

Vergaderjaar 2017–2018

34 838

Wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen

Nr. 3

MEMORIE VAN TOELICHTING

ALGEMEEN DEEL

1. Inleiding

Door de nieuwe technologische ontwikkelingen worden steeds meer geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen verwerkt. Deze systemen kunnen de bestuurder ondersteunen bij het rijden. Ook wordt in snel tempo gewerkt aan systemen die specifieke, of zelfs alle rijtaken geheel of gedeeltelijk dan wel tijdelijk of permanent overnemen. De hoogwaardig geautomatiseerde motorrijtuigen worden ook wel omschreven als zelfrijdende auto's. Zelfrijdend vervoer wordt gezien als een grote kans om een significante bijdrage te leveren aan de doelstellingen op het gebied van zowel veiligheid als bereikbaarheid en duurzaamheid.

De verwachting is dat in de toekomst het aandeel van geautomatiseerde systemen in de besturing van motorrijtuigen 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 motorrijtuig maar ook in relatie tot de overige verkeersdeelnemers. Om hier inzicht in te krijgen zijn experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen 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 exceptieel vervoer (hierna: Boev). Dit systeem van ontheffingverlening is echter onvoldoende toegesneden op de situatie van experimenten met motorrijtuigen waarin zich geen bestuurder bevindt. Om zo'n experiment op een veilige wijze uit te kunnen voeren zijn verregaande aanpassingen aan het motorrijtuig nodig en dienen aanvullende voorschriften en beperkingen te worden gesteld die deels los staan van de regel(s) waarvan ontheffing wordt verleend. Een vergunning is een geschikter instrument hiervoor.

Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk dat voor experimenten voor het testen van geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen waarin zich geen

bestuurder bevindt door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een vergunning kan worden verleend. Aan zo'n vergunning kunnen voorschriften en beperkingen worden verbonden om het experiment op een verantwoorde wijze uit te voeren. Als dat voor het experiment noodzakelijk is, kan bij deze vergunning ook van bepaalde bestaande wetten en daarop gebaseerde regelgeving worden afgeweken. Het wetsvoorstel voorziet daarmee in aanvulling op de huidige experimenteer-ruimte van het Boev (onthefving van de RDW). De reikwijdte van het afwijken van bestaande regelgeving moet zo beperkt mogelijk worden ingevuld en mag niet verder gaan dan nodig is voor het doel van het experiment. Dit houdt in dat alleen de minimaal noodzakelijke afwijkingen kunnen worden voorgesteld met een strikte doelbinding aan de uitvoering van het experiment. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat evalueert het experiment en stelt daarvan een verslag op. Aan de hand van de evaluatie van een experiment ontstaat er zicht 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. Dit wetsvoorstel past ook in de wens van het kabinet om toekomstbestendige regelgeving te maken (Kamerstukken II 2014/15, 33 009, nr. 10). Door de experimenteerruimte voor de zelfrijdende auto te verbreden kan beter worden bepaald voor welke ontwikkelingen nieuwe regelgeving nodig is.

2. Hoofdpijnen van het wetsvoorstel

2.1 Aanleiding

Vanuit de doelstelling dat zelfrijdende auto's kunnen bijdragen aan veiligheid, bereikbaarheid en duurzaamheid wil de regering (groot-schalige) experimenten faciliteren met motorrijtuigen waarbij systemen de rijtaak tijdelijk of permanent overnemen van de mens. Omdat deze systemen 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 onder voorwaarden op de weg worden toegelaten. Fabrikanten kunnen dan onderzoeken hoe hun systemen werken op de weg, ook in relatie tot andere weggebruikers. Dit zal natuurlijk pas plaats vinden nadat voldoende geëxperimenteerd is in een geconditioneerde omgeving. De Minister van Infrastructuur en Waterstaat 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

Experimenten met zelfrijdende auto's op de weg zijn nodig om te zien welke invloed deze motorrijtuigen hebben op het gedrag van mens en machine (human machine interface (HMI)) in en in de nabijheid van deze motorrijtuigen. Ook zijn experimenten met zelfrijdende auto's nodig om te kunnen waarnemen welke invloed deze motorrijtuigen 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. De systemen moeten ook robuust zijn om specifieke Nederlandse verkeerssituaties aan te kunnen en hierin te kunnen leren (bijvoorbeeld het gebruik van spitsstroken). Voor de overheid is kennisontwikkeling op dit gebied van belang om te bepalen of aanpassing van infrastructuur of wijzigingen in de regelgeving voor het toestaan van het gebruik van deze systemen gewenst is. Ook is van belang dat OM en Politie hiermee ervaring opdoen in het kader van de handhaving.

Op 1 juli 2015 is het Boev in werking getreden. Het Boev geeft de mogelijkheid om experimenten op de weg uit te voeren met motorrijtuigen 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). Deze systematiek is bruikbaar voor experimenten waarin de bestuurder zich in het motorrijtuig bevindt en op de conventionele wijze de besturing kan overnemen. Een experiment met een motorrijtuig waarin zich geen bestuurder bevindt, roept echter wezenlijk andere praktische vragen op, die voor een belangrijk deel losstaan van technische eisen waarvan door middel van het Boev ontheffing kan worden verleend. Het zal vaker nodig zijn om aanvullende voorschriften en beperkingen te stellen om het doel van de bestaande regels ook te kunnen realiseren bij toepassing van de nieuwe technologieën. Daarnaast kunnen ook aanvullende voorschriften en beperkingen nodig zijn, als het nodig is om de omgeving te alerteren dat het om een motorrijtuig met een bestuurder op afstand gaat. Daarom wordt met bijgaand voorstel een speciale voorziening geïntroduceerd voor experimenten met dit type motorrijtuig, te weten een vergunningplicht voor dergelijke experimenten met daaraan gekoppeld de mogelijkheid om ook van andere voorschriften dan enkel technische eisen ontheffing te verlenen.

Op grond van het Verdrag van Wenen¹ (hierna: Verdrag van Wenen) en het Verdrag van Genève nopens het wegverkeer² (hierna: Verdrag van Genève) zijn experimenten met hoogwaardig geautomatiseerde motorrijtuigen toegelaten, zij het dat er een bestuurder moet zijn die bij zo'n motorrijtuig te allen tijde in staat is om het motorrijtuig in zijn macht te hebben (zie de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel C, over artikel 149ab)).

Het is van belang om hier te constateren dat noch de genoemde verdragen, noch de Wegenverkeerswet 1994 eisen dat de bestuurder zich in het motorrijtuig bevindt. Het begrip «bestuurder» is gedefinieerd in artikel 2, eerste lid, onderdeel n, van de Wegenverkeerswet 1994. Die definitie zegt ook niets over waar de bestuurder zich bevindt of moet bevinden. Tot nog toe is er steeds impliciet van uitgegaan dat de bestuurder zich in het motorrijtuig bevindt, eenvoudigweg omdat op het moment van totstandkoming van de wetgeving besturing alleen fysiek vanuit het motorrijtuig mogelijk was. De huidige ontwikkelingen naar geautomatiseerde systemen en zelfrijdende auto's leidt ertoe dat motorrijtuigen steeds meer door systemen al dan niet van buiten het motorrijtuig en op afstand bestuurd kunnen worden. Dit wetsvoorstel ziet expliciet op de situatie dat de bestuurder zich niet in het motorrijtuig bevindt om het motorrijtuig te besturen. Deze omstandigheid doet echter niet af aan zijn hoedanigheid van bestuurder van dat motorrijtuig. Dat betekent dat alle plichten en verantwoordelijkheden die in wetgeving bij de bestuurder worden gelegd ook rusten op de bestuurder die zich niet in het motorrijtuig bevindt. Dit geldt nadrukkelijk ook voor de civiel- en strafrechtelijke aansprakelijkheid.

De nieuwe mogelijkheden die als gevolg van nieuwe technologieën voor de bestuurder ontstaan ten opzichte van een bestuurder van een conventioneel motorrijtuig, vragen om een nadere toelichting over de uitleg en toepassing van die regels, omdat deze ontwikkeling veelal niet voorzien was ten tijde van de totstandkoming daarvan.

¹ Het op 8 november 1968 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het wegverkeer (Trb. 1974, 35).

² Het op 19 september 1949 te Genève tot stand gekomen Verdrag nopens het wegverkeer (Trb. 1951, 81).

