

## ***Concept ten behoeve van internetconsultatie***

### **Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in voertuigen**

Wij Willem-Alexander, bij de gratie Gods, Koning der Nederlanden, Prins van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Allen, die deze zullen zien of horen lezen, saluut! doen te weten:

Alzo Wij in overweging genomen hebben, dat het wenselijk is om regels te stellen waarbij voor experimenten met geautomatiseerde systemen in voertuigen en het daarmee ervaring opdoen in het verkeer bij ontheffing kan worden afgeweken van bepaalde wettelijke bepalingen;

Zo is het, dat Wij, de Afdeling advisering van de Raad van State gehoord, en met gemeen overleg der Staten-Generaal, hebben goedgevonden en verstaan, gelijk Wij goedvinden en verstaan bij deze:

#### **Artikel I (wijziging Wegenverkeerswet 1994)**

De Wegenverkeerswet 1994 wordt gewijzigd als volgt:

A

In artikel 149a worden onder vernummering van het derde tot en met zesde lid tot vijfde tot en met achtste lid twee leden ingevoegd, luidende:

3. Voor zover noodzakelijk voor het uitvoeren van een experiment met geautomatiseerde systemen in voertuigen kan bij de ontheffing, bedoeld in artikel 149a, tweede lid, ook ontheffing worden verleend van:

- a. deze wet,
- b. overige wetten voor zover het bepalingen betreft die betrekking hebben op de bestuurder of kentekenhouder van het voertuig,
- c. de op de wetten, bedoeld in de onderdelen a en b, berustende bepalingen.

4. Het derde lid is niet van toepassing op bepalingen inzake toezicht, handhaving en voorzieningen van strafrechtelijke aard.

B

Na artikel 149a wordt een artikel ingevoegd, luidende:

## **Artikel 149aa**

1. Bij de ontheffing voor een experiment als bedoeld in artikel 149a wordt in ieder geval bepaald:
  - a. wat het doel van het experiment is,
  - b. op welke wegen of weggedeelten het experiment wordt uitgevoerd,
  - c. voor welke termijn de ontheffing geldt,
  - d. van welke regels, bedoeld in artikel 149a, derde lid, kan worden afgeweken en, voor zover relevant, onder welke voorwaarden afwijkingen zijn toegestaan,
  - e. welke veiligheidsmaatregelen voor de uitvoering van het experiment worden getroffen met het oog op de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste lid,
  - f. hoe het experiment door de Dienst Wegverkeer wordt gemonitord en geëvalueerd,
  - g. dat het gebruik van de ontheffing beëindigd wordt als de veiligheid als gevolg of mede als gevolg van het experiment in gevaar komt.
2. Een ontheffing als bedoeld in artikel 149a, tweede lid, voor een experiment die wordt verleend met toepassing van het derde lid van dat artikel behoeft de toestemming van Onze eerstverantwoordelijke Minister.
3. Onze Minister kan besluiten de ontheffing in te trekken als naar zijn oordeel de verkeersveiligheid als gevolg of mede als gevolg van het experiment in gevaar komt.
4. De Dienst Wegverkeer maakt een verslag van de evaluatie, bedoeld in het eerste lid, onder f, en zendt het verslag aan Onze Minister.
5. Als het verslag van de evaluatie aanleiding geeft tot het aanpassen van regelgeving, kan Onze Minister bij besluit voor een termijn van ten hoogste vijf jaar met het oog op het aanpassen van die regelgeving vrijstelling verlenen van de bepalingen, bedoeld in het eerste lid, onder d, onder de daarbij gestelde voorwaarden.

C

Aan artikel 150 wordt een lid toegevoegd, luidende:

3. Bij ministeriële regeling kunnen regels worden gesteld over de door de aanvrager bij de aanvraag om een ontheffing of vrijstelling te verstrekken gegevens en bescheiden.

## **Artikel II (overgangsrecht)**

PM

## **Artikel III (inwerkingtreding)**

Deze wet treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

Lasten en bevelen dat deze in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat alle ministeries, autoriteiten, colleges en ambtenaren wie zulks aangaat, aan de nauwkeurige uitvoering de hand zullen houden.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## **Memorie van toelichting**

*Algemeen deel*

### **1. Inleiding**

Door de nieuwe technologische ontwikkelingen worden steeds meer geautomatiseerde systemen in voertuigen verwerkt. Deze systemen kunnen de bestuurder ondersteunen bij het rijden. Ook kunnen de systemen specifieke, of zelfs alle rijtaken geheel of gedeeltelijk dan wel tijdelijk of permanent overnemen.

