3
Vragenuur

Vragenuur

Vragen De Hoop

Vragen van het lid De Hoop aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat over **het bericht "Tesla misleidde Nederlandse overheid over veiligheid zelfrijdende auto's"**.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de heer De Hoop voor zijn vragen namens PRO aan de minister van Infrastructuur en Waterstaat, die ik van harte welkom heet in het parlement. Meneer De Hoop heeft het woord.

De heer **De Hoop** (PRO):
Om de minister alvast gerust te stellen: ik heb deze keer geen quizje, dus maakt u zich geen zorgen.

Voorzitter. Ik kan me zo voorstellen dat een van de favoriete films van deze minister The Wolf of Wall Street is. In die film staat Jordan Belfort, gespeeld door Leonardo DiCaprio, centraal. Die hoofdrolspeler is iemand die nogal wat troep verkoopt om ontzettend rijk te worden. In een van de bekendste scenes in die film wil hij een pen verkopen. "Sell me this pen", zegt DiCaprio in die scène. Ook deze minister is niet vies van een mooi verkooppraatje. Bij WNL zat hij onder het nummer — ik verzin dit niet — Ridin' van Chamillionaire in een zelfrijdende Tesla. Hij had een grote glimlach op zijn gezicht terwijl hij lovende woorden sprak over deze prachtige nieuwe technologie. Het is niet verrassend dat dat verkooppraatje werd ingefluisterd door toch wel een van de allerrijksten: Elon Musk, net deze maand de eerste trillionaire op aarde. Hij is de eerste mens met meer dan duizend miljard en een man die bekendstaat om zijn extreme uitspraken. De minister stapte zelf in deze Tesla, noemde het "geruststellend" en klonk als de verkoper in de showroom. Is het zijn taak om zelfrijdende auto's van een Amerikaanse miljardair aan te prijzen of om de veiligheid van gewone mensen te bewaken, vraag ik de minister.

De **voorzitter**:
Het woord is aan de minister.

Minister **Karremans**:
Voorzitter. Als autoverkoper in deze prachtige showroom moet ik wel zeggen dat zelfrijdend vervoer, wat je er ook van vindt, van wie de boodschap ook komt of wie er ook in onderneemt, de toekomst heeft. Dat zeg ik niet omdat Elon Musk daar voor een deel achter zit, want dit gebeurt in de breedte in de hele auto-industrie. Ik zeg dit wel vanwege bijvoorbeeld de kansen die het biedt voor oudere Nederlanders. Het biedt kansen voor oudere Nederlanders die nu bijvoorbeeld aan de andere kant van het land wonen maar wel graag bij het kerstdiner van hun familie willen zijn of, zoals dat in Nederland nu op heel veel plekken gebeurt, bij de groep 8-musical op de basisschool willen zijn. Het gaat om oudere Nederlanders die er nu niet bij kunnen zijn omdat ze minder mobiel zijn en misschien niet meer kunnen autorijden, maar straks wel. Dat is een van de kansen, zeg ik tegen de heer De Hoop, die zelfrijdend vervoer biedt. Het biedt ook kansen voor de druk op het wegennet. De logistiek kan dan vooral 's nachts zelfrijdend rijden, bijvoorbeeld tussen Rotterdam en het achterland, en de druk op het wegennet enorm verlichten.

Het biedt ook kansen voor verkeersveiligheid, waar het vandaag natuurlijk over gaat. Zelfrijdende auto's, uiteraard mits goed getest, laten zich niet afleiden door hun telefoon, raken niet vermoeid en rijden ook niet onder invloed. In dat licht ben ik er als minister van IenW ontzettend trots op dat Nederland de eerste stap heeft gezet om Tesla's FSD Supervised toe te laten. Voor de goede orde: dit zijn nog geen zelfrijdende auto's, maar het is wel een hele significante stap in die richting. Een belangrijk onderdeel van die stap die we hebben gezet, is een uitvoerige eigen beoordeling door de RDW. Daarbij is niet alleen gekeken naar data; er zijn ook meer dan duizend tests gedaan op de testbaan van de RDW. De RDW heeft daar meer dan 3.000 uur in gestoken. Er zijn 1,8 miljoen kilometers gereden op wegen in Europa. Er zijn dus data verzameld door de testauto's, maar ook door aparte testapparatuur van de RDW zelf. Natuurlijk is er ook getest in extreme weersomstandigheden, in complexe verkeerssituaties en noem maar op. Er werd gezegd dat er verkeerde assumpties zouden staan in het onderzoek over Tesla, dat vandaag werd aangehaald. Dat onderzoek is geen onderdeel geweest van de positieve beoordeling die door de RDW is gedaan. Ik zeg tegen de heer De Hoop dat het inderdaad de taak van de RDW is om onafhankelijk tot een positief oordeel te komen, ongeacht waarvan die technologie afhankelijk is of waar die technologie vandaan komt, zodat die uiteindelijk voor de Nederlandse maatschappij voordelen kan bieden.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ik wil toch naar het artikel. Reuters en de European Transport Safety Council zeggen dat de cijfers die Tesla deelde met Zweden, en waarschijnlijk ook met Nederland, zeer misleidend zijn. Deelt de minister wel de analyse van die cijfers die in het artikel worden genoemd?

