



## Beleidsregel ontheffingverlening voertuigen met geautomatiseerde functies

Zoetermeer, 5 juli 2017,  
JBZ 2017/12252

De directie van de Dienst Wegverkeer,

Gelet op de artikelen 48, derde lid, en 149a, tweede lid, van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 4:83 Algemene wet bestuursrecht, artikel 4 van het Kentekenreglement en artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer;

Besluit:

### § 1. Algemeen

#### Artikel 1 Definities

1. De begripsbepalingen van de Regeling voertuigen zijn van toepassing.
2. In aanvulling op het eerste lid wordt voor de toepassing van deze beleidsregel verstaan onder:
  - a. *happy flow test*: het op een afgesloten terrein beoordelen van een voertuig onder ideale condities voor de uitvoering van een proef en de werking van de beschreven risicoanalyse van de geautomatiseerde functies;
  - b. *proef*: het verkrijgen van ervaring met verder geautomatiseerde functie van voertuigen door middel van ontheffingen als bedoeld in artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer;
  - c. *stress test*: het op een afgesloten terrein beoordelen van het voertuig onder de minst ideale condities voor de uitvoering van een proef en de werking van de beschreven risicoanalyse van de geautomatiseerde functies;
  - d. *verbonden voertuigen*: één of meer voertuigen die door geautomatiseerde functies met elkaar verbonden zijn.

#### Artikel 2 Toepassingsgebied

Deze beleidsregel is van toepassing op de behandeling van aanvragen voor ontheffingen op grond van artikel 2a van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer.

### § 2. Aanvragen ontheffingen algemeen

#### Artikel 3 Aanvraag

1. De aanvraag wordt ingediend op het door de Dienst Wegverkeer vastgestelde model aanvraagformulier.
2. Het aanvraagformulier wordt schriftelijk beschikbaar gesteld.

#### Artikel 4 Wijze van indienen van de aanvraag

Indiening van aanvragen kan uitsluitend schriftelijk plaatsvinden.

#### Artikel 5 Intrekken van de aanvraag

Een ontheffingsaanvraag kan uitsluitend schriftelijk door de indiener worden ingetrokken.

### § 3. Beoordeling aanvraag

#### Artikel 6 Schriftelijke stukken

1. Bij een aanvraag om een ontheffing worden in ieder geval de volgende documenten overgelegd:
  - a. een volledig ingevuld aanvraagformulier;
  - b. een plan van aanpak waarin ten minste beschreven wordt:
    - 1° het aantal voertuigen dan wel samenstellen van voertuigen onder vermelding van de



kentekens en de voertuigidentificatienummers dan wel, indien het een niet in Nederland geregistreerd voertuig betreft, de relevante toelatingsdocumenten;

- 2° het doel van de proef;
- 3° de datums waarop de proef plaats dient te vinden en de duur van de proef;
- 4° een routevoorstel.

2. Voorts worden gedurende de behandeling van de aanvraag de volgende documenten overgelegd:
  - a. een functionele beschrijving van de geautomatiseerde functies;
  - b. een risico analyse en een beschrijving van het voorgenomen gebruik van het voertuig en de beheersing van de geautomatiseerde functionaliteiten, mede in relatie tot omgevingsfactoren en de route, die bestaat uit:
    - 1° een EMC verklaring conform UN/ECE reglement 10 met betrekking tot het voertuig en de geautomatiseerde functionaliteiten dan wel een document waaruit blijkt dat de EMC risico's op andere wijze adequaat zijn geborgd;
    - 2° een beschreven werkwijze, volgens ISO26262 onderdeel 2.5-2.7, 3.5-3.8, 4.5-4.11, 8.7-8.8 als bedoeld in Bijlage I, dan wel daaraan gelijkwaardig;
  - c. een adequaat verzekeringsbewijs met betrekking tot de proef;
  - d. een verklaring medewerking onderzoek proef;
  - e. een verklaring met betrekking tot de aanwezigheid van een apparaat voor de gegevensvastlegging dat in staat is om de gegevens te registreren afkomstig van de sensor- en controlesystemen gekoppeld aan de geautomatiseerde functies, evenals andere informatie met betrekking tot bewegingen van het voertuig dan wel de verbonden voertuigen.
3. Indien documenten als bedoeld in het tweede lid, onder a en b, zijn afgegeven door een bevoegde autoriteit in de lidstaat van de Europese Unie waar de voertuigen zijn of waren geregistreerd, dient hieruit te blijken dat deze een beschermingsniveau bieden dat naar het oordeel van de Dienst Wegverkeer ten minste gelijkwaardig is.