Hierbij vallen vier categorieën gevallen te onderscheiden:

- a. Gevallen waarin de regel zich zonder problemen leent voor toepassing op de bestuurder op afstand, zoals het verbod op gevaarzettend verkeersgedrag, het verbod op rijden onder invloed, de eis van het bezit van een geldig rijbewijs. Ook bepalingen die medewerking van een bestuurder vereisen om gehoor te geven aan een stopteken (zie bijvoorbeeld artikel 5:19, eerste lid, Awb of artikel 51 van de Vreemdelingenwet 2000) zijn onverkort toepasselijk en toepasbaar te achten bij een bestuurder op afstand. Dat betekent bijvoorbeeld dat als het geautomatiseerde systeem niet zelf reeds reageert op zo'n stopteken, een ingrijpen van de bestuurder vereist is op straffe van overtreding van artikel 160, eerste lid, WVV 1994 of 184 van het Wetboek van strafrecht.
- b. Gevallen waarin de regel per definitie geen toepassing kan vinden bij een bestuurder op afstand. Hierbij valt te wijzen op het in artikel 7 WVV 1994 neergelegde verbod voor diegene die bij een verkeersongeval is betrokken om de plaats van het ongeval te verlaten. Als een bestuurder op afstand niet aanwezig is op de plaats van het ongeval, kan de bestuurder niet aan deze bepaling voldoen.
- c. Gevallen waarin een regel weliswaar van toepassing kan zijn op de bestuurder op afstand doch waarbij feitelijk niet het doel wordt bereikt met het oog waarop die regel is gesteld. Voorbeeld hiervan is de eis dat opsporingsambtenaren bevoegd zijn van de bestuurder van een vervoermiddel inzage te vorderen van de wettelijk voorgescreven bescheiden (artikel 23, derde lid, van de Wet op de economische delicten). Een bestuurder op afstand kan aan deze regel voldoen door het bewijs bij zich te hebben en dit desgevraagd ter inzage aan te bieden. Het zal echter duidelijk zijn dat daarmee niet het doel wordt bereikt dat deze bepaling beoogt te bereiken, namelijk: dat bij een ongeval direct ter plaatse duidelijkheid kan worden gegeven over de verzekering die voor het motorrijtuig geldt. Ook voor andere bepalingen op grond waarvan inzage in bepaalde bescheiden kan worden gevorderd speelt dit.³
- d. Gevallen waarbij de wettelijke bepaling weliswaar toepasselijk geacht kan worden maar onverenigbaar is met het uitvoeren van het experiment.

Enkel voor de laatste categorie zal – naast de mogelijkheid om van voertuigeisen en het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 af te kunnen wijken, zoals dat ook kan op grond van artikel 149a, tweede lid, WVV 1994 – een ontheffing nodig kunnen zijn voor het uitvoeren van experimenten met een bestuurder buiten het motorrijtuig. Voor de andere categorieën geldt dat de geraakte wettelijke bepalingen op zichzelf geen beletsel lijken te vormen voor uitvoering van het experiment en dus dat daarvoor geen ontheffing vereist is. Wel kan het daarbij noodzakelijk zijn om aanvullende voorwaarden te stellen om te garanderen dat aan die bepalingen kan worden voldaan (bijvoorbeeld door voorzieningen te eisen waardoor gegarandeerd is dat de bestuurder op afstand een stopteken zal kunnen waar nemen) of om te voorkomen dat schade wordt berokkend aan het belang met het oog waarop die bepalingen gesteld zijn (bijvoorbeeld door een verplichting om op het motorrijtuig informatie aan te brengen die een betrokkene bij een ongeval in staat stelt de noodzakelijke informatie over zijn wederpartij te verkrijgen).

2.3 Probleemaanpak en motivering instrumentkeuze

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

³ Bijvoorbeeld artikel 5:19, derde lid, van de Awb en artikel 1:27 van de Algemene douanewet.

echter met name betrekking op motorrijtuigeisen en blijkt voor het toestaan van het rijden met een bestuurder buiten het motorrijtuig te beperkt te zijn. In overeenstemming met de kaders van de Verdragen van Genève en Wenen en de ambitie van Nederland om voorop te lopen bij de ontwikkeling van de zelfrijdende auto (Kamerstukken II 2014/15, 31 305, nr. 212) wordt daarom een vergunningstelsel geïntroduceerd voor experimenten met een bestuurder buiten het motorrijtuig. De huidige ontheffingsmogelijkheid van artikel 149a, tweede lid, WVV 1994 blijft daarbij bestaan voor experimenten met een motorrijtuig waarvan de bestuurder zich in het motorrijtuig bevindt.

Bij een vergunning kan ontheffing worden verleend van wettelijke eisen die vallen onder de beleidsverantwoordelijkheid van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat. Voordat de vergunning wordt verleend dient ten behoeve van de veiligheid en handhaving altijd overleg plaats te vinden met de Minister van Justitie en Veiligheid. Bij de vergunning kan ook van andere wetten (dan de WVV 1994) worden afgeweken. In dat geval dient de vergunning in overeenstemming met de Minister die het aangaat te worden verleend.

Een vergunning kan alleen worden verleend voor het uitvoeren van het experiment. Experimenten moeten veilig worden uitgevoerd. Er zal daarom bijvoorbeeld geen ontheffing kunnen worden verleend van artikel 5 of 6 WVV 1994 waarin kort samengevat staat dat er geen gevaarlijke situaties mogen of kunnen ontstaan. Het ligt in de rede dat voor experimenten ook geen lichtere eisen zullen worden gesteld aan de bestuurder zelf: de bestuurder dient een rijbewijs te hebben en de bestuurder mag bijvoorbeeld niet dronken zijn, dus ook van de daarop betrekking hebbende bepalingen zal geen ontheffing worden verleend. Er kan wel ontheffing worden verleend voor zover het om taken gaat die de bestuurder of kentekenhouder moet verrichten en die in het experiment niet meer uitgevoerd zouden kunnen worden doordat de bestuurder zich niet in het motorrijtuig bevindt. Als het gaat om het overleggen van wettelijke bescheiden of het door de bestuurder meewerken aan onderzoek, hoeft daar geen ontheffing voor te worden verleend omdat de bestuurder daar ook op afstand aan kan meewerken. Wel zullen dan voorschriften en beperkingen aan de vergunning verbonden kunnen worden om te garanderen dat aan het doel van deze bepalingen wordt voldaan. Dit kan discretionaire bevoegdheden van de toezichthouder betreffen. In overleg met de toezichthouders⁴ zal worden bekeken hoe hiermee voor experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen zal worden omgegaan. Voor een verdere toelichting wordt verwezen naar het artikelsgewijze deel van deze toelichting.

2.4 Risicoanalyse vooraf en monitoring

Voor het afgeven van een vergunning vindt een risicoanalyse plaats op onder andere de motorrijtuig-, infrastructuur- en gedragsaspecten van het experiment. Daarbij worden waar nodig diverse experts betrokken (de betrokken wegbeheerders, de SWOV voor de gedrags- en verkeersveiligheidsaspecten) en in afstemming met de aanvrager worden de randvoorwaarden geformuleerd waaronder het experiment kan plaatsvinden. Ook de politie wordt betrokken bij de voorbereiding van de vergunningverlening, zodat ook voorschriften aan de vergunning verbonden kunnen worden die betrekking hebben op de handhaving en opsporing. Daarvoor

⁴ Op grond van artikel 149aa, vijfde lid, zijn dit toezichthouders als bedoeld in artikel 159, onder a, WVV 1994. In die bepaling wordt onder andere verwezen naar de in de artikelen 141 en 142 van het Wetboek van Strafvordering bedoelde personen: onder meer officieren van justitie, ambtenaren van politie en buitengewoon opsporingsambtenaren.

is het in ieder geval van belang dat duidelijk is wie de bestuurder is en waar de bestuurder zich bevindt. Ook kan het voor de handhaving en opsporing van belang zijn om voorschriften te stellen ten aanzien van het ter beschikking stellen van bepaalde data van het motorrijtuig in geval van incidenten of ongevallen. Voor zover data wordt verzameld, dient dat uiteraard plaats te vinden binnen de kaders van Verordening (EU) 2016/679 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Richtlijn 95/46/EG (algemene verordening gegevensbescherming) (PbEU 2016, L 119) (hierna: AVG) en de Richtlijn (EU) 2016/680 van het Europees Parlement en de Raad van 27 april 2016 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens door bevoegde autoriteiten met het oog op de voorkoming, het onderzoek, de opsporing en de vervolging van strafbare feiten of de tenuitvoerlegging van straffen, en betreffende het vrije verkeer van die gegevens en tot intrekking van Kaderbesluit 2008/977/JBZ van de Raad (PbEU 2016, L 119) (hierna: Richtlijn 2016/680).