De verwachting is dat in de toekomst het aandeel van geautomatiseerde systemen in de besturing van voertuigen alleen maar groter zal worden. Geautomatiseerde systemen zullen steeds meer taken van de bestuurder overnemen. Deze ontwikkeling zal moeten worden bekeken in relatie tot de veiligheid van de inzittenden van het voertuig maar ook in relatie tot de overige verkeersdeelnemers. Om hier inzicht in te krijgen zijn experimenten met geautomatiseerde systemen in voertuigen noodzakelijk. Voor een deel zijn deze experimenten al mogelijk op grond van artikel 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 in samenhang met artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer. Echter bepaalde experimenten, in het bijzonder die waarbij de bestuurder zich niet in het voertuig bevindt, zijn binnen het huidige juridische regime niet mogelijk.

Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk dat voor experimenten voor het testen van geautomatiseerde systemen in voertuigen ook van bepaalde bestaande wetten en daarop gebaseerde regelgeving kan worden afgeweken. Het wetsvoorstel voorziet daarmee in een uitbreiding van de reikwijdte van de huidige ontheffingsbevoegdheid van de RDW. Door het uitvoeren van experimenten kunnen de fabrikanten zelf onderzoek doen naar de werking van hun systeem. Doordat de RDW na afloop van het experiment een verslag van de evaluatie aan de Minister van Infrastructuur en Milieu zendt, kan de Minister zicht krijgen op de vraag in hoeverre de uitkomsten van het experiment aanleiding geven om over te gaan tot het aanpassen van regelgeving om het gebruik van deze systemen permanent toe te kunnen staan en onder welke voorwaarden dat gebruik is toegestaan.

### **2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel**

#### **2.1 Aanleiding**

De regering wil (grootschalige) experimenten faciliteren met voertuigen waarbij systemen de rijtaak tijdelijk of permanent overnemen van de mens. Omdat deze systemen echter nog volop in ontwikkeling zijn en het nog onbekend is hoe de zelfrijdende auto er in de toekomst uit zal zien, zullen deze systemen eerst door middel van experimenten op de openbare weg worden toegelaten. Fabrikanten kunnen dan onderzoeken hoe hun systemen werken op de openbare weg, ook in relatie tot andere weggebruikers. De Minister van Infrastructuur en Milieu kan daarnaast aan de

hand van resultaten van de experimenten bezien of er aanleiding is om regelgeving aan te passen om deze systemen permanent toe te laten.

## **2.2 Probleem**

Op grond van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer zijn experimenten toegelaten. Dat zijn niet alleen experimenten met een bestuurder in het voertuig, maar ook met een bestuurder buiten het voertuig zolang er maar een bestuurder is die invloed kan uitoefenen op het rijgedrag van het voertuig. Zie hiervoor verder de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel B, over artikel 149aa, eerste lid, onder d, WVV 1994.

Op 1 juli 2015 is het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer (hierna: Boev) in werking getreden. Het Boev geeft de mogelijkheid om experimenten op de openbare weg uit te voeren met voertuigen die geautomatiseerde systemen bevatten. Op grond van het Boev kan ontheffing worden verleend van technische eisen voor het testen van geautomatiseerde functies. Daarbij kan ook ontheffing worden verleend van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990). Er kan op dit moment echter geen ontheffing van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVV 1994) of andere wetten worden verleend. De WVV 1994 legt taken of eisen op aan de bestuurder die niet uitvoerbaar zijn als die bestuurder niet fysiek in het voertuig aanwezig is. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan artikel 7 WVV 1994 (verbod om de plaats van het ongeval te verlaten) en artikel 160 WVV 1994 (stilhouden en inzage papieren) en 164 WVV 1994 (overgifte rijbewijs). In het verleden is er altijd vanuit gegaan dat de bestuurder (a) altijd een mens is en (b) het voertuig alleen kan besturen vanuit het voertuig. In overeenstemming met de kaders van het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer en de ambitie van Nederland om voorop te lopen bij de ontwikkeling van de zelfrijdende auto (Kamerstukken II 2014/15, 31305, nr. 212) wordt de huidige ontheffingsmogelijkheid daarom verbreed. Nieuwe technieken maken het immers mogelijk dat het systeem bepaalde rijtaken van een bestuurder kan overnemen of dat een bestuurder zich buiten het voertuig kan bevinden. In extremis hoeft er voor deze nieuwe technieken zelfs helemaal geen bestuurder meer te zijn.