#### **Artikel 7 Startbijeenkomst**

1. Ten behoeve van de behandeling van de aanvraag kan een bijeenkomst worden georganiseerd waarbij in ieder geval de volgende onderwerpen als bedoeld in artikel 6 aan de orde komen:
  - a. doel en omvang de proef;
  - b. de voor de proef relevante onderzoeksvragen van de deelnemers aan de bijeenkomst.
2. Bij de bijeenkomst worden in ieder geval de wegbeheerder(s) en de SWOV uitgenodigd en kunnen tevens derden, ten behoeve van de advisering aan de Dienst Wegverkeer, worden uitgenodigd.

#### **Artikel 8 Beoordeling door middel van testen**

Na de beoordeling van de documenten als bedoeld in artikel 6, eerste lid, worden voor een of meerdere voertuigen dan wel de verbonden voertuigen op een door de RDW aangewezen locatie een happy flow test en een stress test uitgevoerd.

#### **Artikel 9 Advisering door derden**

De Dienst Wegverkeer kan advies vragen aan deskundigen ten behoeve van de testen en de uitvoering van de proef.

#### *§ 4. De Ontheffing*

#### **Artikel 10 Soorten ontheffingen:**

1. Ontheffingen worden onderscheiden in incidentele ontheffingen en langlopende ontheffingen.
2. Een incidentele ontheffing kan worden afgegeven voor ten hoogste vier kentekens van voertuigen of samenstellen van voertuigen met een maximale geldigheidsduur van drie maanden en is bestemd voor:
  - a. demonstratiedoeleinden;
  - b. kortlopende proeven.
3. Een langlopende ontheffing kan worden afgegeven voor ten hoogste vier kentekens van voertuigen of samenstellen van voertuigen met een maximale geldigheidsduur van één jaar.



---

## **Artikel 11 Ontheffingsdocument met bijlagen**

1. Een ontheffing bestaat ten minste uit:
  - a. een voorblad, waarop in ieder geval de gegevens van de aanvrager, de kentekens zijn vermeld en de geldigheidsduur zijn vermeld;
  - b. een toelichting op de proef;
  - c. een route bijlage;
  - d. diverse bijlagen die beperkingen, algemene voorschriften en, indien van toepassing, bijzondere beperkingen of voorschriften bevatten.
2. In geval van een langlopende ontheffing kan, op aanvraag gedurende de geldigheidsduur van de ontheffing, uitsluitend de bijlage bijzondere beperkingen worden gewijzigd voor de resterende geldigheidsduur van de ontheffing.

## **Artikel 12 Beperkingen en voorschriften verbonden aan de ontheffing**

1. Aan iedere ontheffing worden beperkingen en algemene voorschriften verbonden en kunnen bijzondere beperkingen of bijzondere voorschriften worden verbonden.
2. Bijlage II bevat beperkingen en voorbeelden van bijzondere beperkingen.
3. Bijlage III bevat algemene voorschriften en voorbeelden van bijzondere voorschriften.

### *§ 5. Slotbepalingen*

## **Artikel 13 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van de eerste dag na uitgifte van de Staatscourant waarin zij is geplaatst.