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat beslist uiteindelijk over de vergunning na overleg met de Minister van Justitie en Veiligheid en in overeenstemming met de betrokken Minister die het aangaat voor zover ervan de onder zijn beleidsverantwoordelijkheid vallende wetgeving wordt afgeweken.

De omvang van de experimenten laat zich niet op voorhand inschatten. De regering wil grootschalige experimenten faciliteren. Het kan gaan om enkele tot mogelijk honderden motorrijtuigen. Voordat een vergunning wordt verleend, wordt een zorgvuldig proces doorlopen waarin onder meer een analyse wordt gemaakt van de impact op het verkeer en de veiligheid. Bij de beoordeling van de aanvraag om een vergunning wordt bezien of een systeem in staat is om te kunnen functioneren in gemengd verkeer. In beginsel zal een experiment op elk moment in het jaar kunnen plaatsvinden, maar de veiligheidsmaatregelen voor het experiment zullen bijvoorbeeld wel afgestemd worden op de weers- en verkeersomstandigheden.

De aanvrager moet bij wijze van pre-assessment een Failure Mode Effect Analysis (FMEA) overleggen, waarin naar de robuustheid van het systeem wordt gekeken. Die zal worden beoordeeld, zo nodig eerst op een afgesloten terrein. De monitoring en evaluatie van experimenten vindt formeel plaats door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wat niet wegneemt dat dit in de praktijk zal plaatsvinden in afstemming met de RDW, 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 vergunning bepaald dat als die wordt ingetrokken er geen gebruik meer mag worden gemaakt van de vergunning. Het experiment wordt direct 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 Minister van Infrastructuur en Waterstaat de mogelijkheid om de vergunning te wijzigen of in te trekken. Ook kan de Minister als hij dat naar zijn oordeel nodig acht de vergunning intrekken als de verkeersveiligheid in gevaar komt. Het intrekken van de vergunning 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.

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

Veilige uitvoering van experimenten

Veiligheid is een belangrijk punt bij het uitvoeren van experimenten op de weg. In de nota van toelichting bij het Besluit van 15 juni 2015 tot wijziging van het Boev (Stb. 2015, 248) is aangegeven dat een testprocedure moet worden doorlopen voordat de ontheffing voor experimenten kan worden verleend. Het gaat hier immers om nieuwe technologie. Het beoordelingsproces is in eerste instantie maatwerk, waarbij de RDW een aantal vaste processtappen zal doorlopen en waar nodig deskundigen betreft om de verkeersveiligheid te beoordelen en te borgen, in ieder geval de wegbeheerder. Ook zal het motorrijtuig op een afgesloten testfaciliteit worden getest en zal worden gekeken naar de omgeving waar getest zal worden. Deze procedure blijft ook voor het experimenteren met een bestuurder buiten het motorrijtuig bestaan. Als het motorrijtuig door de testprocedure komt, kan de ontheffing of – in het geval van een experiment met een bestuurder buiten het motorrijtuig – de vergunning wat dat betreft worden verleend.

Er zal bij het verlenen van een ontheffing of vergunning ook expliciet worden gekeken naar de eventuele gevaren voor inzittenden en 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) in overleg met de experts en toezichthouders 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. Bij de vergunning wordt onder andere aangegeven welke veiligheidsmaatregelen getroffen dienen te zijn als het experiment wordt uitgevoerd. Voorts moet er bij de experimenten altijd een bestuurder zijn die permanent monitort, ongeacht of die zich in of buiten het motorrijtuig bevindt. De bestuurder kan daarbij altijd ingrijpen als dat nodig is. Door het volgen van de testprocedure, het treffen van de juiste veiligheidsmaatregelen en het monitoren door de bestuurder kan het experiment veilig worden uitgevoerd zonder dat er strijd is met de artikelen 5 en 6 WVV 1994.

2.5 Wat is het doel?

Het doel van de wetswijziging is het door middel van een vergunning onder voorwaarden kunnen toestaan van experimenten op de weg met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen waarbij de bestuurder zich buiten het motorrijtuig bevindt, terwijl het systeem het gedrag van het motorrijtuig bepaalt. De bestuurder kan daarbij altijd ingrijpen als dat nodig is. Hierdoor kunnen geautomatiseerde functies in het verkeer worden getest zonder dat een bestuurder als bedoeld in de Wegenverkeerswet 1994 zich altijd in het motorrijtuig moet bevinden.

2.6 Wat rechtvaardigt overheidsinterventie?

Om experimenten met een bestuurder buiten het motorrijtuig toe te kunnen staan, is het gewenst dat daarvoor een vergunningplicht wordt geïntroduceerd. Daarvoor is een wetswijziging vereist. Voorop staat dat

experimenten op de weg veilig moeten kunnen worden uitgevoerd. Via de vergunning kunnen daarvoor specifieke voorschriften aan de vergunning worden verbonden. De experimenten kunnen in beginsel overal in Nederland worden uitgevoerd. Om de veiligheid te kunnen waarborgen is het van belang dat daarvoor eenduidige regels gelden.

3. Verhouding tot hoger recht

Het Verdrag van Wenen en het Verdrag van Genève bevatten regels over het wegenverkeersrecht. Het Verdrag van Wenen is de opvolger van het Verdrag van Genève. Op grond van artikel 30 van het op 23 mei 1969 te Wenen tot stand gekomen Verdrag inzake het verdragenrecht (Trb. 1972, 51) is echter ook nog steeds het Verdrag van Genève van kracht ten aanzien van landen die wel partij zijn bij het Verdrag van Genève, maar niet bij het Verdrag van Wenen. Het betreft hier verdragen die betrekking hebben op eenzelfde onderwerp. Als een van de landen partij is bij beide verdragen en het andere land bij slechts een van deze verdragen is het verdrag van toepassing waarbij beide landen partij zijn.

Ook relevant is de Overeenkomst 1958⁵ op grond waarvan reglementen voor motorrijtuigeisen 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 motormotorrijtuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke motorrijtuigen zijn bestemd (PbEU 2007, L 263) (hierna: Richtlijn 2007/46/EG) door in het Nederlandse recht. Recentelijk is in het VN/ECE-overleg over verkeersveiligheid (WP1) over het Verdrag van Wenen en het Verdrag van Genève 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 motorrijtuig of in het motorrijtuig op een andere plaats dan op de bestuurdersplaats achter het stuur kan bevinden. Momenteel worden de Verdragen van Wenen en Genève internationaal nader bestudeerd voor het uitvoeren van experimenten waarbij een motorrijtuig helemaal zonder bestuurder kan rijden.

4. Verhouding tot nationale regelgeving

Voor het verlenen van de vergunning wordt aangesloten bij de procedure van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb). De beslistermijn voor het verlenen van een vergunning voor experimenten voor het testen van geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen 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 motorrijtuig zelf veilig is, hoe het motorrijtuig 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 motorrijtuig zijn van invloed op de doorlooptijd.

Verder zal rekening moeten worden gehouden met het benodigde overleg met de Minister van Justitie en Veiligheid en de overeenstemming met de Minister die het aangaat als er bij de vergunning van bepaalde wetten die onder zijn beleidsverantwoordelijkheid vallen, ontheffing wordt verleend.

⁵ 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).

Ook zal rekening moeten worden gehouden met de toestemming van de wegbeheerder (artikel 149b, tweede lid, WVV 1994). De termijn voor de verlening van de toestemming is in beginsel dertien weken en kan met dertien weken worden verdaagd (art. 10:31, eerste, Awb). De beslistermijn op de aanvraag kan bij ministeriële regeling worden bepaald. Op de voorbereiding van de vergunning is de reguliere procedure van toepassing. Dat wil zeggen dat belanghebbenden tegen een verleende of geweigerde vergunning bezwaar kunnen maken en eventueel daarna beroep en hoger beroep kunnen instellen. Voor beroep wordt de vergunning of de weigering daarvan door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat en de toestemming onderscheidenlijk de weigering daarvan door de wegbeheerder op grond van artikel 149b, zesde lid, WVV 1994 als één besluit aangemerkt. Daarmee wordt beoogd dubbele procedures in beroep te voorkomen.

