

Antwoord van Gedeputeerde Staten op vragen van

W. Minderhout (PvdA) en R. Klumpes (GroenLinks)
(d.d. 23 februari 2023)

Nummer
3931

Onderwerp
Samenwerking van de provincie met Flitsmeister

Aan de leden van Provinciale Staten

Toelichting vragensteller

Een van de belangrijkste instrumenten om de maximumsnelheid op het wegennet te handhaven is de 'flitspaal'. Helaas zijn er apps in de handel als Flitsmeister die snelheidsovertreders waarschuwen als er sprake is van een controle. Flitsmeister schrijft op zijn website: "Door Flitsmeister te gebruiken maak je een einde aan die vervelende verkeersboetes. We waarschuwen je wanneer je een mobiele flitser of flitspaal nadert of als je te hard rijdt tijdens een trajectcontrole."

De PvdA- en GL-fractie in de Zuid-Hollandse Staten zien in dit soort apps een ondermijning van het verkeersveiligheidsbeleid, maar realiseren zich dat provincies dit soort apps niet kunnen verbieden. Wat ons echter wel tegen de borst stuit is dat de provincie op verkeersgebied, met name 'smart mobility' met Flitsmeister samenwerkt.

Op grond van het bovenstaande de volgende vragen:

- 1. Deelt u onze mening dat apps die de automobilist waarschuwen voor snelheidsmetingen zoals Flitsmeister het provinciale verkeersveiligheidsbeleid ondergraven doordat overschrijding van de maximum snelheid ongestraft kunnen plaatsvinden? Zo nee, waarom niet?*

Informatie over snelheidsmetingen wordt in Nederland door de overheidspartijen actief gecommuniceerd. Daarmee zijn ze juist onderdeel van een smart mobility strategie waarin verkeersveiligheid wordt bevorderd, niet ondermijnd. Langs de kant van de weg worden vaste flitspalen ook vaak bekend gemaakt door ze duidelijk zichtbaar te plaatsen voorzien van extra strepen met politie kleuren en trajectcontroles met vooraankondigingsborden om zo te zorgen dat mensen daar in ieder geval niet te hard rijden en gevaarlijk remgedrag te voorkomen.

Overigens waarschuwen bijna alle navigatie apps (o.a. Flitsmeister, Waze, TomTom, Google Maps) voor flitspalen en trajectcontroles.

- 2. Deelt u onze mening dat apps die de automobilist waarschuwen voor snelheidsmetingen zoals Flitsmeister het provinciale verkeersveiligheidsbeleid ondergraven doordat het app-gebruik tijdens het rijden stimuleert? (In strijd met 'MONO'.) Zo nee, waarom niet?*

Hier zitten verschillende kanten aan. Enerzijds moet afleiding door apps in voertuigen voorkomen worden. Aan de andere kant draagt actuele navigatie informatie in beginsel bij aan veiligheid en

doorstroming. Een goed geïnformeerde automobilist kan immers beter keuzes maken. De meeste apps kun je voor vertrek starten en hoef je gedurende de rit niet aan te zitten.

Via het ROV ZH (Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid-Holland) zetten we in op gedragsbeïnvloeding, om er zo voor te zorgen dat weggebruikers zich veilig gedragen en voelen in het verkeer. Dit doen we via diverse campagnes.

De campagne MONO is speciaal ontwikkeld om het risico van afleiding zo ver mogelijk terug te dringen. Met die campagne willen we iedereen bewust maken van de risico's en vooral tips geven om afleiding onderweg door je telefoon te voorkomen. Ook navigatiesysteem leveranciers als TomTom en Flitsmeister zijn partner in MONO en werkt/denkt mee met de overheid om verkeersinformatie op een veilige manier aan de consument te laten zien.

3. *Is onze indruk juist dat de provincie data van Flitsmeister gebruikt, met Flitsmeister samenwerkt en projecten financiert waarbij Flitsmeister betrokken is? Bent u, in het licht van bovenstaande, van zins om deze samenwerking te staken? Zo nee, waarom niet?*

We werken op een aantal manieren samen met aanbieders van navigatiesystemen: Het meten van de **doorstroming** op het wegennet, het slimmer regelen van onze **verkeerslichten** en het digitaal melden van **wegwerkzaamheden**. Voor de eerste twee gebruiken we (geanonimiseerde) data van automobilisten als bron. Voor de derde stellen we juist informatie (over werkzaamheden) beschikbaar aan automobilisten. We lichten ze alle drie hieronder toe.

Doorstroming (Reistijden):

Het Nationaal Dataportaal Wegverkeer (NDW) koopt namens alle wegbeheerders Floating Car Data in. Dit wordt periodiek openbaar aanbesteed en op dit moment is Be-Mobile hiervan de leverancier. Voor zover we weten is Flitsmeister een dochteronderneming van Be-Mobile. Dit contract wordt landelijk aanbesteed de Provincie heeft dus geen rechtstreeks contract met Flitsmeister.

