

## **Besluit van**

### **tot wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (ontwikkeling zelfrijdende auto)**

#### **Concept openbare internetconsultatie**

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. IenM/BSK-,  
Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;  
Gelet op artikel 149a, tweede lid, en artikel 149b, tweede lid, van de Wegenverkeerswet  
1994;

De Afdeling advisering van de Raad van State gehoord (advies van, nr. );

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr.  
IenM/BSK-, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **Artikel I**

Het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten wordt gewijzigd als volgt:

A

Na artikel 2 wordt ingevoegd een nieuw artikel 2a, luidend:

#### **Artikel 2a**

1. De Dienst Wegverkeer kan voor voertuigen waarvoor op grond van artikel 3.5 of 3.8 van de Regeling voertuigen goedkeuring is verleend, ontheffing verlenen van overige bepalingen van hoofdstuk 3 van de Regeling voertuigen en van hoofdstuk 5 van die regeling, voor zover en voor zolang dat nuttig is voor het testen van verder geautomatiseerde functies in voertuigen en het daarmee ervaring opdoen in het verkeer.
2. De Dienst Wegverkeer kan voor wijzigingen in de constructie van voertuigen, waarvoor op grond van artikel 6.1, eerste lid, van de Regeling voertuigen goedkeuring is vereist voor toelating van het gewijzigde voertuig tot het verkeer op de weg, ontheffing verlenen van artikel 6.4, eerste lid, onder a en b, van die regeling, voor de in het eerste lid genoemde doelen.

3. Voor zover dat voor het gebruik van de in het eerste en tweede lid bedoelde ontheffing noodzakelijk is, kan de Dienst Wegverkeer bij die ontheffing tevens ontheffing verlenen van daarbij aangegeven bepalingen van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990.

B

Aan artikel 4 wordt, onder vervanging van het woord "of" aan het slot van onderdeel a door een puntkomma en onder vervanging van de punt aan het slot van onderdeel b door "of", een onderdeel c toegevoegd, luidend:

c. ingeval de ontheffingverlening zal plaatsvinden op grond van artikel 2a.

C

Artikel 10 komt te luiden:

Dit besluit wordt aangehaald als: Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.

#### **Artikel II**

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

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

## **Nota van toelichting**

### **Algemeen**

#### **1. Inleiding**

Bij brief van 16 juni 2014, Kamerstukken II, 31 305, nr. 210, heb ik aan de Tweede Kamer aangekondigd in Nederland een zeer stimulerend klimaat voor de verdere ontwikkeling van de zelfrijdende auto te willen scheppen. De ontwikkelingen gaan snel en van de zelfrijdende auto zijn grote voordelen te verwachten op het gebied van de doorstroming in het verkeer, de verkeersveiligheid en de leefbaarheid. In dit kader en vanuit het oogpunt van stimuleren van innovatie is het bereiken van een status als koploper voor Nederland heel aantrekkelijk. Ik bewandel daarvoor verschillende wegen, waaronder de juridische. De eerst mogelijke juridische actie is de Dienst Wegverkeer (RDW) de bevoegdheid te geven, na een technische beoordeling, gebruik op de openbare weg van voertuigen met kenmerken van de zelfrijdende auto mogelijk te maken. Het beste instrument daarvoor is een ontheffing van de technische eisen die voortvloeien uit de voertuigregelgeving. De RDW verzorgt standaard de vereiste wettelijke goedkeuringen voor toelating van voertuigen op de weg en is daarom ook de logische keuze voor de instantie om te bepalen in welke gevallen voertuigen met innovatieve geautomatiseerde elementen veilig op de openbare weg getest kunnen worden. Daarbij kan het gaan om nieuwe voertuigen, die vanaf de bouw zijn voorzien van die nieuwe elementen. Vaker zal het gaan om voertuigen die al een goedkeuring hebben, maar waarin tijdelijke specifieke onderdelen worden ingebouwd om ervaring te kunnen opdoen met functies die het voertuig meer zelfrijdend maken. De RDW moet dan volgens de tot nu toe geldende regelgeving een nieuwe keuring uitvoeren in het kader van de procedure voor wijziging van de constructie van het voertuig. Het volgen van die procedure is erg beperkend voor het uitvoeren van testen met nieuwe geautomatiseerde functies, omdat de procedure is gericht op een blijvende wijziging van het voertuig en niet op tijdelijke en innovatieve veranderingen. Daarom is een ontheffingsmogelijkheid een logische keuze. De ontheffing kan op maat gesneden worden op het gebied van wat wordt getest, waar en hoe lang en onder welke condities. Op die manier is de RDW in staat via een eenvoudige procedure op maat de gewenste testen te faciliteren en tegelijk de veiligheid te waarborgen: niemand kan immers een vanzelfsprekend recht ontlenen aan een bevoegdheid van een overheidsinstantie tot het geven van een ontheffing. De RDW heeft al een vergelijkbare ontheffingsmogelijkheid van de voertuigregelgeving voor exceptionele transporten in de zin van afmetingen en massa's in verband met vervoer van ondeelbare lading en LZV (Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties) voor het vervoer van deelbare lading. Het ligt voor de hand het daarvoor geldende Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten (hierna: het besluit) nu uit te breiden met ruimte voor ontheffingen ten behoeve van de verdere ontwikkeling van de zelfrijdende voertuigen. Dit besluit voorziet in die uitbreiding.