Voorts heeft de Minister van Economische Zaken mede namens de Minister van Justitie en Veiligheid aangegeven dat het kabinet wil werken aan het structureel verbeteren van regelgeving (Kamerstukken II 2014/15, 33 009, 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 ontheffing worden verleend als dat noodzakelijk is voor de uitvoering van een experiment met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen. Voor zover het discretionaire bevoegdheden betreft, zal in overleg met de toezichthouder bekeken worden hoe met deze bepalingen bij een experiment wordt omgegaan in plaats van dat van deze bepalingen wordt afgeweken. Daartoe kunnen voorschriften en beperkingen aan de vergunning worden verbonden.

Na elk experiment maakt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een verslag van de evaluatie van het experiment. Deze draagt zorg voor verspreiding aan de bij de vergunningverlening, monitoring en handhaving betrokken experts en toezichthouders. De evaluatie kan aanleiding zijn voor het aanpassen van regelgeving.

5. Gevolgen

Gelet op de voorschriften en beperkingen ter borging van de verkeersveiligheid waaronder een vergunning kan worden verleend, zullen er in beginsel geen nadelige gevolgen voor burgers en milieu zijn. Hoewel (grootschalige) experimenten mogelijk worden gemaakt, zal het aantal experimenten en het aantal betrokken motorrijtuigen niet dusdanig zijn, dat er milieugevolgen van betekenis kunnen optreden. Een exacte indicatie van de aantallen en soorten experimenten die verwacht worden is op dit moment niet te geven. De verwachting is dat in het eerste jaar enkele vergunningen zullen worden aangevraagd. In volgende jaren kan dat aantal mogelijk oplopen tot enkele tientallen. Op het totale verkeer is dit een zeer gering aantal motorrijtuigen.

Het wordt mogelijk om (grootschalige) experimenten met motorrijtuigen zonder bestuurder in het voertuig uit te voeren, waarbij systemen (tijdelijk) de rijtaak overnemen. Deze experimenten zullen door bedrijven worden uitgevoerd. De resultaten dragen bij aan de verdere ontwikkeling van de zelfrijdende auto.

6. Uitvoering

Bij de vergunningverlening zal ook om advies van bijvoorbeeld de SWOV 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.

Bedrijfseffectentoets

Het doel van het wetsvoorstel is om ontwikkelingen op het gebied van geautomatiseerd rijden mogelijk te maken en is als zodanig positief voor het bedrijfsleven. Overbodige administratieve lasten en andere regeldruk wordt voorkomen door beschrijving en continue verbetering van werkprocessen. Er wordt met deze experimenteerwet geen toename verwacht van de lasten voor het bedrijfsleven. Er wordt weliswaar een nieuw vergunningstelsel voorgesteld, maar in de bestaande situatie moet voor experimenten ook al een ontheffing op grond van het Boev worden aangevraagd. Bedrijven die van deze ontheffingsmogelijkheid gebruik willen of zullen maken, zijn als aanvrager gehouden aan indieningsvereisten. Zij zijn ook degenen die de van de ontheffing gebruik kunnen maken.

Milieueffectentoets

Er worden geen significante milieueffecten verwacht als gevolg van het wetsvoorstel.

Administratieve lasten en regeldruk voor burgers

Het wetsvoorstel levert voor burgers geen administratieve lasten of regeldruk op aangezien het om bedrijfsmatige partijen gaat die geautomatiseerde en hooggeautomatiseerde motorrijtuigen willen doorontwikkelen.

Uitvoerings- en handhavingstoets

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft behoudens enkele inhoudelijke vragen aangegeven geen uitvoerings- en handhavingstoets op dit wetsvoorstel uit te voeren. De conclusie uit de afstemming is dat ILT een afschrift zal ontvangen van af te geven vergunningen.

Advies Openbaar Ministerie

Het Openbaar Ministerie (OM) heeft advies over een eerder concept van het wetsvoorstel uitgebracht. Het OM onderschrijft de verwachting dat in de toekomst het aandeel van geautomatiseerde systemen in de besturing van motorrijtuigen zal toenemen en begrijpt de noodzaak om in dat kader op de weg te kunnen experimenteren. Het OM heeft bij het wetsvoorstel nog wel een aantal vragen.

Het OM geeft aan dat een duidelijke paragraaf over de civielrechtelijke, bestuursrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid ontbreekt. Voor de zelfrijdende auto zijn met name de civielrechtelijke en strafrechtelijke aansprakelijkheid relevant. Omdat er bij experimenten altijd een menselijke bestuurder is, die net als bij conventionele motorrijtuigen, te allen tijde in staat is om het motorrijtuig in zijn macht te hebben, wijzigt er niets in de regels voor civielrechtelijke aansprakelijkheid en strafrechtelijke aansprakelijkheid. Dit geldt dus ook voor artikel 6 WVV 1994, dat – kort samengevat – zegt dat een verkeersdeelnemer zich niet zodanig mag

gedragen dat daardoor een aan zijn schuld te wijten verkeersongeval plaatsvindt met zwaar lichamelijk letsel of de dood tot gevolg. De bestuurder, ook als die zich buiten het motorrijtuig of niet op de bestuurdersplaats achter het stuur bevindt, is een verkeersdeelnemer. In hoofdstuk 9 van het algemeen deel van de memorie van toelichting is dit nader toegelicht.

Ook is voor het OM onduidelijk wie als bestuurder kan worden aangemerkt. In het wetsvoorstel is daarom in het voorgestelde artikel 149ab, eerste lid, onder h, WvW 1994 ten behoeve van de handhaving toegevoegd dat bij de vergunning voor een experiment moet worden bepaald wie de bestuurder van het motorrijtuig is en waar de bestuurder zich bevindt. In de artikelsgewijze toelichting bij dit onderdeel is opgenomen dat dit kan worden ondersteund door bijvoorbeeld bij de vergunning voor te schrijven dat daarvoor een logboek moet worden bijgehouden. De verplichtingen voor de bestuurder zelf blijven van kracht, zoals dat nu ook het geval is bij conventionele motorrijtuigen.

Het OM vraagt zich ook af of er bijvoorbeeld een rijbewijsplicht geldt voor een bestuurder op afstand. Door nieuwe technieken is het mogelijk geworden dat een bestuurder van een motorrijtuig zich ook op andere plaatsen dan louter achter het stuur kan bevinden. De eisen die hierover aan de bestuurder zelf worden gesteld blijven onverkort van kracht, zoals ook is toegelicht in par. 2.2 en 2.3 van het algemeen deel van de memorie van toelichting. Dat betekent onder andere dat de bestuurder een rijbewijs moet hebben en dat de bestuurder niet dronken mag zijn.

Het OM geeft aan dat ten behoeve van de strafrechtelijke aansprakelijkheid het begrip «bestuurder» van artikel 1, eerste lid, onder n, WvW 1994 moet worden aangepast omdat onder het begrip «bestuurder» altijd iemand achter het stuur is verstaan. Anders dan het OM aangeeft, is het niet nodig om het begrip bestuurder van een motorrijtuig aan te passen. De bestuurder buiten het motorrijtuig past ook onder de huidige definitie van artikel 1, eerste lid, onder n, WvW 1994 want de bestuurder is degene die het motorrijtuig bestuurt of doet besturen. Conventionele motorrijtuigen zijn nooit geschikt geweest voor besturing van buiten het motorrijtuig. Nieuwe technieken maken het echter mogelijk dat de besturing van een motorrijtuig ook van buiten het motorrijtuig kan plaatsvinden.

Voorts vraagt het OM of de WAM-plicht ook geldt voor motorrijtuigen die aan het experiment deelnemen. Dit is inderdaad het geval. De artikelsgewijze toelichting bij het nieuwe artikel 149ab WvW 1994 is hierop aangepast.

Het OM heeft ook enkele vragen over de ontheffing. De vergunning voor een experiment met een zelfrijdende auto kan aan een persoon of bedrijf worden verleend. Bij de vergunning dient echter aangegeven te worden wie de bestuurder is en waar die zich bevindt (zie het voorgestelde artikel 149ab, eerste lid, onder h, WvW 1994). Het uitvoeren van een experiment zonder vergunning is strafbaar op grond van artikel 149aa, eerste lid, in samenhang met artikel 177, eerste lid, WvW 1994. Ook is het niet naleven van de voorschriften van de vergunning strafbaar op grond van artikel 150, tweede lid, in samenhang met artikel 177, eerste lid, WvW 1994. Beide overtredingen kunnen worden gestraft met een hechtenis van ten hoogste twee maanden of een geldboete van de tweede categorie (€ 4.100,-). Dit is in de artikelsgewijze toelichting bij artikel I, onderdeel G, nader toegelicht.

De Politie geeft aan niet afwijzend te staan tegenover experimenten met zelfrijdende auto's op de weg. De Politie heeft een paar opmerkingen.