Deze data wordt gebruikt voor bereikbaarheidsanalyses (waar staan de files) verkeersveiligheid analyses (waar wordt vaak hard gereden) maar ook als bron voor onze verkeersmodellen (ten behoeve van de ruimtelijke puzzel) en geluidsmodellen. Daarnaast wordt onze data als open data beschikbaar gesteld aan onderwijsinstellingen en collega overheden en andere belanghebbenden.

Slimme verkeerslichten:

De intelligente Verkeersregelinstantaties (iVRIs) ontvangen via een landelijke platform actuele positie- en snelheidsgegevens van verkeersdeelnemers. Deze worden gegenereerd door diverse in-car systemen en navigatie apps waaronder die van Flitsmeister maar ook trucks, ambulances en zelfs fietsers. Het verkeerslicht gebruikt deze informatie in aanvulling op de meetlussen. Het regelen van die bronnen gebeurt landelijk, de Provincie draagt een bedrag bij per iVRI voor deze data koppeling aan het landelijke platform.

Digitaal melden werkzaamheden:

De dienst (voor-)aankondiging van wegwerkzaamheden op navigatie apps kopen de Provincie bij twee partijen in: Be-Mobile (Flitsmeister) en TripService (Waze). Hiermee worden weggebruikers geattendeerd op wegwerkzaamheden op onze provinciale wegen. Dit leidt tot een groter bereik onder weggebruikers die zo eerder en beter weten wanneer er aan de weg wordt gewerkt in hun regio. Weggebruikers die regelmatig over een traject rijden waar werkzaamheden gaan plaatsvinden worden achteraf geïnformeerd en niet tijdens het rijden zelf.

Wij zijn niet voornemens de samenwerking nu te staken omdat het voor ons belangrijke gegevens oplevert die wij gebruiken voor diverse beleidsterreinen. Alle relevante navigatiesystemen die deze data verschaffen (Google Maps/ TomTom) waarschuwen voor flitsers. Dit zou betekenen dat we met wegwagenten (camera's) deze data zouden moeten inwinnen wat voor ons niet wenselijk is omdat dit

een forse toename van de kosten zou betekenen en een negatief effect heeft op de verkeersveiligheid en duurzaamheid (hoger stroomverbruik).

Wel staan we open voor een morele/ethische discussie over het gebruik van publieke data voor overheidstoepassingen en andersom het leveren van mobiliteitsdata als openbare bron aan afnemers.

4. *Is onze informatie juist dat slimme verkeerslichten van de provincie (iVRI's), die bijvoorbeeld hulpdiensten voorrang kunnen geven alleen in combinatie met Flitsmeister gebruikt kunnen worden? Zo ja, bent u van zins om ook andere navigatiesystemen aan iVRI's te koppelen of blijft Flitsmeister hier 'monopolist'?*

Nee deze informatie is niet juist. Met de app Flitsmeister kan geen prioriteit worden aangevraagd bij verkeerslichten. Hiervoor kunnen apps als Greenflow (Swarco) en Truckmeister (Be-Mobile) gebruikt worden. Verreweg de meeste transporteurs in onze regio gebruiken de app Greenflow van Swarco. Elke app-leverancier die met succes de certificering doorloopt mag koppelen met de iVRI's en zijn diensten aanbieden. De certificering van navigatie apps vindt landelijk plaats.

5. *Is de provincie met ons van mening dat trajectcontroles minder vatbaar zijn voor ontduiking door Flitsmeistergebruikers? Zo nee, waarom niet? Zo ja, betekent dit dat u het aantal trajectcontroles op het provinciale wegennet gaat uitbreiden?*

We delen de mening gedeeltelijk. Het klopt dat het invoeren van trajectcontroles leidt tot een betere opvolging van de maximum snelheid op het hele traject in tegenstelling tot individuele flits locaties. Echter, ook voor trajectcontroles wordt gewaarschuwd in de navigatie apps als Flitsmeister en TomTom. In zekere zin draagt het juist bij aan de opvolging omdat het digitaal informeert, vergelijkbaar met het fysieke vooraankondigingsbord langs de weg.

De provincie kan niet zelf besluiten een trajectcontrole toe te passen. Alleen het Openbaar Ministerie en de politie zijn bevoegd handhavingsmiddelen te plaatsen en in te zetten. Ze maken hierbij zelf de afweging welk middel het meest effectief is op een bepaalde weg: flitspaal, trajectcontrole, rijdende radarauto of een tijdelijke mobiele controle.

Belangrijk daarbij is dat Trajectcontrole met name goed werken op wegvakken zonder aansluitingen, kruispunten, in- uitritten en wisselende snelheidsregimes. Het Zuid-Hollandse onderliggende wegennet is gezien het voorgaande minder geschikt voor trajectcontroles.

6. *Is GS, gezien deze problematiek, bereid om er bij het rijk op aan te dringen om flitspaal-detectie te verbieden, zoals in Duitsland en Frankrijk, bijvoorbeeld, al het geval is?*

Ons advies is om hier de lijn van het rijk te volgen en niet actief een lobby uit te voeren.

Den Haag, 21 maart 2023

Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland,
secretaris, voorzitter,

drs. M.J.A. van Bijnen MBA drs. J. Smit