



Aan

Minister

nota

Beslisnota Verzamelbrief EU wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata en wegverkeer

TER BESLISSING

Datum

11 oktober 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/264775

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Beslistermijn

27-10-2023

Bijlage(n)

3

Aanleiding

De afgelopen tijd zijn er een aantal rapporten opgeleverd over de implementatie van wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata en wegverkeer. Ook heeft u eerder toegezegd de Kamer te updaten over de beleidsinzet wat betreft de signaalrapportage ILT over velgen. Daarnaast is door het ministerie en de RDW een (tijdelijke) oplossing gevonden om aan de Europese eisen voor tachografen te voldoen. Deze rapporten, de update over de beleidsinzet en de toelichting op de situatie rond de tachograaf worden in één brief aan de Kamer aangeboden.

Geadviseerd besluit

U wordt geadviseerd in te stemmen met de bijgevoegde Kamerbrief, en de twee bijgevoegde rapporten (nationale voortgangsrapportage ITS (2020-2023) en impactanalyse RTTI) aan de Kamer aan te bieden.

Kernpunten

Nationale voortgangsrapportage ITS

ITS (Intelligent Transport Systems) zijn informatie- en communicatietechnologieën langs de kant van de weg en in voertuigen, die de verkeersveiligheid, duurzaamheid, doorstroming en het rijcomfort ondersteunen. Een voorbeeld hiervan is een navigatiedienst. Europese richtlijnen en verordeningen ondersteunen de ontwikkeling hiervan, zoals de ITS Richtlijn.¹ Deze richtlijn eist dat meer mobiliteitsdata beschikbaar wordt gesteld door publieke en private partijen voor dienstverleners.

Een van de verplichtingen die onder de ITS Richtlijn wordt gesteld is het iedere drie jaar opstellen van een voortgangsrapport. Het rapport geeft i) een overzicht van de voortgang die Nederland heeft gemaakt in de implementatie van de ITS Richtlijn, en ii) een overzicht wat Nederland aanvullend doet op het gebied van ITS, zonder uitputtend te zijn.

In de rapportage wordt de beleidsinzet van pilots-en-projecten naar (mede op basis van de ITS verplichtingen) structurele borging van mobiliteitsdata via het Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata (DSM) gemarkeerd. U heeft de Kamer 22 mei jl. geïnformeerd over het DSM.² Daarnaast zijn de praktijkervaringen die Nederland

¹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32010L0040>

² Kamerstuk 31305-403

de afgelopen jaren heeft opgedaan in diverse pilots en projecten, belangrijke input geweest voor de onderhandelingen over de herziening van de ITS Richtlijn. Deze wordt binnenkort vastgesteld.

De voortgangsrapportage zal op een website van de EU gepubliceerd worden, zoals ook de eerdere voortgangsrapportages zijn gepubliceerd.

Impactanalyse RTTI

In de Kamerbrief Digitaal Stelsel Mobiliteitsdata heeft u de Kamer toegezegd de resultaten van de impactanalyse voor de herziene RTTI (real-time traffic information services) verordening te delen. Deze verordening valt onder de ITS Richtlijn. De verordening gaat over het beschikbaar stellen van verschillende verkeersgegevens om weggebruikers beter te informeren over de actuele situatie op de weg. De impactanalyse gaat in op de haalbaarheid van de verordening, welke RTTI datatypes wel/niet in Nederland beschikbaar zijn, en verschillende implementatiescenario's. Uit de analyse blijkt dat in Nederland al het nodige georganiseerd is voor het beschikbaar krijgen van RTTI data. Nederland bouwt daarnaast voort op praktijkervaring uit programma's zoals Safety Priority Services (SPS).³ Het Nationaal Toegangspunt Mobiliteitsdata (NTM) speelt een centrale rol, en faciliteert het overleg tussen markt en overheid, waar deze analyse bij helpt.

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.

Voortgang signaalrapportage ILT

Op 16 maart 2023 heeft u een beleidsreactie naar de Kamer gestuurd, horend bij de signaalrapportage van de ILT over het ontbreken van goedkeuringseisen voor één categorie velgen. In deze brief is een toezegging gedaan om de Kamer te informeren over de voortgang van de genomen maatregelen.

In de afgelopen maanden is een verkenning uitgevoerd om de omvang van de problematiek in kaart te brengen. Er wordt verkend welke maatregelen genomen kunnen worden om bewustwording van het mogelijke risico te vergoten. Daarnaast wordt de situatie nationaal en internationaal gemonitord en wordt een verkenning in gang gezet om te bekijken of wetgeving eventueel aangepast dient te worden.

Tachograaf

Vanaf 21 augustus 2023 moeten alle nieuw geregistreerde voertuigen zwaarder dan 3.500kg een nieuwe tachograaf (registreert de rij- en rusttijden van de chauffeur) geïnstalleerd hebben.⁴ De sector heeft aangegeven dat naar schatting minstens 4.500 in de problemen zouden komen door deze harde deadline. De nieuwe tachograaf kwam pas midden juni jl. op de markt, wat de sector te weinig tijd gaf om nieuwe voertuigen op tijd te voorzien van een nieuwe tachograaf. Duidelijk werd ook dat er niet voldoende tachografen beschikbaar zouden zijn om tijdig aan de vraag te voldoen.