De Politie hecht eraan dat voorafgaand aan experimenten op de weg, voldoende geëxperimenteerd is in een geconditioneerde omgeving. Dit is een onderdeel van de bestaande testprocedure van de RDW. De vergunning voor een experiment op de weg kan pas worden verleend nadat hiervoor deze uitgebreide testprocedure is doorlopen. Zie paragraaf 2.4 voor een nadere toelichting op de testprocedure.

Ook stelt de Politie dat de (verkeers)veiligheid tijdens het experimenteren zoveel als mogelijk gegarandeerd moet zijn. Veiligheid staat voorop. Daarom is in het wetsvoorstel ook opgenomen dat de vergunning geweigerd kan worden als het experiment niet mede strekt tot de bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, WVV 1994 (het voorgestelde artikel 149aa, vijfde lid, aanhef en onder a, WVV 1994) en dat bij de vergunning moet worden aangegeven welke veiligheidsmaatregelen moeten worden getroffen voor de uitvoering van het experiment met het oog op die belangen (het voorgestelde artikel 149ab, tweede lid, onder f, WVV 1994). Hieronder vallen 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. Zie hiervoor ook de artikelsgewijze toelichting bij de hierboven genoemde voorgestelde artikelen.

Verder geeft de Politie aan dat de aansprakelijkheid bij een verkeersongeval en andere situaties moet zijn afgedekt. Dat is inderdaad het geval. Verwezen wordt naar de reactie op het advies van het OM in dit hoofdstuk en hoofdstuk 9 van het algemeen deel van de memorie van toelichting.

Tenslotte geeft de Politie aan dat er te allen tijde een menselijke bestuurder dient te zijn, die kan reageren op signalen of situaties waar het motorrijtuig mee te maken kan krijgen op de weg en daarmee invloed kan uitoefenen op het rijgedrag van het motorrijtuig. Dit is voor experimenten inderdaad het geval. Onder andere in paragraaf 2.4 van de memorie van toelichting wordt dit benoemd.

7. Toezicht en handhaving

De verlening van de vergunning geschiedt door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, waarbij toestemming van de wegbeheerder vereist is en ook voorafgaand overleg met de Minister van Justitie en Veiligheid vereist is. Voor zover van wettelijke voorschriften van andere beleidsverantwoordelijke ministeries wordt afgeweken, wordt de vergunning verleend in overeenstemming met de Minister die het aangaat. Ook zullen adviezen van verkeersveiligheidsexperts worden meegenomen. De RDW, toezichthouders (waaronder ILT en Politie) en wegbeheerders krijgen de vergunning toegezonden vanwege de uitvoering van hun respectievelijke taken.

8. Financiële gevolgen

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

9. Consultatie

De concept-versie van het wetsvoorstel tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen is van 7 juni 2016 tot en met 1 september 2016 opengesteld voor openbare internetconsultatie. Op deze consultatie zijn twaalf reacties binnengekomen, waarvan vijf openbaar. De reacties zijn afkomstig van vijf bedrijven, de ANWB, een wetenschappelijk instituut, een universiteit en vijf particulieren. De reacties zijn overwegend positief.

Voor de duidelijkheid wordt opgemerkt dat de aanvankelijke gekozen uitbreiding van de bestaande ontheffingsmogelijkheid voor een experiment met een bestuurder buiten het motorrijtuig is omgezet in een vergunningplicht voor een dergelijk experiment. Door voor een vergunning te kiezen is het mogelijk om specifiekere eisen en waarborgen te kunnen stellen voor experimenten met een bestuurder buiten het motorrijtuig. Waar insprekers vragen of opmerkingen hebben over de ontheffing, worden die beantwoord vanuit het perspectief van de vergunning voor experimenten met zelfrijdende auto's.

Definities

Een tweetal participanten brengen de definitie van «bestuurder» ter sprake. Een bedrijf wijst erop dat bij een «bestuurder» niet altijd gedacht hoeft te worden aan een mens. Een particulier geeft een beschouwing van wat hij zich voorstelt bij de definitie van «bestuurder». Hij gaat ervan uit dat dit in ieder geval iemand zou moeten zijn die snelheid en/of richting geeft, en indien nodig kan ingrijpen. Dezelfde particulier vraagt zich af wat wordt bedoeld met «bepalingen inzake toezicht, handhaving en voorzieningen van strafrechtelijke aard» (de vraag is of de WAHV hieronder valt), en «voorzieningen van strafrechtelijke aard» (deze zouden verduidelijkt moeten worden). De wetstekst is aangepast, waardoor deze bedoelde zinsnede is komen te vervallen.

In dit wetsvoorstel wordt ervan uitgegaan dat de bestuurder een mens is. Op dit moment wordt in internationaal verband bestudeerd of bijvoorbeeld ook de fabrikant van het systeem als bestuurder kan worden gezien als het systeem de rijtaken van de menselijke bestuurder overneemt. Dat betreft evenwel een toekomstige situatie die buiten de reikwijdte van dit voorstel valt.

Randvoorwaarden voor succes

Een particulier merkt op dat regelgeving niet altijd belemmerend hoeft te werken, aangezien er verschillende interpretaties van regelgeving mogelijk zijn. Twee bedrijven geven in het verlengde hiervan aan dat bij verzoeken tot verlening van ontheffing, ook bij aspecten van veiligheid, op open en niet-conservatieve wijze naar de geest van de wet zou moeten worden gekeken.

Twee bedrijven wijzen op het belang van een efficiënte en snelle afwikkeling van administratieve en juridische procedures in verband met het experiment, met name ontheffingsaanvragen en bezwaar- en beroepsprocedures.

Het wetsvoorstel is met name bedoeld voor het mogelijk maken van experimenten met een bestuurder buiten het motorrijtuig. Uiteraard moet bij de vergunningverlening ook naar de belangen van andere weggebruikers worden gekeken. De waarborgen hiervoor zijn in het wetsvoorstel opgenomen. De in de inspraakreactie genoemde safety case heeft betrekking op de testprocedure en valt daarmee buiten de reikwijdte van

het wetsvoorstel. Dit punt zal worden betrokken bij de ontwikkeling van de testprocedure.

Voor de afhandeling van bezwaar en beroep geldt het regime van de Awb. Gedurende zes weken kan bezwaar worden gemaakt en vervolgens beslist het bestuursorgaan in beginsel binnen zes weken. Vervolgens kan gedurende een termijn van zes weken beroep worden ingesteld bij de bestuursrechter. Voor de bestuursrechter geldt geen termijn waarbinnen uitspraak moet zijn gedaan. Daarna kan gedurende zes weken hoger beroep worden ingesteld bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Ook daarvoor geldt geen termijn waarbinnen uitspraak moet worden gedaan.

Dit heeft niet geleid tot aanpassing van de memorie van toelichting of de wettekst.

Een kennisinstituut wijst op het belang van de ontwikkeling van een goede ontwerp- en testmethodologie. Een particulier benadrukt dat wetenschappelijk onderzoek gekoppeld zou moeten zijn aan het experiment. Gezien de interactie tussen vrachtverkeer en automobilisten adviseert deze de branchevereniging erbij te betrekken.

De hier genoemde safety case heeft betrekking op de testprocedure. De testprocedure wordt door de RDW uitgevoerd, maar is niet wettelijk verankerd. Dit heeft ermee te maken dat het in eerste instantie maatwerk is. Dit punt zal worden betrokken bij de ontwikkeling van de testprocedure en heeft niet geleid tot aanpassing van de memorie van toelichting of de wettekst.

Risico's en veiligheid

ANWB benadrukt dat een kleine meerderheid van zijn leden voor het uitvoeren van het experiment is. Er wordt een positieve invloed verwacht op de veiligheid, doorstroming, milieu en rijgedrag. Wel zijn er zorgen over veiligheid van medeweggebruikers en de onbetrouwbaarheid van de techniek. Een kennisinstituut merkt op dat technische ontwikkelingen momenteel het uitvoeren van experimenten in een realistische omgeving noodzakelijk maken, om zo een wettelijk kader te kunnen creëren. Een particulier daarentegen meent dat de zelfrijdende auto eigenlijk pas kan rijden wanneer de verkeersveiligheid gegarandeerd is, en dus dan al geen experiment meer is.

Een aantal ANWB-leden alsmede een particulier geven aan over onvoldoende kennis en informatie te beschikken om te oordelen over experimenten op de weg.