Voor zover het bepalingen inzake toezicht, handhaving en voorzieningen van strafrechtelijke aard betreft (denk aan de hierboven genoemde artikelen 160 en 164 WVV 1994), zal – voor zover een sprake is van een discretionaire bevoegdheid – met de toezichthouder worden bekeken hoe met deze bevoegdheid om te gaan in het geval van experimenten.

Experimenten op de openbare weg zijn nodig om te zien welke invloed deze voertuigen hebben op het gedrag van mensen in en in de nabijheid van deze voertuigen en om te kunnen waarnemen welke invloed deze voertuigen op de omgeving hebben. De automobiellindustrie heeft vanuit een commercieel belang testen nodig om de effecten van deze systemen goed in beeld te kunnen brengen. Voor de overheid is kennisontwikkeling op dit gebied van belang om te bepalen of aanpassing van regelgeving voor het toestaan van het gebruik van deze systemen gewenst is. De zelfrijdende auto kan een bijdrage leveren aan de doelstellingen op het gebied van veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid.

## **2.3 Probleemaanpak en motivering instrumentkeuze**

De WVV 1994 bevat bepalingen waardoor experimenten met een bestuurder buiten het voertuig op dit moment in Nederland niet kunnen plaatsvinden. Op grond van de huidige regelgeving kan voor experimenten ontheffing verleend worden door de RDW op grond van artikel 149a, tweede lid, WVV 1994 in samenhang met artikel 2a Boev. Deze ontheffing heeft echter met name betrekking op voertuigeisen en blijkt te beperkt te zijn. Daarom wordt het met dit wetsvoorstel ook mogelijk om af te wijken van bepaalde wettelijke eisen. Om een ontheffing te kunnen verlenen waarbij van wettelijke eisen wordt afgeweken is de toestemming nodig van de eerstverantwoordelijke minister. Voor het toelaten van experimenten met een bestuurder buiten het voertuig moet bijvoorbeeld worden afgeweken van de Wegenverkeerswet 1994 en daarvoor is de Minister van Infrastructuur en Milieu de eerstverantwoordelijke minister. Bij de ontheffing kan ook van andere wetten (dan de WVV 1994) worden afgeweken met toestemming van de betreffende eerstverantwoordelijke minister. Er kan echter niet worden afgeweken van wettelijke voorschriften die betrekking hebben op bepalingen inzake toezicht, handhaving of voorzieningen van strafrechtelijke aard. Als het gaat om het overleggen van wettelijke bescheiden of door de bestuurder het meewerken aan onderzoek, zijn dat doorgaans discretionaire bevoegdheden van de toezichthouder. In overleg met de toezichthouder zal worden bekeken hoe hiermee voor experimenten met geautomatiseerde systemen in voertuigen zal worden omgegaan. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

## **2.4 Monitoring**

Bij het afgeven van die ontheffing vindt een risicoanalyse plaats op onder andere de voertuig-, infrastructuur- en gedragsaspecten van het experiment, waarbij een team van experts (de Nederlandse wegbeheerders, bestaande uit de taskforce Dutch Roads for Selfdriving Vehicles –dat zijn Rijkswaterstaat, CROW, RDW en Connekt, alsmede de SWOV voor de gedragsverkeersveiligheidsaspecten) samen met de aanvrager de randvoorwaarden formuleert waaronder het experiment kan plaatsvinden. De monitoring en evaluatie van experimenten vindt formeel plaats door de RDW, maar in de praktijk zal dit plaatsvinden door het expertteam en door de aanvrager gezamenlijk waarbij ook de effecten van de experimenten op de omgeving in de gaten worden gehouden. Expliciet wordt bij de ontheffing bepaald dat er geen gebruik meer mag worden gemaakt van de ontheffing en daarmee het experiment direct wordt gestopt als de verkeersveiligheid als gevolg of mede als gevolg van het experiment in gevaar komt. In dat geval moet degene die het experiment uitvoert maatregelen treffen of het experiment aanpassen om het experiment weer veilig te kunnen voortzetten. Eventuele instructies voor de wijze van uitvoering van het experiment zullen, indien nodig, ten behoeve van de verkeersveiligheid terzijde moeten worden gesteld. Mocht het experiment zonder aanpassing toch worden gecontinueerd, dan heeft de RDW de mogelijkheid om de ontheffing te wijzigen of in te trekken. Ook de Minister kan als hij dat naar zijn oordeel nodig acht de ontheffing intrekken als de verkeersveiligheid in gevaar komt. Het intrekken van de ontheffing moet worden gezien als een ultimatum remedium. Als op een andere wijze het experiment kan worden voortgezet waarbij de Minister voldoende zekerheid heeft

