hier gebruik van te maken. Voertuigen worden door registratie met eerdere productiedatum namelijk onmiddellijk enkele maanden «ouder», en daardoor sneller in waarde vermindert. De eerdere datum eerste toelating kan gevolgen hebben voor toekomstige zero-emissiezones en de mogelijke toelating in deze gebieden (de datum eerste toelating wordt hier als bepalend beschouwd voor het toelaten van de voertuigen van een zekere leeftijd in die zone). Vanuit het ministerie werd het voorstel van de RDW, gelet op de omstandigheden en de tijdsdruk, als enige haalbare oplossing gezien. Ook andere EU-lidstaten hebben tijdelijke maatregelen getroffen. De EC heeft aangegeven gezien de problematiek ruimhartig met dit soort constructies om te gaan.

Vanuit de EU is bepaald dat alle bestaande vrachtwagens uiterlijk 19 augustus 2025 hun oude tachograaf vervangen hebben met deze nieuwe tachograaf (de retrofit). Dat betekent dat deze getroffen voertuigen binnen twee jaar ook een nieuwe tachograaf moeten laten installeren, wat ervoor zorgt dat alle verbeterde handhavingsmogelijkheden vanaf 2025 ook geregeld zullen zijn.

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

---

<sup>12</sup> Een voertuig wordt op productiedatum gezet het moment dat de basischassis klaar staat, en pas gekeurd nadat het voertuig helemaal opgebouwd is – dit proces ertussen kan soms maanden duren, afhankelijk van de opbouw. Dat betekent dat de deadline van 21 augustus 2023 die in de Europese wetgeving voor al die voertuigen toch behaald wordt (productiedatum is bijvoorbeeld april 2023, keuringsdatum pas oktober 2023, gespecialiseerde opbouw komt hier tussen).