Deze regeling zal met toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

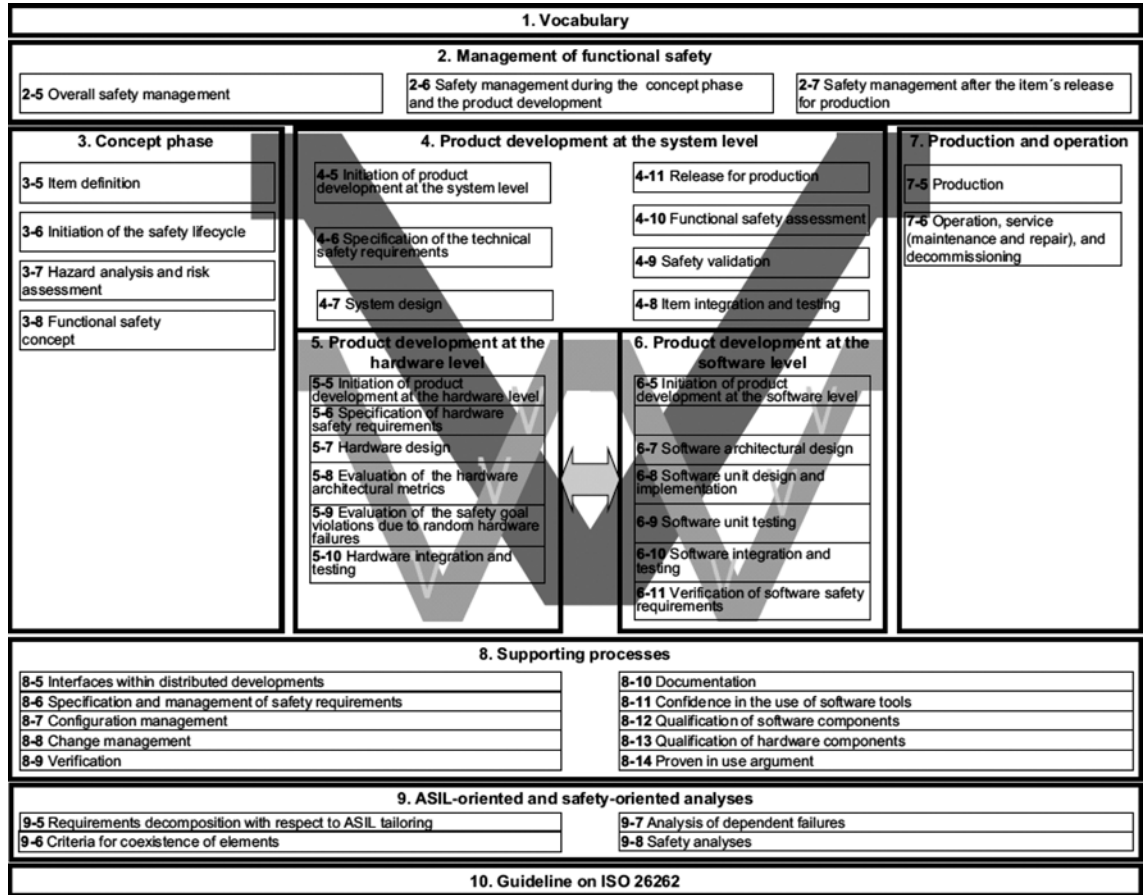
## **Artikel 14 Citeertitel**

Deze beleidsregel wordt aangehaald als: Beleidsregel ontheffingverlening voertuigen met geautomatiseerde functies.

*De directie van de Dienst Wegverkeer,  
Z. Baelde  
Directeur Bedrijfsvoering*



**BIJLAGE I, ALS BEDOELD IN ARTIKEL 6, TWEDE LID, ONDER B, ONDERDEEL 2°**





---

## BIJLAGE II ALS BEDOELD IN ARTIKEL 12, TWEEDE LID

### Algemene beperkingen

#### **1. Combinatieverbod andere ontheffingen**

De ontheffing mag niet worden gebruikt in combinatie met enig andere ontheffing.

#### **2. Verbod vervoer gevaarlijke stoffen**

Een ontheffing mag niet gebruikt worden voor vervoer van gevaarlijke stoffen als bedoeld in de Wet vervoer gevaarlijke stoffen.

### Voorbeelden bijzondere beperkingen

#### **1. Buitengewone omstandigheden**

- a. Van de ontheffing mag geen gebruik worden gemaakt bij gladheid van het wegdek en bij weersomstandigheden die het zicht beperken tot minder dan 200 m.
- b. Indien zich dergelijke omstandigheden voordoen moet zo spoedig mogelijk het gebruik van de ontheffing worden beëindigd.