verkregen dat de verkeersveiligheid niet meer in het geding is, zal van intrekking kunnen worden afgezien.

De mogelijkheid voor de Minister om de ontheffing in te trekken als de verkeersveiligheid in gevaar komt, komt naast de intrekkingbevoegdheid van de RDW te staan. Dit vloeit voort uit de beleidsverantwoordelijkheid van de Minister voor de verkeersveiligheid, die met zich brengt dat de Minister ook de mogelijkheid moet hebben het experiment te kunnen beëindigen op het moment dat de verkeersveiligheid in gevaar komt.

Uiteraard kunnen ook resultaten van eerdere experimenten bij de evaluatie betrokken worden. *Learning by doing* is het uitgangspunt voor het ontwikkelen van de zelfrijdende auto en de eventuele aanpassing van regelgeving.

## **2.5 Wat is het doel?**

Het doel van de wetswijziging is het door middel van een ontheffing onder voorwaarden kunnen toestaan van experimenten op de openbare weg met geautomatiseerde systemen in voertuigen waarbij de bestuurder zich buiten het voertuig bevindt, terwijl het systeem het gedrag van het voertuig bepaalt. Hierdoor kunnen geautomatiseerde functies in het verkeer worden getest zonder dat een bestuurder als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 zich altijd in het voertuig moet bevinden.

## **2.6 Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?**

De huidige wetgeving staat aan bepaalde experimenten met geautomatiseerde voertuigen in de weg. Om experimenten toe te kunnen staan, is om die reden een wetswijziging vereist. Voorop staat dat experimenten op de openbare weg veilig moeten kunnen worden uitgevoerd. De experimenten kunnen in beginsel overal in Nederland worden uitgevoerd. Om de veiligheid te kunnen waarborgen is van belang dat daarvoor eenduidige regels gelden.

Als er geen ontheffing zou kunnen worden gegeven van bepaalde artikelen van de WVV 1994 en bepaalde andere wetten kunnen er geen experimenten plaatsvinden met een bestuurder die zich buiten het voertuig bevindt of zelfs helemaal zonder bestuurder.

## **3. Verhouding tot hoger recht**

Het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35) (hierna: Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer) bevat regels over het wegenverkeersrecht. Ook relevant is de op 20 maart 1958 te Genève tot stand gekomen Overeenkomst betreffende het aannemen van eenvormige technische eisen voor wielvoertuigen, uitrustingsstukken en onderdelen die kunnen worden aangebracht en/of gebruikt op wielvoertuigen en de voorwaarden voor wederzijdse erkenning van goedkeuringen verleend op basis van deze eisen (Trb. 1996, 151) (hierna: Overeenkomst 1958) op grond waarvan reglementen voor

voertuigeisen zijn vastgesteld. Experimenten zullen altijd moeten passen binnen de kaders van dit verdrag en de overeenkomst. De reglementen werken via Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU 2007, L 263) (hierna: Richtlijn 2007/46/EG) door in het Nederlandse recht. Recentelijk is in het UNECE overleg over het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer (WP1) bepaald dat de hier bedoelde experimenten niet in strijd zijn met dat Verdrag zolang er te allen tijde een persoon is die als bestuurder aangemerkt kan worden, maar die zich dus wel buiten het voertuig kan bevinden. Momenteel wordt het Verdrag van Wenen internationaal nader bestudeerd voor het uitvoeren van experimenten waarbij een voertuig helemaal zonder bestuurder kan rijden.