³ <https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1275/safety-priority-services/landing-sps>

⁴ Verordening (EU) Nr. 165/2014

Datum

11 oktober 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/264775

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Aan

Minister

Bijlage(n)

3

Eind juli heeft de RDW een noodoplossing aangeboden aan IenW, zodat de getroffen voertuigen tijdelijk met een oude tachograaf de weg op zouden kunnen, en waardoor alsnog aan de Europese regels wordt voldaan. Deze voertuigen kunnen op een eerdere 'datum eerste toelating' (ook wel informeel de geboortedatum) gezet worden dan gebruikelijk. Normaal worden voertuigen op de keuringsdatum gezet, ditmaal op de productiedatum. Het betreft een tijdelijke, vrijwillige maatregel, voor een specifieke doelgroep. Alle voertuigeigenaren zijn geïnformeerd over deze optie door de RDW, en krijgen zelf de keuze gebruik te maken van deze tijdelijke oplossing.

Vanuit IenW 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 Europese Commissie (EC) heeft aangegeven ruimhartig met dit soort constructies om te gaan, gezien de praktische complicaties van de regelgeving.

Inmiddels is duidelijk dat naar schatting transportondernemingen voor ongeveer 500 tot 800 voertuigen gebruik hebben gemaakt van de noodoplossing. Dit is aanzienlijk minder dan het vooraf ingeschatte aantal van 4.500 voertuigen. Mogelijk hebben de diverse communicatiemiddelen die door IenW de afgelopen jaren zijn ingezet (een goed bekeken webinar, podcast, periodieke besprekingen met de branche en de EC en een gerichte brief), evenals de actieve houding van de branche zelf bijgedragen aan dit lagere aantal voertuigen dat van de noodoplossing gebruik moest maken.

N.a.v. de nota van 14 augustus⁵ vroeg u naar de acties welke er ondernomen gaan worden richting 19 augustus 2025 wanneer ondernemingen ook de bestaande voertuigen met een oude tachograaf die internationaal rijden van de juiste versie van de tachograaf dienen te hebben voorzien.

In tegenstelling tot de aanloop naar afgelopen 21 augustus 2023 lijken alle lidstaten én de EC goed doordrongen van het belang van een goede voorbereiding op deze datum. Wel dient erbij aangetekend te worden dat de beweegruijnte van de EC ook nu weer beperkt lijkt doordat de data zijn vastgelegd in de bovenliggende Verordeningen. De EC heeft n.a.v. de deadline van 21 augustus 2023 een maandelijkse Road Transport Committee aangekondigd. DGMo/WV en de ILT nemen deel aan dit Europees overleg. Ook de internationale evenknie van de TLN (de IRU) is daarbij aanwezig.

De tachograaffabrikanten geven verder aan dat ze voldoende productie kunnen draaien om aan de vraag aan tachografen te kunnen voldoen. Wel vinden ze het van belang dat de sector goed plant en ondernemingen zich niet allemaal tegelijkertijd melden in de laatste drie maanden voor augustus 2025 om de tachografen in hun voertuigen om te laten bouwen. Veel actie zal daarom gericht zijn op communicatie: de branche brengt een magazine uit en IenW kan net als afgelopen jaar een brief sturen naar alle betrokken voertuigeigenaren om ze te wijzen op de deadlines. De branche heeft aangeboden IenW goed op de hoogte te houden van de stand van zaken door een monitoringssysteem op te zetten. De RDW levert periodiek cijfers aan, en ten minste ieder half jaar, of zoveel meer als nodig, hebben de ILT, DGMo, de RDW, KIWA, tachograaffabrikanten,

Datum

11 oktober 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/264775

Opgesteld doorBestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur**Aan**

Minister

Bijlage(n)

3

⁵ IENW/BSK-2023/226301

branchepartijen zoals TLN, VERN, evofenedex, RAI, BOVAG, en sociale partners zoals FNV/CNV overleg met elkaar om gezamenlijk de vinger aan de pols te houden.

Toelichting

Communicatie

De nationale voortgangsrapportage wordt op een website van de EU gepubliceerd, zoals dat ook is gebeurd voor de eerdere voortgangsrapportages.

Informatie die niet openbaargemaakt kan worden

Niet van toepassing.

Bijlagen

| Volgnummer | Naam | Informatie |
|-------------------|--|--|
| 1 | Verzamelbrief EU wet- en regelgeving op het gebied van mobiliteitsdata en wegverkeer | |
| 2 | Nationale voortgangsrapportage ITS (2020-2023) | Opgesteld door MAPtm, in opdracht van IenW |
| 3 | Impactanalyse RTTI | Rapport opgesteld door Panteia, in opdracht van IenW |

Datum

11 oktober 2023

Onze referentie

IENW/BSK-2023/264775

Opgesteld door

Bestuurskern
Dir. Wegen en
Verkeersveiligheid
Voertuigen en Digitale
Infrastructuur

Aan

Minister

Bijlage(n)

3