#### **2. Administratieve lasten en nalevingskosten**

Het aantal aangevraagde ontheffingen zal naar verwachting zeker in het begin beperkt zijn. De administratieve lasten van het ontheffingsregime, inclusief de leges voor de RDW, zijn daarom heel beperkt en nu niet goed te kwantificeren, te meer nu het niet de verwachting

is dat de ontheffing voor meerdere voertuigen gelijktijdig zal worden aangevraagd en verleend. Er is alles aan gedaan om overbodige administratieve lasten te voorkomen, met name door geen standaard voor te schrijven voor de informatie die een aanvrager van een ontheffing moet leveren.

De nalevingskosten zullen het naleven van de in de ontheffing gestelde voorschriften betreffen. Hiervan is vooraf geen goede inschatting te maken, omdat het hierbij om een in aantal beperkte hoeveelheid ontheffingen zal gaan en moeilijk voorspelbaar is hoe innovaties zullen verlopen waarvoor gebruik op de openbare weg van belang is. Met het oog op het gewenste stimulerende klimaat zijn geen bepalingen opgenomen die de ontheffingverlener dwingen de ontheffing te voorzien van voorschriften over specifieke elementen, of van beperkingen zoals tijdsduur en plaats van de testen. Waar noodzakelijk zijn deze voorschriften en beperkingen wel mogelijk, maar ook hiervoor geldt dat het om maatwerk gaat.

### 3. Resultaten van overleg met belanghebbenden

O.a. Overlegorgaan centrale ontheffingverlening ( zie betreffende mr voor de deelnemers)  
P.M.

### 4. Resultaten van internetconsultatie

P.M.

## **Artikelen**

### **Artikel I**

#### *Onderdeel A*

Dit onderdeel regelt de kern van de nieuwe ontheffingsbevoegdheid voor de RDW. Het gaat hier in de praktijk om het beproeven van verschillende niveaus van automatisering, zoals gespecificeerd in de definities van de SAE (Society of Automotive Engineers), te weten driver assistance, partial automation, conditional automation, high automation en full automation). In het eerste lid van het nieuwe artikel 2a van het besluit is de ontheffingsbevoegdheid van technische voorschriften opgenomen voor de nieuwe voertuigen, in het tweede lid is dat gedaan voor bestaande voertuigen die voor de testen worden aangepast. De ontheffingen zullen van tijdelijke aard zijn, omdat uiteindelijk een aantal, doorontwikkelde geautomatiseerde functies onderdeel zullen gaan uitmaken van de typegoedkeuring, bedoeld in hoofdstuk 3 van de Wegenverkeerswet 1994. In dat geval zullen er ook eisen zijn ontwikkeld welke betrekking hebben op de goedkeuring van de wijziging constructie. Het derde lid regelt dat in de ontheffing ook een ontheffing van de verkeersregels uit het RVV 1990 kan worden opgenomen. Omdat de testen met zelfrijdende functies van voertuigen heel verschillend van aard zullen kunnen zijn, is niet gekozen voor een opsomming van artikelen uit het RVV 1990 waarvan ontheffing kan worden verleend, maar voor het geven van een algemene ontheffingsbevoegdheid aan de RDW van het RVV 1990. Die ontheffing moet in concrete gevallen worden uitgewerkt door toetsing aan de maatstaf van de noodzakelijkheid in verband met de test.

#### *Onderdeel B*

Bij exceptionele transporten waartoe de ontheffingsbevoegdheid van de RDW tot nu toe beperkt is, vindt in een aantal gevallen conform de vastgestelde beleidsregels het vragen van toestemming plaats aan de wegbeheerder van de weg waarover het transport zal plaatsvinden. Bij de zelfrijdende auto is sprake van een vergelijkbare situatie: het hoeft niet altijd te gaan om proeven die gevolgen (kunnen) hebben voor het gebruik in algemene zin van de weg op het moment van de proef, of waarbij van het overige verkeer uiterlijk zichtbaar afwijkende kenmerken aanwezig zijn aan voertuigen die aan de proef deelnemen.

### *Onderdeel C*

Na inwerkingtreding van dit besluit zal het Besluit ontheffingverlening exceptionele transporten, zoals het tot nu toe heette, niet alleen meer betrekking hebben op exceptionele transporten zoals omschreven in artikel 1 van het besluit, namelijk transporten met bijzondere kenmerken op het gebied van breedte, hoogte, lengte, massa of aslasten, maar ook op voertuigen die deze uiterlijke bijzonderheden niet vertonen: het gaat bij de zelfrijdende auto in veel gevallen in de eerste plaats om techniek binnen een voertuig dat geen ongebruikelijke uiterlijke kenmerken vertoont. Daarom is de citeertitel van het besluit bij dit onderdeel van het wijzigingsbesluit veranderd in Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.

### **Artikel II**

De datum van inwerkingtreding kan in overeenstemming zijn met een van de vaste verandermomenten van regelgeving uit het systeem dat daarvoor is vastgelegd in de Aanwijzingen voor de regelgeving. Indien daarvan uiteindelijk toch wordt afgeweken, zal dit gemotiveerd worden in de toelichting op het inwerkingtredingsbesluit.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,