#### **2. Bestuurders van de voertuigen**

- a. Het voertuig mag uitsluitend worden bestuurd door degene wiens naam is vermeld in de ontheffing.
- b. De bestuurder moet aantoonbaar bekend zijn met de werking van de geautomatiseerde systemen, welke handmatige taken door de systemen worden overgenomen en de werking van de noodprocedure.

#### **3. Personenvervoer**

Personenvervoer als bedoeld in de wet personenvervoer 2000 is niet toegestaan.

#### **4. Verbod uitrusting en vervoer vloeibare lading**

Een ontheffing mag niet gebruikt voor voertuigen die zijn uitgerust of beladen met een tank voor vloeibare lading met een volume van meer dan 1.000 L.



## BIJLAGE III ALS BEDOELD IN ARTIKEL 12, DERDE LID

### Algemene voorschriften

#### 1. Documenten en elektronische gegevensdragers

- a. De voor het voertuig of de voertuigen afgegeven ontheffing en het -aanvullende- verzekeringsbewijs moeten bij gebruik van de ontheffing aantoonbaar aanwezig zijn.
- b. De in onderdeel a bedoelde documenten mogen aanwezig zijn op een elektronische gegevensdrager.

#### 2. Verzekering

- a. De houder van de ontheffing is verantwoordelijk en aansprakelijk voor gebreken aan de voertuigen en de eventuele gevolgen daarvan.
- b. De houder van de ontheffing vrijwaart de RDW van aansprakelijkheid.

#### 3. Bijzondere omstandigheden

In geval van (lichte) materiële schade of (licht) persoonlijk letsel, in of buiten het voertuig, wordt het rijden met de ontheffing met directe ingang opgeschort en moet direct melding hiervan worden gemaakt bij de RDW en de wegbeheerder.

Het gebruik van de ontheffing mag hervat worden na toestemming van de RDW en wegbeheerder.

#### 4. Gegevensverzameling en -verstrekking gebruik ontheffing

1. Tijdens de proef wordt een logboek bijgehouden met daarin ten minste de volgende onderwerpen:
  - a. tijdstippen van rijden;
  - b. de totale route, inclusief de handmatig gereden gedeelten;
  - c. de naam van de chauffeur;
  - d. bijzonderheden (zoals weersomstandigheden, verkeersdrukten);
  - e. eventuele schades;
  - f. uitgevoerde manoeuvres;
  - g. waargenomen fouten, inconsistenties en onvolledige terugmeldingen.
2. De aanvrager en gebruikers (bestuurders) van deze ontheffing zijn verplicht om de RDW periodiek het logboek te verstrekken en medewerking te verlenen aan onderzoek omtrent de ervaringen met de inzet van het voertuig of de samenstellen van voertuigen en het gebruik van de ontheffing.

### Voorbeelden bijzondere voorschriften

1. Elektronische Data Capture Systeem (EDC), dataverstrekking  
Het apparaat voor de gegevensvastlegging moet ten minste de volgende informatie van een voertuig vastleggen:
  - a. de geografische locatie;
  - b. of en welke geautomatiseerde functies ingeschakeld zijn;
  - c. versienummers software;
  - d. de snelheid;
  - e. besturingsopdrachten en -activering;
  - f. remopdrachten en -activering;
  - g. de activatie van een geluidsignaalinrichting;
  - h. de plaats op de rijbaan;
  - i. de werking van de lichten en richtingaanwijzers;
  - j. sensorgegevens over de aanwezigheid van andere weggebruikers of nabije voorwerpen;
  - k. van de op afstand gegeven opdrachten die van invloed kunnen zijn op de bewegingen.
2. Deze informatie moet periodiek aan de Dienst Wegverkeer worden verstrekt.