#### **4. Verhouding tot nationale regelgeving**

Voor het verlenen van de ontheffing wordt aangesloten bij de procedure van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). De beslistermijn voor het verlenen van een ontheffing voor experimenten voor het testen van geautomatiseerde systemen in voertuigen zal echter langer zijn dan de acht wekentermijn van artikel 4:13, tweede lid, Awb vanwege de tijd die nodig is om onder andere te beoordelen of het voertuig zelf veilig is, hoe het voertuig zich gedraagt op de weg en of het beoogde wegvak waar het experiment zal worden uitgevoerd daarvoor geschikt is. Ook de toelating en de kentekening van het voertuig zijn van invloed op de doorlooptijd. Ook zal rekening moeten worden gehouden met de benodigde toestemming van de eerstverantwoordelijke minister als er bij de ontheffing van bepaalde wetten wordt afgeweken. De termijn voor de verlening van de toestemming is in beginsel dertien weken en kan met dertien weken worden verdaagd (art. 10:31, eerste en tweede lid, Awb). De beslistermijn op de aanvraag kan bij of krachtens de AMvB, bedoeld in artikel 149a, tweede lid, WvW 1994 worden bepaald. Op de voorbereiding van de ontheffing is de reguliere procedure van toepassing. Dat willen zeggen dat nadat de ontheffing bekend is gemaakt (verleend), belanghebbenden gedurende zes weken bezwaar kunnen maken en eventueel daarna beroep en hoger beroep kunnen instellen. Volledigheidshalve wordt nog opgemerkt dat voor beroep de ontheffing of de weigering daarvan door de RDW en de toestemming onderscheidenlijk de weigering daarvan door de wegbeheerder op grond van artikel 149b, zesde lid, WvW 1994 als één besluit worden aangemerkt.

Voorts heeft de Minister van Economische Zaken mede namens de Minister van Veiligheid en Justitie aangegeven dat het kabinet wil werken aan het structureel verbeteren van regelgeving (Kamerstukken II 2014/15, 33009, nr. 10) en experimenteerbepalingen als mogelijk instrument ziet om in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. De bredere toepassing van onder andere experimenteerbepalingen kan volgens het kabinet positieve gevolgen hebben op regelgeving. Deze ontwikkeling is eerder in gang gezet met bijvoorbeeld artikel 23.3 van de Omgevingswet. Met het voorliggende wetsvoorstel wordt deze ontwikkeling voortgezet.

In dit kader wordt het voor experimenten met geautomatiseerde systemen wenselijk geacht dat van de Wegenverkeerswet 1994 en van andere wetten kan worden afgeweken als dat noodzakelijk is voor de uitvoering van een experiment met geautomatiseerde systemen in voertuigen. Het is



echter niet gewenst dat kan worden afgeweken van bepalingen die betrekking hebben op bepalingen inzake toezicht, handhaving of voorzieningen van strafrechtelijke aard. Voor zover het discretionaire bevoegdheden betreft, zal in overleg met de toezichthouder bekeken worden hoe deze bepalingen wordt omgegaan bij een experiment met geautomatiseerde systemen in voertuigen waarbij de bestuurder zich buiten het voertuig bevindt.

Na elk experiment maakt de RDW een verslag van de evaluatie van het experiment. Dat verslag wordt aan de Minister van Infrastructuur en Milieu gezonden. Als het verslag aanleiding geeft tot het aanpassen van regelgeving kan de Minister van Infrastructuur en Milieu vrijstelling verlenen van de bepalingen waarvoor eerder ontheffing was verleend. De vrijstelling wordt in dat geval onder dezelfde voorwaarden verleend als waaronder de ontheffing was verleend.

## **5. Gevolgen**

Gelet op de voorwaarden waaronder een ontheffing kan worden verleend, zullen er in beginsel geen nadelige gevolgen voor burgers en milieu zijn. Het gaat immers om experimenten met voertuigen waar niet iedereen gebruik van kan maken. Hoewel (grootschalige) experimenten mogelijk worden gemaakt, zal het aantal experimenten niet dusdanig zijn, dat er milieugevolgen van betekenis kunnen optreden.

Voor bedrijven en overheid wordt het mogelijk om (grootschalige) experimenten met voertuigen toe te staan waarbij systemen (tijdelijk) de rijtaak overnemen en er met en zonder bestuurder in het voertuig kan worden getest. Resultaten dragen bij aan de verdere ontwikkeling van de zelfrijdende auto.