Minister **Karremans**:
Nogmaals, het gaat over de conclusie op basis van cijfers die door Tesla zijn aangeleverd. Bij die cijfers kun je inderdaad vraagtekens zetten; dat zeggen mijn mensen ook tegen mij. Maar de vraag die daaronder ligt, is natuurlijk of er op basis van die cijfers een beoordeling is gedaan over het toelaten van die Tesla's op de Nederlandse weg. We hebben dat natuurlijk nagevraagd bij de RDW, en het antwoord daarop is nee.

De heer **De Hoop** (PRO):
De RDW zou gezegd hebben dat het is gevalideerd, getest en gecontroleerd. Heeft de minister die precieze cijfers en onderzoeken zelf gelezen en gezien?

Minister **Karremans**:
Ja, die beoordeling hebben we natuurlijk gewoon op het ministerie liggen. Voor de goede orde: dit gaat om miljarden datapunten. En nee, ik heb die natuurlijk niet allemaal gelezen of doorgenomen, maar de conclusies van de RDW zijn helder. Ik heb vanmiddag ook nog even contact gehad met de RDW. De RDW ziet in deze berichtgeving ook geen

enkele aanleiding om tot een andere conclusie te komen ten aanzien van de toelating van dit rijhulpsysteem.

De heer **De Hoop** (PRO):
Heeft de minister ook gezien of die onderzoeken die door de RDW zijn gedaan, onafhankelijk geverifieerd zijn?

Minister **Karremans**:
Ja, die zijn onafhankelijk geverifieerd. Die zijn onafhankelijk gedaan door de RDW.

De heer **De Hoop** (PRO):
De minister heeft dus toegezien op de vergunningverlening. Hij zegt ook dat de statistieken die daarvoor gebruikt zijn, geverifieerd, wetenschappelijk en betrouwbaar zijn. Is de minister dan ook bereid om die te delen met de Kamer?

Minister **Karremans**:
Het zou zomaar bedrijfsgevoelige informatie kunnen zijn. Wij hebben de taken in dit land zo verdeeld dat de RDW onafhankelijk heeft gekeken naar die cijfers. Ik wil die niet onderdeel laten worden van een politiek besluitvormingsproces. De RDW vertrouw ik. Daar werken zeer kundige mensen en die hebben ook een wettelijke onafhankelijke rol om dit soort rijhulpsystemen toe te laten. Ik moet even bekijken wat ik kan delen met de Kamer, maar ik zeg niet zonder meer toe dat ik die integraal ga delen.

De heer **De Hoop** (PRO):
In de Verenigde Staten zijn er 67 mensen overleden bij ongelukken met Tesla Autopilot of Full Self-Driving. Zijn er ook ongelukken geregistreerd in Nederland? En wordt bij een ongeluk standaard bekeken of de autopilot was ingeschakeld?

Minister **Karremans**:
Dat laatste is volgens mij het geval. Dat moet ook gemeld worden. Voor de goede orde: er zijn in die testfase 1,8 miljoen kilometers gereden. Inmiddels zijn er door bijna 40.000 Tesla's die nu met dit systeem op de Nederlandse weg rijden, 24 miljoen kilometers gereden, zonder noemenswaardige incidenten.

De heer **De Hoop** (PRO):
Heeft de minister naar aanleiding van het bericht van Reuters en de European Transport Safety Council vragen aan de RDW gesteld die nog niet gesteld waren?

Minister **Karremans**:
Ik heb gevraagd hoe zij dit onderzoek appreciëren en of dit gevolgen heeft voor de toelating. Dat is niet het geval, zoals ik net gezegd heb.

De heer **De Hoop** (PRO):
Het is wel opvallend dat de minister vooroploopt; geen enkel land is hiermee al zo ver als Nederland. De minister is daar ook heel enthousiast over. Dat zagen we net ook in zijn eigen inleiding. Toch worden er vanuit meerdere kanten vragen gesteld. Is dat toch niet een reden voor de minister om die vergunningsverlening even on hold te zetten en hier nog wat dieper in te duiken?