## TOELICHTING

### Algemeen

Deze beleidsregel is de codificatie van een sinds 1 juli 2015 officieel bestaande bestendige gedragslijn voor het testen en daarvoor noodzakelijke ontheffingverlening van voertuigen met geautomatiseerde functies. Deze gedragslijn staat op de website van de RDW, evenals het Beoordelingskader Connected and /or Automated Driving, CAD. Met de wijziging van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer (Boev) is per 1 juli 2015 juridisch vormgegeven aan het belang dat Nederland en met name de Minister van Infrastructuur en Milieu hecht aan deze ontwikkeling en de ambitie van Nederland als koploper op het gebied van zelfrijdende voertuigen. De afgelopen periode is voldoende duidelijkheid en inzicht ontstaan om een beleidsregel op te stellen voor dit soort proeven. Inmiddels zijn er ruim 40 aanvragen voor diverse soorten proeven behandeld. De uitgevoerde proeven bestonden enerzijds uit regulier toegelaten personenvoertuigen of bedrijfsauto's waar door middel van een wijziging constructie geautomatiseerde functies toegevoegd zijn. Anderzijds betrof dit proeven met nog niet eerder toegelaten voertuigen die derhalve ook de toelatings- inschrijvings- en kentekeningsprocedure moesten doorlopen. De werkwijze, en als resultante daarvan deze beleidsregel, is een combinatie van het toepassen van opgebouwde ervaring met de toelating- en ontheffingsprocedure en de meer gedetailleerde documentatie van het proces in het Beoordelingskader CAD.

De toelating- en ontheffingsprocedure van voertuigen met geautomatiseerde functies is een procedure waarin de dieldeling in het verkeer van voertuig, mens en omgeving, centraal staat.

Dit vereist dat op een andere wijze de verkeersveiligheid van voertuigen met geautomatiseerde functies wordt beoordeeld. De bestaande toelatingseisen voor het voertuig worden op nut en noodzaak in relatie tot de gewenste proef gewogen en beoordeeld, waarbij juist de factor mens en omgeving van de voornoemde dieldeling van toegevoegde waarde is om de verkeersveiligheid van de geautomatiseerde functies te beoordelen en waarborgen. De kennisontwikkeling over de geautomatiseerde functies en de invloed op deze dieldeling staat hierbij centraal. De ontwikkeling van deze voertuigen en het hiermee ervaring opdoen op de openbare weg door middel van een ontheffing biedt ruimte om nieuw beleid en regelgeving te ontwikkelen. Het beoordelingsproces is maatwerk, waarbij wel een aantal vaste processtappen, vastgelegd in deze beleidsregel, wordt doorlopen en waar nodig deskundigen om advies wordt gevraagd ten behoeve van het waarborgen van de verkeersveiligheid. In alle gevallen wordt de wegbeheerder om toestemming gevraagd voor de wegen waarop de proef uitgevoerd wordt.

Voor het aanvragen van een ontheffing geldt de procedure als bedoeld in hoofdstuk 4 van de Algemene wet bestuursrecht. De aanvraag kan zowel elektronisch als op papier worden ingediend. De aanvraag kan gedurende de procedure worden aangevuld: de RDW vraagt, afhankelijk van het moment in het proces, nadere gegevens en bescheiden op. De in artikel 7 genoemde startbijkomst, is mede bedoeld om hierover afspraken te maken en de verdere procedure tot het uiteindelijke ontheffingsbesluit af te stemmen. De opzet van de proef, de beoogde proeflocatie, het soort en het aantal voertuigen alsmede de uitvoering van de testen en de rol van deskundigen komt hierbij aan de orde. De behandelingsduur van een aanvraag is derhalve ook afhankelijk van de – naleving van- gemaakte afspraken. De ervaring heeft geleerd dat de behandelingsduur mede bepaald wordt of het om een nieuw dan wel reeds toegelaten voertuig betreft, de communicatie met de aanvrager en het niveau en compleetheid van de aanvraag. Deze processtappen zijn ook in uitgebreidere vorm te raadplegen in het Beoordelingskader CAD die op de website van de RDW is gepubliceerd. Uiteraard zal de behandelingsduur en – procedure bij een herhalingsaanvraag korter kunnen zijn: in zo'n geval zal kunnen worden afgezien van een startbijkomst. Voor het aanleveren van documenten die de werking en het veiligheidsniveau van de geautomatiseerde functies kunnen aantonen geldt dat dit in beginsel dat dit gelijkwaardig of conform ISO 26262 moet zijn op de genoemde onderdelen in artikel 6 Dit zijn methodieken waarmee de risico's en mitigerende maatregelen door de aanvrager in beeld moeten worden gebracht. Onderdeel is bijvoorbeeld een FMEA (Failure Mode and Effects Analysis). Afhankelijk van de uitkomsten van de happy flow test en stress test kan dit nader onderzoek dan wel aanpassing van de voertuigen of geautomatiseerde functies tot gevolg hebben. Hierbij speelt de wijze waarop en mate waarin de risico's van de geautomatiseerde functies worden ondervangen een rol. Daarbij wordt niet alleen gedacht aan maatregelen in of aan de voertuigen, maar ook aan andere oplossingen buiten het voertuig. Dit kan betrekking hebben op de gedragsregels van het RVV 1990 of verkeerstechnische oplossingen, zoals extra waarschuwborden voor het overige verkeer of aanpassingen van verkeerslichten. Juist voor dit type oplossingen zal de deskundigheid van andere partijen een rol spelen bij de beoordeling en besluitvorming door de RDW. Een voorbeeld van een deskundige partij is SWOV.