Er zal bij het verlenen van ontheffingen ook expliciet worden gekeken naar de eventuele gevaren voor andere weggebruikers. Zij moeten niet plotseling geconfronteerd worden met experimenten, of schrikken van de uitvoering van experimenten. De risico's voor de andere weggebruikers worden door het bevoegd gezag (de Dienst Wegverkeer) voor de ontheffing ingeschat en de veiligheidsmaatregelen dienen daarop afgestemd te zijn. Daarnaast moet het voor de weggebruiker duidelijk zijn dat op bepaalde plekken of tijdstippen experimenten kunnen worden uitgevoerd. Omdat het hier gaat om experimenten blijft de directe impact van deze specifieke wetswijziging op de maatschappij zeer beperkt.

## **6. Uitvoering**

Bij de ontheffingverlening zal in beginsel ook om advies van de SWOV en het CROW gevraagd kunnen worden, zoals nu ook al het geval is bij de ontheffingverlening op grond van het Boev. Om te voldoen aan de Wet bescherming persoonsgegevens zullen de experimenten waarbij privacy een rol speelt, alleen worden uitgevoerd met toestemming van de betrokkene.

*[pm resultaten toetsen]*

## **7. Toezicht en handhaving**

De uitvoering van deze wijziging geschiedt door de RDW, waarbij toestemming van de wegbeheerder vereist is en – voor zover van wettelijke voorschriften wordt afgeweken – ook toestemming van de eerstverantwoordelijke minister vereist is. Ook zullen adviezen van verkeersveiligheidsexperts worden meegenomen. De toezichthouders en wegbeheerders worden op grond van de artikel 149a, zesde lid, WVV1994 geïnformeerd over de ontheffing ten behoeve van de uitvoering van hun taak. Overigens blijft het gewone verkeersrecht van toepassing.

## **8. Financiële gevolgen**

Deze wetswijziging leidt niet tot verhoging van de kosten voor het uitvoeren van experimenten.

## **9. Advies en consultatie**

*[pm]*

## **10. Inwerkingtreding/overgangsrecht**

*[pm]*

## **Artikelsgewijs**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

Op grond van artikel 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994 kan door de Dienst Wegverkeer ontheffing worden verleend. Onder andere kan ontheffing worden verleend voor experimenten als bedoeld in artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer. Voor de ontheffingverlening wordt zoveel mogelijk het regime van de Awb gevolgd en alleen waar nodig wordt daarvan afgeweken.

Op grond van het huidige wettelijke regime kan geen ontheffing worden verleend van bepaalde wettelijke bepalingen. Aan artikel 149a van de Wegenverkeerswet 1994 worden daarom een lid toegevoegd. Dit nieuwe derde lid heeft alleen betrekking op een experiment voor het testen van geautomatiseerde systemen in voertuigen. Op grond van het voorgestelde derde lid kan ontheffing worden verleend van de Wegenverkeerswet 1994 en overige wetten.. De afwijkingen zijn echter alleen toegestaan voor zover dat noodzakelijk is voor het testen van deze systemen.

Wat betreft de bepalingen waarvan bij de ontheffing kan worden afgeweken, kan bijvoorbeeld gedacht worden aan:

- Wegenverkeerswet 1994: artikel 7 bepaalt dat het verboden is om de plaats van het ongeval te verlaten. Aan deze bepaling kan geen goede invulling worden gegeven als de bestuurder zich niet in het voertuig bevindt en zich verder ook niemand in het voertuig bevindt.
- Wet personenvervoer 2000: Hoofdstuk V van de Wet personenvervoer 2000 geeft regels over taxivervoer. In het geval er experimenten met taxivervoer zouden plaatsvinden, is het mogelijk van belang om ontheffing van de bepalingen van dit hoofdstuk te moeten verlenen. Voor de duidelijkheid wordt hierbij opgemerkt dat het om experimenten gaat en niet om regulier taxivervoer.
- Wet wegvervoer goederen: op grond van artikel 2.11 dienen bestuurders van vrachtauto's voor beroepsvervoer bij de vervoerder in dienst te zijn. Voor experimenten is het echter voor te stellen dat het bijvoorbeeld voor een vervoerder wenselijk is om gebruik te maken van bestuurders die niet bij hem in dienstbetrekking zijn, zodat de reguliere transporten met de in dienst zijnde bestuurders niet verstoord worden.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat er bij het verlenen van de ontheffing uiteraard geen sprake mag zijn van strijd met internationaal recht, zoals bijvoorbeeld het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35) (hierna: Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer). Zie hiervoor verder de toelichting bij onderdeel B (artikel 149aa, eerste lid, onder d, WVV 1994).