Minister **Karremans**:
Nee, want we kijken natuurlijk gewoon naar de feiten. Het is niet zo dat we aanleiding zien om maar van de boel af te zien omdat Elon Musk erachter zit en omdat die toevallig biljonair is. Ik kon uit de introductie van de heer De Hoop afleiden dat dat voor hem de voornaamste reden is. Dat doen we niet. We kijken naar de feiten en de cijfers. De RDW kijkt naar de data. Die test en kijkt of het veilig is. Op basis daarvan komt de RDW tot een oordeel.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dan de communicatie tussen Tesla en de RDW in de periode voor de vergunningverlening. Hoe snel is het gegaan? Is die anders gegaan dan bij andere vergunningverleningen?

Minister **Karremans**:
Dit is de eerste keer dat een dergelijk rijhulpsysteem is toegelaten tot de Nederlandse wegen. Er zijn dus ook geen precedenten voor dit soort systemen. Het heeft anderhalf jaar geduurd.

De heer **De Hoop** (PRO):
Heeft de minister naar aanleiding van de berichtgeving zelf al contact gezocht met de European Transport Safety Council, die haar zorgen heeft geuit richting Reuters?

Minister **Karremans**:
Nee, maar ik heb contact gezocht met de RDW.

De heer **De Hoop** (PRO):
Toch is dat wel de organisatie die in Europa hierop toeziet. Die uit haar zorgen. Zou het niet verstandig zijn als de minister daar contact mee opneemt naar aanleiding van het artikel?

Minister **Karremans**:
Nee. Het is goed om te bekijken waar het artikel over gaat en wat erin wordt gesteld. Het gaat vooral om een conclusie op basis van onderzoek waar je je vraagtekens bij kunt stellen. Maar wij baseren ons op onze eigen validatie, ons eigen onderzoek en onze eigen testruns. Op basis daarvan komt de RDW onafhankelijk tot een oordeel.

De heer **De Hoop** (PRO):
Is de minister er niet toe bereid om dat toch te doen? Is hij bereid om naar aanleiding van dat artikel toch die European Transport Safety Council te vragen om te bekijken hoe de RDW dat gedaan heeft, en hierover een Kamerbrief naar ons te sturen?

Minister **Karremans**:
Nee, daar ben ik niet toe bereid.

De heer **De Hoop** (PRO):
Waarom is de minister daar niet toe bereid? Als er dit soort signalen zijn over de verkeersveiligheid, is het toch een kleine moeite om die vraag te stellen?

Minister **Karremans**:
Waar ik bezwaar tegen maak, is dat de heer De Hoop nu twijfels zaait over de verkeersveiligheid van dit rijhulpsysteem, terwijl dit onafhankelijk door de RDW is getest en zij op niet-politieke wijze tot een oordeel zijn gekomen. Nogmaals: dat is ongeacht wie dit systeem heeft geïntroduceerd in Nederland. Daar hou ik me aan vast. Ik vind het belangrijk om dit proces niet politiek te maken.

De heer **De Hoop** (PRO):
Dit is niet politiek. Dit gaat over de verkeersveiligheid. Er is een journalistiek stuk geschreven over de veiligheid van deze auto's. Het gaat niet goed met de verkeersveiligheid in Nederland. Dan is dit, gelet op de controlerende taak van de Kamer, toch een hele logische vraag om bij de minister neer te leggen? Dan is het toch ook een kleine moeite om die vraag te stellen?

Minister **Karremans**:
Ik snap dat de heer De Hoop naar aanleiding van die artikelen deze vraag stelt. Ik beantwoord die ook. De RDW heeft dit onderzoek gedaan. De data die onderliggend zijn aan de conclusie die is gesteld door Tesla, waar je je vraagtekens bij kunt zetten, zijn geen onderdeel geweest van het beoordelingsproces waarbij men tot een positieve beoordeling van dit rijhulpsysteem is gekomen.

De **voorzitter**:
Kort en afrondend.

De heer **De Hoop** (PRO):
Ten slotte wil ik, omdat de minister het een beetje in het midden liet, het volgende vragen. Is hij bereid om datgene wat gedeeld kan worden rondom het onderzoek van de RDW, dus zonder de bedrijfsgevoelige informatie, toch met de Kamer te delen? Zo kunnen we hier zeker van zijn en kunnen we net zo veel vertrouwen in deze zelfrijdende auto's hebben als de minister.

Minister **Karremans**:
Ik zal kijken wat ik kan delen, maar ik kan op voorhand geen toezegging doen wat dat precies inhoudt.

De **voorzitter**:
Ik dank de minister voor de beantwoording van de gestelde vragen.