Hierna wordt een conceptontheffing opgesteld en voor toestemming voorgelegd aan de wegbeheerder. Nadat het besluit van de wegbeheerder wordt verzonden aan de RDW wordt het ontheffingsbesluit genomen door de RDW.

Ontheffingen worden onderscheiden in incidentele en langlopende ontheffingen. Het belangrijkste verschil is de geldigheidsduur van de ontheffing. Incidentele ontheffingen zijn bedoeld voor demon-



stratiedoeleinden van de geautomatiseerde functie voor een speciale gelegenheid, zoals bij de European Truck Platooning Challenge in april 2016 het geval is geweest. Anderzijds zijn ze bedoeld om de nodige flexibiliteit te bieden ten behoeve van de doorontwikkeling van de geautomatiseerde functies en de daarvoor in een ontheffing opgenomen beperkingen en voorschriften. Als voorbeeld hiervan kan de ontheffing in de gemeente Ede, Wageningen en de provincie Gelderland gelden waarbij voorzienbaar was dat na de eerste proef, er aanpassingen in het voertuig en daarmee ook in het volgende ontheffingsbesluit zouden komen. Bij ontheffingen voor demonstratiedoeleinden geldt dat, indien een voertuig reeds is toegelaten en de ontheffingsprocedure eerder is doorlopen, beoordeeld wordt of, en welke onderdelen van artikel 6, tweede lid tot en met artikel 9 doorlopen moeten worden.