Vier participanten gaan in op de randvoorwaarden die voor het slagen van het experiment van belang zijn. ANWB benadrukt het belang van een goede informatievoorziening en communicatie naar medeweggebruikers om het draagvlak voor het experiment te vergroten.

Het merendeel van de participanten benoemt het belang van het uitsluiten van risico's en het nastreven van veiligheid. De ANWB erkent het belang van praktijktesten, zeker omdat onder een groot deel van hun leden zorgen zijn over de veiligheid (met name in overgangsfase), de techniek, het gebrek aan (mogelijkheid tot) interactie en het gebrek aan rijervaring die jonge bestuurders opdoen. Ook mogen andere weggebruikers niet tot schrikken gebracht worden.

Een particulier vraagt zich af of het, naast de RDW en de Minister, niet wenselijk is dat de politie ook direct kan ingrijpen. Ook zouden volgens hem weersomstandigheden moeten meetellen voor het uitvoeren van het experiment.

Voor de vergunningverlening wordt naar een aantal veiligheidsaspecten gekeken, waardoor het uitvoeren van testen veilig kan worden uitgevoerd:

- er moet een testprocedure worden doorlopen waarbij gekeken wordt naar de veiligheid van het motorrijtuig;

- er wordt gekeken naar de gevaren voor andere weggebruikers en de benodigde veiligheidsmaatregelen dienen te worden getroffen;
- in de ontheffing voor het experiment moet worden opgenomen op welke tijden en onder welke weersomstandigheden het experiment kan worden uitgevoerd; en
- er dient bij een experiment altijd een bestuurder te zijn die het experiment monitort en te allen tijde kan ingrijpen als dat nodig is;
- bij de vergunning moet ten behoeve van de handhaving worden aangegeven wie de bestuurder is en waar hij zich bevindt.

De politie kan haar toezichthoudende bevoegdheden ten aanzien van motorrijtuigen onverkort toepassen bij de motorrijtuigen waarop dit voorstel ziet.

De memorie van toelichting en de wettekst zijn hierop aangepast.

Een bedrijf adviseert aan te geven in hoeverre de Minister bevoegd is een ontheffing in te trekken in geval van een veiligheidsrisico. Gezien de snelle handeling, zal dit intensieve betrokkenheid van het ministerie vereisen. Dit is een terecht punt. In het voorstel is opgenomen dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de bevoegdheid heeft om de vergunning in te trekken (artikel 149ab, derde lid). In de toelichting bij deze bepaling is vermeld dat de Minister zijn oordeel kan vormen aan de hand van informatie die hij van de wegbeheerder, de RDW of op andere manieren verkrijgt (bijvoorbeeld door actuele berichtgeving of via sociale media). Omdat de memorie van toelichting al in dit punt voorziet, heeft dit punt niet geleid tot aanpassing van de memorie van toelichting of de wettekst.

Vergunningverlening

Vier participanten hebben opmerkingen of vragen over de wijze van ontheffingverlening.

Een particulier vindt de mogelijkheid tot ontheffing te ruim, omdat deze het onwenselijk vindt dat de wet ontheffing van gedragsregels en kwaliteitseisen voor de bestuurder mogelijk maakt. Een andere particulier stelt voor een clause toe te voegen die het gebruik van de ontheffing beëindigt als «de veiligheid als gevolg of mede als gevolg van het experiment in gevaar komt».

De vergunning voor een experiment kan alleen betrekking hebben op bepalingen waardoor het experiment niet uitgevoerd zou kunnen worden. Er zal dus niet worden afgeweken van bepalingen die zien op gedrag en kwaliteitseisen. De memorie van toelichting is hierop aangepast.

Een kennisinstituut merkt op dat de door hun genoemde safety case zeer tijd- en kostenintensief is. Deze participant is van mening dat aan de veiligheid geen afbreuk wordt gedaan als de safety case alleen wordt toegepast op de worst-case scenario's.

De hier genoemde safety case heeft betrekking op de testprocedure en die wordt niet beschreven in het wetsvoorstel omdat die procedure voor deze nieuwe technologieën in eerste instantie maatwerk is.

Dit punt zal worden betrokken bij de ontwikkeling van de testprocedure, maar heeft daarom niet geleid tot aanpassing van de memorie van toelichting of de wettekst.

Civielrechtelijke aansprakelijkheid bij ongevallen

Drie participanten vragen aandacht te schenken aan de aansprakelijkheid bij ongevallen. Vanzelfsprekend is de bescherming van het slachtoffer leidend bij de vraag of het aansprakelijkheidsrecht aanpassing behoeft. Naar het zich nu laat aanzien, biedt het bestaande aansprakelijkheidsrecht een slachtoffer van een ongeval met een (deels) geautomatiseerd motorrijtuig op gelijke wijze bescherming als een slachtoffer van een

ongeval met een reguliere auto. De deelname van het (deels) geautomatiseerde motorrijtuig aan het verkeer levert geen wezenlijk nieuwe vragen op, gelet op het feit dat ook een reguliere auto is voorzien van veel ingewikkelde technologie.

Het is denkbaar dat zich bij het uitvoeren van experimenten vragen kunnen voordoen op het gebied van overmacht aan de kant van de bestuurder van het geautomatiseerde motorrijtuig als een ongeluk zich zou voordoen, met name als hij zich buiten het motorrijtuig bevindt. Dat mag er echter niet toe leiden dat een slachtoffer in een nadeliger positie komt dan dat het geval zou zijn geweest als er alleen reguliere motorrijtuigen bij het ongeval betrokken zijn.

De huidige wettelijke aansprakelijkheids- en bewijsrechtelijke bepalingen laten de rechter de ruimte om rekening te houden met de specifieke kenmerken van een geautomatiseerd motorrijtuig. Bij een ongeval is de eigenaar (of houder) van het motorrijtuig dat het ongeluk heeft veroorzaakt in beginsel aansprakelijk, tenzij er een beroep kan worden gedaan op overmacht. De Hoge Raad heeft reeds lange tijd geleden geoordeeld dat een gebrek aan de auto geen beroep op overmacht rechtvaardigt ook al is de bestuurder geen verwijt te maken (HR 16 april 1942, *NJ* 1942, 394). Deze jurisprudentie is nog altijd actueel. De huidige wettelijke aansprakelijkheids- en bewijsrechtelijke bepalingen laten de rechter de ruimte om rekening te houden met de specifieke kenmerken van een geautomatiseerd motorrijtuig. Op dit moment wordt op nationaal en internationaal niveau bekeken hoe het aansprakelijkheidsrecht en de verzekeraarbaarheid geregeld zouden moeten worden op het moment dat motorrijtuigen op de markt komen waarbij het systeem de verantwoordelijkheid voor de besturing daadwerkelijk van de bestuurder overneemt. Bij experimenten als bedoeld in het onderhavige wetsvoorstel blijft er nog steeds een bestuurder die monitort en op elk gewenst moment kan ingrijpen. Het huidige stelsel voor aansprakelijkheid zal bij deze experimenten dus niet anders zijn. Die bestuurder zal in lijn met de jurisprudentie van de Hoge Raad in beginsel aansprakelijk zijn voor gebreken van het motorrijtuig als een ongeluk daaraan te wijten is. Om te voorkomen dat een slachtoffer in een nadeliger positie komt als gevolg van een aanrijding met een geautomatiseerd motorrijtuig, zal degene die het experiment uitvoert moeten kunnen aantonen dat hij op dit punt adequaat verzekerd is (zie hiervoor het artikelsgewijze deel van de memorie van toelichting bij artikel I, onderdeel C). Op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (hierna: WAM) moet de bezitter en kentekenhouder van een motorrijtuig een aansprakelijkheidsverzekering afsluiten, waarmee een adequate verzekering gegarandeerd is. Dat geldt evenzeer voor een (deels) geautomatiseerd motorrijtuig. De schadeafhandeling wordt vergemakkelijkt doordat het slachtoffer de WAM-verzekeraar zelf kan aanspreken (art. 6 WAM).

Ontwikkelperspectief

Naarmate bij motorrijtuigen die op de reguliere markt beschikbaar komen meer taken geautomatiseerd zijn, rijst vaker de vraag wie aansprakelijk is bij ongevallen. Dat kunnen naast de bestuurder ook anderen zijn, zoals de producent van de auto of van het besturingssysteem. Het onderhavige wetsvoorstel loopt op deze situatie niet vooruit omdat de ontwikkelingen voor ons liggen en de uitkomst daarvan nog ongewis is. In internationaal verband vinden al discussies plaats over in hoeverre voor die toekomstige situatie het aansprakelijkheidsrecht moet worden aangepast of dat met het huidige aansprakelijkheidsrecht kan worden volstaan. Daarbij wordt ook gekeken naar de verzekeringsaspecten.

