

10 augustus 2020

Geachte leden van Gedeputeerde Staten,

Op 6 augustus heeft de NOS het volgende artikel geplaatst:

Nederlandse onderzoekers manipuleren verkeerslichten met virtuele fietsers

<https://nos.nl/artikel/2343025-nederlandse-onderzoekers-manipuleren-verkeerslichten-met-virtuele-fietsers.html>

Nederlandse beveiligingsonderzoekers schreven een code om verschillende slimme verkeerslichten te laten denken dat ze in de buurt van dat verkeerslicht waren. De verkeerslichten gaan dan op groen. Van de 1200 kruispunten met wat het artikel noemt 'internetstoplichten', waar de voorrang voor bepaald verkeer boven dat van ander verkeer gaat, kan in ieder geval een deel worden gemanipuleerd.

Naar aanleiding van bovenstaande heeft GroenLinks de volgende vragen aan het college van Gedeputeerde Staten:

1. Komen deze verkeerslichten, die werken met het aankondigen van iemands aanwezigheid door middel van een app, ook in het areaal van de provincie Utrecht voor, danwel worden deze verkeerslichten gefinancierd met provinciaal geld? Zo ja, hoe werken deze verkeerslichten precies? Zijn deze ook vatbaar voor bovengenoemde manipulatie?
2. Wat is de afweging geweest om intelligentie verkeersregelininstallaties (iVRI's) in te zetten in combinatie met een app en wat is het beleid voor de toekomst?
3. Wie is er verantwoordelijk voor de apps? En, indien er sprake is van constante routemonitoring via de app, wat gebeurt er met die data? Aangezien het gaat om infrastructuur binnen de openbare ruimte, in eigendom van de provincie, welke verantwoordelijkheid ziet de provincie voor zichzelf?
4. Waarom zou iemand met een app voorrang moeten krijgen? Ook met de klassieke lussen kan immers al de verwoerswijze worden gedetecteerd en, eventueel, geprioriteerd worden?
5. Wat zijn de mogelijkheden voor de mensen die geen app willen of kunnen downloaden, bijvoorbeeld omdat ze geen smartphone hebben of niet instemmen met wat er met hun data gedaan wordt door de app-ontwikkelaar? Op welke wijze krijgen zij groen licht? En is de wachttijd voor hen de gebruikelijke wachttijd, of door andere 'intelligente' maatregelen korter

of langer? Krijgen appgebruikers eerder groen licht dan niet-appgebruikers?

6. In algemene zin, is een app op basis van GPS wel een goed idee? Zoals we weten bij bijvoorbeeld game-apps als Pokémon GO, maar ook van de situatie als beschreven in het artikel, is het relatief eenvoudig om de GPS-positie te vervalsen van een smartphone. In hoeverre vindt het college het verstandig om de techniek voor de aanmelding en/of prioriteit bij verkeerslichten afhankelijk te laten zijn van data die makkelijk te vervalsen is?
7. Klopt het, dat de apps ook aanvullende informatie geven over de stand van het verkeerslicht, zoals welke kleur en de tijdsduur dat dit nog duurt? In hoeverre is de verkeersveiligheid hiermee in gevaar, omdat dit zorgt voor afleiding, en ook extra risico geeft op fouten (de app geeft andere resultaten dan de werkelijkheid). Zelfs als de kans op manipulatie minimaal is, wat is de toegevoegde waarde boven 'naar het verkeerslicht kijken'? En is het überhaupt verstandig, vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid, om apps op de smartphone in te zetten om informatie met een bestuurder te delen?

Wij zien uw antwoorden met belangstelling tegemoet.

Met vriendelijke groet,

Nelleke Groen
GroenLinks

David Oude Wesselink
GroenLinks