Op grond van het vierde lid kan niet worden afgeweken van bepalingen die betrekking hebben op bepalingen inzake toezicht, handhaving of strafrechtelijke aard. Voor de Wegenverkeerswet 1994 kan bijvoorbeeld gedacht worden aan 160 (stilhouden van het voertuig en de bestuurder moet ter

plekke onder andere inzage geven in zijn rijbewijs) en 164 (overgifte van het rijbewijs bij opmaken proces-verbaal). Maar ook andere wetten kennen vergelijkbare bepalingen. Dit zijn echter discretionaire bevoegdheden en in overleg met de toezichthouder zal worden bekeken hoe met dergelijke bevoegdheden zal worden omgegaan als het gaat om een experiment met geautomatiseerde systemen in voertuigen.

### *Onderdeel B*

In het nieuwe artikel 149aa WVV 1994 zijn specifieke bepalingen voor een ontheffing voor een experiment opgenomen.

In het eerste lid van artikel 149aa WVV 1994 is opgenomen wat de bij de ontheffing in ieder geval bepaald moet worden. In de ontheffing worden opgenomen het doel van het experiment (onderdeel a), op welke wegen of welke weggedeelten het experiment zal plaatsvinden (onderdeel b) en voor welke periode de ontheffing geldt (onderdeel c).

Bij de ontheffing voor experimenten met toepassing van artikel 149a, derde lid, WVV 1994 kan worden afgeweken van de daarin genoemde regels (onderdeel d). Omdat het experimenten betreft voor een onderwerp waarin de ontwikkelingen snel gaan – voor de zelfrijdende auto kunnen de ontwikkelingen van vandaag immers morgen al weer achterhaald zijn – wordt deze afwijkingsmogelijkheid aanvaardbaar geacht. Deze afwijkingen zijn uiteraard alleen toegestaan als die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het experiment en door de te stellen voorwaarden toelaatbaar worden geacht. Ook mogen de afwijkingen niet in strijd zijn met internationaalrechtelijke verplichtingen zoals het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer of Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PbEU 2007, L 263) (hierna: Richtlijn 2007/46/EG). Zo dient op grond van het Verdrag van Wenen een voertuig nu nog een bestuurder te hebben en hij dient te allen tijde alle andere activiteiten dan rijden tot een minimum te beperken. Het Verdrag van Wenen zegt overigens niets over de plaats waar de bestuurder zich dient te bevinden. Dat kan binnen of buiten het voertuig zijn, zolang er maar een bestuurder is die invloed kan uitoefenen op het rijgedrag van het voertuig. Zie hiervoor de punten 16 en 18 van het verslag van de 72ste bijeenkomst van de UNECE-Working Party on Road Safety (ECE/TRANS/WP.1/153 – Report of the 72nd session (29 March – 1 April 2016)). Momenteel wordt het Verdrag van Wenen internationaal nader bestudeerd voor het uitvoeren van experimenten zonder bestuurder.

Voorts zal bij de ontheffing aangegeven moeten worden welke veiligheidsmaatregelen getroffen worden (onderdeel e) voor de uitvoering van het experiment met het oog op de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste lid. Die belangen zijn het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers, het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer. Door bepaalde veiligheidsmaatregelen te treffen kunnen deze belangen in voldoende mate worden beschermd.

Tijdens het experiment zal de RDW monitoren en na afloop zal de RDW het experiment evalueren met het oog op het doel van het experiment. Hoe vaak er gemonitord wordt en hoe de evaluatie plaatsvindt, zal ook bij de ontheffing moeten worden bepaald (onderdeel f).

Als blijkt dat de veiligheid als gevolg of mede als gevolg van het experiment in gevaar komt, mag de ontheffing niet meer gebruikt worden en moet het experiment onmiddellijk gestopt kunnen worden (onderdeel g). Als het experiment niet onmiddellijk wordt gestopt door degene die het experiment uitvoert, kan de RDW de ontheffing wijzigen of intrekken, artikel 149b, vijfde lid, WVV 1994.

Overigens blijven ook bij een experiment bijvoorbeeld de artikelen 5 en 6 WVV 1994 van toepassing. De strekking van deze artikelen is dat niemand zich zodanig mag gedragen dat er op de weg gevaar of hinder ontstaat of kan ontstaan en dat niemand een aan hem te verwijten ernstig ongeluk mag veroorzaken. Als hiervan toch sprake is, kunnen bijvoorbeeld de politie en de daartoe aangewezen ambtenaren op grond van hoofdstuk IX WVV 1994 handhaven.