Aan de strafrechtelijke aansprakelijkheid verandert met dit wetsvoorstel niets. Dit geldt zowel voor de aansprakelijkheid die betrekking heeft op een bestuurder als voor de aansprakelijkheid die betrekking heeft op het falen van het systeem. Ook bij conventionele motorrijtuigen kan sprake zijn van technisch falen. Het motorrijtuig kan voor een experiment automatische functies bevatten waarbij een menselijke bestuurder niet nodig zou zijn, maar omdat het een experiment is, is het verplicht toch altijd een bestuurder te hebben die te allen tijde in staat is het motorrijtuig in zijn macht te hebben. Er moet tijdens het experiment worden bijgehouden wie de bestuurder is. De bestuurder is daarmee een weggebruiker en neemt dus deel aan het verkeer. Bijvoorbeeld de artikelen 5 en 6 WVV 1994 die kort samengevat gaan over veilig rijden blijven dan ook van toepassing op de bestuurder.

10. Inwerkingtreding/overgangsrecht

Het wetsvoorstel heeft directe werking. Er is niet voorzien in overgangsrecht. De ontheffingen die tot nu toe zijn verleend op grond van artikel 149a, tweede lid, WVV 1994 worden niet geraakt door dit wetsvoorstel. De invoering van de vergunning, bedoeld in het voorgestelde artikel 149aa WVV 1994, laat de reeds verleende en toekomstige ontheffingen op grond van artikel 149a ongemoeid.

ARTIKELSGEWIJS

Artikel I (wijziging Wegenverkeerswet 1994)

Onderdeel A

De Wegenverkeerswet 1994 kent vrijstellingen en ontheffingen. Met het wetsvoorstel wordt een vergunningstelsel geïntroduceerd. Het opschrift van hoofdstuk VII wordt daarom aangepast.

Onderdeel B

Artikel 149a, eerste lid, WVV 1994 geeft aan wie als wegbeheerder moet worden aangemerkt voor de ontheffing. Voor de ontheffing op grond van de WVV 1994 was dit al geregeld en met de voorgestelde wijziging komt dit ook te gelden voor de vergunning voor experimenten op grond van het nieuwe artikel 149aa WVV 1994.

Onderdeel C

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 Boev. Deze ontheffingsbevoegdheid geldt voor experimenten met een bestuurder in het voertuig. Voor experimenten met een bestuurder buiten het motorrijtuig wordt een vergunningplicht geïntroduceerd (zie daarvoor verder het algemeen deel van de toelichting) die wordt uitgewerkt in de voorgestelde artikelen 149aa en 149ab.

Artikel 149aa

Het eerste lid bepaalt dat de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een vergunning kan verlenen voor experimenten op de weg met een motorrijtuig waarvan de bestuurder zich niet in het motorrijtuig bevindt.

Het gaat om experimenten met motorrijtuigen die op grond van de krachtens artikel 71 van de WVV 1994 gestelde eisen een tijdelijke of voorlopige goedkeuring nodig hebben. De bedoelde eisen zijn de zogenoemde voertuigeisen die zijn opgenomen in de Regeling voertuigen. Voor toegelaten motorrijtuigen zijn geen experimenten meer nodig. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan parkeren met een afstandsbediening (remote control parking (RCP)).

Voordat de vergunning wordt verleend dient eerst overleg met de Minister van Justitie en Veiligheid te hebben plaatsgevonden, onder andere voor de borging van de veiligheid op de weg en de handhaving. Het is immers ook voor het OM en de Politie belangrijk om nauw betrokken te zijn bij de ontwikkelingen op het gebied van geautomatiseerd rijden, zodat ook de handhaving zich in dit kader kan ontwikkelen.

In het voorgestelde artikel 149aa, tweede lid, WVV 1994 wordt artikel 149a, tweede lid, WVV 1994 niet van toepassing verklaard. De RDW is op grond van dat artikel als enige instantie bevoegd om ontheffing van motorrijtuigeisen te verlenen. Voor een experiment met een motorrijtuig waarin zich geen bestuurder bevindt, kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat in de vergunning ook ontheffing van motorrijtuigeisen geven. Met het buiten toepassing verklaren van artikel 149a, tweede lid, WVV 1994 wordt voorkomen dat er twee afzonderlijke besluiten nodig zijn voor een experiment met een bestuurder die zich niet in het motorrijtuig bevindt. Dat zou extra lasten met zich brengen en maakt het proces nodeloos complex. De RDW is wel de partij die vanwege zijn expertise de vergunningaanvraag in behandeling zal nemen en de vergunning zal voorbereiden, maar de uiteindelijke verlening van de vergunning vindt dus plaats door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat.

Op grond van het voorgestelde derde lid kan bij de vergunning ontheffing worden verleend van de Wegenverkeerswet 1994, overige wetten voor zover het door de bestuurder of kentekenhouder uit te voeren taken betreft en de op deze wetten berustende bepalingen. Een afwijking van wettelijke bepalingen is alleen toegestaan voor zover dat noodzakelijk is voor het uitvoeren van het experiment. De voorziening om van andere wetten dan de Wegenverkeerswet ontheffing te verlenen zal naar verwachting niet vaak worden toegepast, maar afhankelijk van het type experiment kan een dergelijke ontheffing gewenst zijn. Voor zover het Wegenverkeerswet 1994 betreft, kan niet worden afgeweken van de artikelen 5 en 6 van die wet om strijd met internationaal recht te voorkomen. Een van de doelstellingen van de Verdragen van Genève en Wenen is immers het verbeteren van de verkeersveiligheid. Deze artikelen bepalen in lijn met de genoemde verdragen dat iemand – kort samengevat – niet onveilig mag rijden.

Er zijn bepalingen die een rol kunnen spelen bij de uitvoering van experimenten die specifiek betrekking hebben op toezicht en handhaving. Voor de Wegenverkeerswet 1994 kan bijvoorbeeld gedacht worden aan artikel 160 (stilhouden van het motorrijtuig en de bestuurder moet ter plekke onder andere inzage geven in zijn rijbewijs) en artikel 164 (overgifte van het rijbewijs bij opmaken proces-verbaal). Maar ook andere wetten kennen vergelijkbare bepalingen, zoals bijvoorbeeld artikel 5:19 van de Awb. Dit betreffen 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 motorrijtuigen. Hiervoor is geen ontheffing van de betreffende bepalingen nodig. Wel kunnen hiervoor in de vergunning aanvullende voorschriften of beperkingen worden opgenomen.

Op grond van het voorgestelde vierde lid kan de vergunning alleen worden verleend in overeenstemming met de Minister die het aangaat als bij de vergunning ontheffing nodig is van wettelijke bepalingen of daarop berustende regelingen.

In het vijfde lid zijn de weigeringsgronden voor de vergunning opgenomen. In onderdeel a is bepaald dat de vergunning kan worden geweigerd als het experiment niet strekt tot de bescherming van de belangen die in artikel 2, eerste lid, WVV 1994 zijn opgenomen. Dit betreft onder andere het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers. Op grond van onderdeel b kan een vergunning voor een experiment ook geweigerd worden als het niet innovatief genoeg is in relatie tot het bevorderen van de verkeersveiligheid, duurzaamheid of doorstroming van het verkeer. In onderdeel c is bepaald dat de vergunning geweigerd kan worden als de ontheffing van wettelijke voorschriften, ook onder de voorschriften en beperkingen die daaraan verbonden worden, niet verenigbaar is met het doel van de betreffende wettelijke bepaling waarvan ontheffing nodig is. Deze bepaling moet worden gelezen in samenhang met het voorgesteld artikel 149ab, onder e, dat voorschrijft dat bij de vergunning moet worden bepaald van welk wettelijk voorschrift mag worden afgeweken en onder welke voorwaarden. Met «onder welke voorschriften en beperkingen» wordt bedoeld dat bij de vergunning wordt aangegeven aan welke eisen voldaan moet worden in de plaats van het oorspronkelijke wettelijke voorschrift.

Voor zover het belangen als bedoeld in artikel 2, eerste en tweede lid, WVV 1994 betreft (onder andere 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 vergunning kan weigeren als dat gerechtvaardigd is met het oog op die belangen.

Op grond van het zesde lid wordt de vergunning aan de RDW en de toezichthouders (waaronder de Politie), de betrokken wegbeheerders gezonden en de Inspectie Leefomgeving en Transport.

Het zevende lid geeft de mogelijkheid om bij ministeriële regeling regels te stellen over bij welk bestuursorgaan de aanvraag om een vergunning wordt ingediend, de wijze waarop de indiening plaatsvindt, de gegevens en bescheiden die bij de aanvraag worden gevoegd, de beslistermijn nadat de aanvraag is gedaan en over de toezending van de vergunning aan de toezichthouders en wegbeheerders.

Artikel 149ab

In het nieuwe artikel 149ab WVV 1994 zijn specifieke bepalingen voor een vergunning voor een experiment met een bestuurder buiten het motorrijtuig opgenomen.

Uit het eerste lid volgt dat een vergunning voor een experiment tijdelijk is en dat die voor een periode van ten hoogste drie jaar kan worden verleend. Die periode wordt voldoende geacht om een experiment uit te kunnen voeren.

In het derde lid van artikel 149ab WVV 1994 is opgenomen wat 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), gedurende welke periode het experiment zal worden uitgevoerd (onderdeel c) en bij welke weersomstandigheden en op welke tijdstippen van de dag het experiment mag worden uitgevoerd (onderdeel d). Bij de

vergunning kan worden afgeweken van de in artikel 149aa, derde lid, genoemde regels (onderdeel e). Deze afwijkingen zijn uiteraard alleen toegestaan als die noodzakelijk zijn voor de uitvoering van het experiment en door de te stellen voorschriften en beperkingen toelaatbaar worden geacht. Ook mogen de afwijkingen niet in strijd zijn met internationaal-rechtelijke verplichtingen zoals het Verdrag van Genève, het Verdrag van Wenen of Richtlijn 2007/46/EG. Zo dient op grond van het Verdrag van Wenen een motorrijtuig nu nog een bestuurder te hebben en de bestuurder dient te allen tijde alle andere activiteiten dan rijden tot een minimum te beperken. Zowel het Verdrag van Genève als het Verdrag van Wenen zeggen overigens niets over de plaats waar de bestuurder zich dient te bevinden. Dat kan binnen of buiten het motorrijtuig zijn, zolang er maar een bestuurder is te allen tijde in staat is het motorrijtuig in zijn macht te hebben. 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 worden de Verdragen van Genève en Wenen internationaal nader bestudeerd voor het uitvoeren van experimenten zonder bestuurder.

Voorts zal bij de vergunning aangegeven moeten worden welke veiligheidsmaatregelen getroffen worden (onderdeel f) voor de uitvoering van het experiment met het oog op de bescherming van de belangen, bedoeld in artikel 2, eerste lid, WVV 1994. 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.

Het experiment zal worden gemonitord en na afloop zal de Minister van Infrastructuur en Waterstaat het experiment evalueren met het oog op het doel van het experiment. Hoe de Minister in de gelegenheid gesteld wordt te monitoren en evalueren, zal ook bij de ontheffing moeten worden bepaald (onderdeel g). Dit zal in ieder geval in overleg met de bij de vergunningverlening betrokken experts en vergunninghouders gebeuren. Ten behoeve van de handhaving dient ook bij de vergunning aangegeven te worden wie de bestuurder is en waar die zich bevindt (onderdeel h). Als er wisselende bestuurders zijn, kan dit worden ondersteund door bijvoorbeeld voor te schrijven dat daarvoor een logboek moet worden bijgehouden. Ook kunnen andere voorschriften ten behoeve van de handhaving en opsporing aan de vergunning worden verbonden, zoals het kunnen opvragen van data van het motorrijtuig in geval van incidenten of ongevallen. Het gebruik van data moet uiteraard wel plaats vinden binnen de kaders van de AVG en Richtlijn 2016/680.

Het aantal motorrijtuigen dat een bestuurder kan bedienen is niet in strikte eisen vooraf vastgelegd. Uitgegaan wordt van één motorrijtuig per bestuurder om de maximale controle van een motorrijtuig te kunnen bewerkstelligen. Als er experimenten worden aangevraagd om meerdere motorrijtuigen te kunnen besturen door een bestuurder (bijvoorbeeld in geval van een operator op afstand, zoals bij het op afstand gestuurde volautomatische vervoer naar Rivium in Rotterdam het geval is), dan zal dat experiment zo moeten worden ingericht dat het op een veilige wijze kan worden uitgevoerd. Dit kan dan gepaard gaan met aanvullende eisen aan de infrastructuur, snelheid of technische voorzieningen (zoals bijvoorbeeld obstakeldetectie met eigen terugvalopties die ook functioneren zonder menselijke interventie).

Naast het eerste lid kunnen op grond van het te wijzigen artikel 150, eerste lid, WVV 1994 (artikel I, onderdeel E) ook voorschriften en beperkingen aan de vergunning worden verbonden. In de nota van toelichting bij het Boev (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. Dit is ook van toepassing op de vergunning. De verzekeringsplicht op grond van de Wet aansprakelijkheidsverzekering motorrijtuigen (WAM) blijft bestaan en dat voorziet in een adequate verzekering.

Ook kunnen er voorschriften en beperkingen aan de vergunning worden verbonden die bijvoorbeeld betrekking hebben op herkenbaarheid van het motorrijtuig waarmee geëxperimenteerd wordt. Op dit moment wordt door diverse fabrikanten en onderzoeksinstanties onderzocht in hoeverre andere weggebruikers reageren op een motorrijtuig waarin niemand achter het stuur zit. Het is daarom goed denkbaar dat het karakter van het experiment juist verlangt dat het motorrijtuig niet herkenbaar is als zelfrijdend motorrijtuig.

Zoals uit artikel 149aa, derde lid, onder a, blijkt, blijven bij een experiment onder andere 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, ligt in de eerste plaats een verantwoordelijkheid bij degene die het experiment uitvoert, om het experiment te stoppen. Verder kan de Minister van Infrastructuur en Waterstaat de vergunning intrekken en kunnen de politie en de daartoe aangewezen ambtenaren op grond van hoofdstuk IX WVV 1994 handhaven door het motorrijtuig stil te houden (artikel 160, eerste lid, WVV 1994). De Minister van Infrastructuur en Waterstaat op grond van artikel 149ab, vierde lid, WVV 1994 de vergunning onder andere intrekken als naar zijn oordeel de verkeersveiligheid vanwege het experiment in gevaar komt. Deze bevoegdheid van de Minister moet worden gezien als een ultimatum remedium. In beginsel heeft het in voorkomend geval de voorkeur om na overleg met alle partijen, waaronder ook de politie, te bezien of een vergunning daadwerkelijk moet worden ingetrokken. De Minister kan zijn oordeel vormen aan de hand van informatie die de Minister van de politie, wegbeheerder, de RDW of op andere manieren verkrijgt (bijvoorbeeld actuele berichtgeving of via sociale media).

Op grond van het vijfde lid maakt de Minister van Infrastructuur en Waterstaat een verslag van de evaluatie van het experiment. De Minister draagt zorg voor verspreiding aan de bij de vergunningverlening, monitoring en handhaving betrokken experts en toezichthouders. De evaluatie kan voor de Minister aanleiding zijn tot het aanpassen van regelgeving om het gebruik van geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen permanent toe te kunnen staan en onder welke voorwaarden dat gebruik is toegestaan.

Onderdeel D

Artikel 149b ziet op de betrokkenheid van de wegbeheerder bij de ontheffing. Aan artikel 149b is waar nodig de vergunning toegevoegd, zodat de betrokkenheid ook geldt voor de vergunning op grond van artikel 149aa.

Onderdeel E

Aan artikel 150, eerste, is de vergunning toegevoegd waardoor de vergunning onder beperkingen kan worden verleend en aan de vergunning voorschriften kunnen worden verbonden. Ook is het verboden om te handelen in strijd met de aan een vergunning verbonden voorschriften.

Onderdeel F

Op grond van artikel 151 kunnen bij AMvB regels worden gesteld voor het bij de aanvrager in rekening brengen van de kosten voor de behandeling van de aanvraag om een ontheffing. Met de voorgestelde aanpassing van dit artikel komt dit ook te gelden voor de vergunning.

Artikel II (evaluatiebepaling)

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat zendt binnen vijf jaar een verslag van de evaluatie aan de Staten-Generaal. Daarbij zal aan de hand van de uitgevoerde experimenten onder andere worden gekeken naar de doelmatige en effectieve werking van het instrument van de vergunning en de daarbij gestelde waarborgen voor het uitvoeren van experimenten.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,
C. van Nieuwenhuizen Wijbenga