Naast het eerste lid kunnen op grond van artikel 150, eerste lid, WVV 1994 ook voorschriften en beperkingen aan de ontheffing worden verbonden. In de nota van toelichting bij het Besluit van 15 juni tot wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (ontwikkeling zelfrijdende auto) (Stb. 2015, 248, p. 4) is al vermeld dat standaard in de procedure is dat de ontheffingaanvrager al voor de verlening van de ontheffing aan de RDW moet aantonen adequaat verzekerd te zijn voor eventuele schade. In de testfase volstaat het huidige aansprakelijkheidsrecht (Kamerstukken II 2014/15, 31305, nr. 212, p. 3).

Op grond van het voorgestelde artikel 149aa, tweede lid, WVV 1994 is de toestemming van de eerstverantwoordelijke minister vereist als bij de ontheffing wordt afgeweken van de wettelijke bepalingen, bedoeld in het nieuwe artikel 149, derde lid, WVV 1994. De toestemming wordt verleend op grond van een ontwerp ontheffing dus voordat de ontheffing door de RDW wordt verleend. Op grond van artikel 10:32, eerste lid, Awb zijn de bepalingen over goedkeuring (afdeling 10.2.1 Awb) van overeenkomstige toepassing op de toestemming. Dat betekent onder andere dat toestemming alleen onthouden kan worden wegens strijd met het recht omdat in de Wegenverkeerswet 1994 geen andere gronden in de wet zijn neergelegd (art. 10:27 Awb) op grond waarvan de toestemming onthouden kan worden. Strijd met het recht kan bijvoorbeeld aan de orde zijn als de ontheffing in strijd met internationaal recht of als het om afwijkingen van wettelijke bepalingen gaat die in de bijlage bij de Wegenverkeerswet 1994 niet als bepaling zijn genoemd waarvan afgeweken mag worden.

Voor zover het belangen als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, WVV 1994 betreft (o.a. het verzekeren van de veiligheid op de weg, het beschermen van weggebruikers en passagiers), is in artikel 149b, derde lid, WVV 1994 bepaald dat de wegbeheerder de toestemming voor de ontheffing kan weigeren als dat gerechtvaardigd is met het oog op die belangen.

Onafhankelijk van de RDW kan de Minister van Infrastructuur en Milieu op grond van artikel 149aa, derde lid, WVV 1994 de ontheffing intrekken als naar zijn oordeel de verkeersveiligheid vanwege het experiment in gevaar komt. Het intrekken van de ontheffing op grond van dit artikellid is een bevoegdheid van de Minister en moet worden gezien als een ultimum remedium, aangezien het in

voorkomend geval de voorkeur heeft om na overleg met alle partijen gezamenlijk met RDW te bezien of een ontheffing moet worden ingetrokken, waarna de RDW als ontheffingverlener actie kan ondernemen. Het kan echter voorkomen (bijvoorbeeld aan de hand van zeer actuele informatie over een gevaarlijke situatie) dat verkeersveiligheidssituatie dusdanig in het geding is dat de Minister zelfstandig en onmiddellijk de ontheffing wil intrekken en dat ook publiekelijk kan melden. De Minister kan zijn oordeel vormen aan de hand van informatie die hij van de wegbeheerder, de RDW of op andere manieren verkrijgt (bijvoorbeeld actuele berichtgeving of via sociale media).

Op grond van het vierde lid maakt de RDW een verslag van de evaluatie van het experiment en zendt dat verslag aan de Minister van Infrastructuur en Milieu. Als het verslag aanleiding geeft tot het aanpassen van regelgeving kan de Minister van Infrastructuur en Milieu vrijstelling verlenen van de bepalingen waarvoor eerder ontheffing was verleend (vijfde lid). De vrijstelling wordt in dat geval onder dezelfde voorwaarden verleend. Op grond van artikel 150, eerste lid, WVV 1994 kan een vrijstelling onder beperkingen worden verleend en kunnen voorschriften aan de vrijstelling worden verbonden.

#### *Onderdeel C*

Op grond van het voorgestelde derde lid van artikel 150 WVV 1994 kunnen bij ministeriële regeling regels worden gesteld over de indieningsvereisten voor een aanvraag om een ontheffing of vrijstelling.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,