De langlopende ontheffing is tot op heden eenmaal afgegeven en heeft een geldigheidsduur van één jaar. Het voor een langere periode mogelijk maken van een proef staat hierbij voorop: voor veel fabrikanten is van belang dat met deze voertuigen kilometers worden gemaakt op de openbare weg en daarmee kennis en ervaring op te doen in verschillende verkeers- en weersomstandigheden. Aan de ontheffing worden beperkingen en voorschriften verbonden die relevant worden geacht voor de uitvoering van de proef. In de bijlage is opgenomen om welke beperkingen en voorschriften het gaat. Naast de algemeen te hanteren voorschriften en beperkingen kunnen er ook bijzondere voorschriften en beperkingen gelden: dit betreft maatwerk, omdat het toegesneden is op de aard en duur van de proef. Zo nodig kan een "Code of Practice" bij een ontheffing worden gevoegd. Deze Code of Practice bevat algemene verkeers- en gedragsregels die verband houden met, de uitvoering van een demonstratie en specifieke aandachtspunten voor het veilig kunnen laten verlopen van een demonstratie, zoals het reageren en anticiperen op gedrag van andere weggebruikers of de aanwezigheid van media. Het betreft hier regels die niet in een ontheffing kunnen worden opgenomen. Bij de beperkingen wordt in aanvang ook opgenomen dat bestuurders van het voertuig in de ontheffing zijn benoemd. Zij moeten kennis van en ervaring hebben met de werking van de geautomatiseerde functies. Dit is mede afhankelijk van de duur van de proef en de daarbij opgedane kennis en ervaring in de praktijk. In dat kader wordt dan ook als voorschrift opgenomen dat er medewerking wordt verleend aan onderzoek en de logboekgegevens worden overlegd. Dit is mede van belang voor de beoordeling of en wanneer de beperking van de aangewezen bestuurders kan komen te vervallen in een volgende ontheffing voor een vervolg van de proef. Ook de aanlevering van de EDC data uit het apparaat voor gegevensvastlegging is hierbij van groot belang. De gegevens moeten op beveiligde wijze worden opgeslagen en op verzoek worden opgeleverd aan de RDW. Het is mede in verband met wijzigingen in de software van de geautomatiseerde functies nodig gebleken om incidentele ontheffingen af te geven met een korte geldigheidsduur. Zowel bij de proef in Ede en Wageningen als Appelscha is gebleken dat er wijzigingen in de software dan wel andere maatregelen gewenst werden om tot een betere uitvoering van de proef te komen. In beide gevallen was het daarom bij de eerste incidentele ontheffing ook niet toegestaan personen te vervoeren. Wijzigingen in de software, hardware, maar ook in de route kunnen aan goedkeuring onderhevig zijn waarbij dan opnieuw een beoordeling plaats moet vinden. Afhankelijk van de impact van de wijziging kan de beoordeling plaatsvinden op basis van de te overleggen documenten dan wel in combinatie met een happy flow- en stress test. Dit gebeurt in samenspraak met de aanvrager van de ontheffing en op basis van het – delen van – kennis en ervaring met de uitgevoerde proef.

## Artikelsgewijs

In artikel 1 staan de definities die ten behoeve van de ontheffingen noodzakelijk zijn. Voor het overige is aangesloten op de reeds bestaande definities van de Regeling voertuigen.

De definitie van verbonden voertuigen is opgenomen om aan te geven dat -samenstellen van- voertuigen via de geautomatiseerde functies met elkaar zijn gekoppeld. Aangezien er niet alleen sprake is van geautomatiseerde functies maar juist ook van connected driving. Bij connected driving kunnen de voertuigen dan wel samenstellen van voertuigen via de geautomatiseerde functies digitaal met elkaar verbonden zijn en zo mogelijk of nodig ook nog met de infrastructuur. Hierbij is het van belang om juist de impact en wijze van connected driving te beoordelen. Een voorbeeld hiervan is de in april 2016 uitgevoerde Truck Platooning Challenge in het kader van het Nederlands voorzitterschap van de EU en de EU top in Amsterdam. Bij deze proef was in het kader van de beoordeling van de voertuigen de wijze en betrouwbaarheid van de communicatie tussen de combinaties van voertuigen, de bepaling van de volgfstand en de risico beperkende maatregelen onderdeel van de happy flow - en stress test, om vervolgens invulling te kunnen geven aan de afgegeven ontheffing.

Happy flow test: betreft het onderdeel van testen van de voertuigen, waarbij de werking van de geautomatiseerde functies in relatie tot de reguliere toelatings- dan wel permanente eisen en de omgeving op een afgesloten terrein in de meest gunstige omstandigheid wordt beoordeeld. Bij een stress test, die idealiter direct op de happy flow test volgt, geldt dat de geautomatiseerde functies in ongunstige omstandigheden wordt beoordeeld. Onderdeel van de uitvoering van zowel de happy flow test als de stress test is dat zoveel als mogelijk de beoogde proefsituatie wordt benaderd. Dit is





noodzakelijk om tot een zorgvuldige beoordeling te komen over de werking van de mitigerende maatregelen die nodig kunnen zijn en toegelicht worden in de risicoanalyse.

In artikel 2 is het toepassingsbereik van deze beleidsregel opgenomen.

In artikel 3 is de wijze van indienen van een aanvraag opgenomen. De RDW heeft op haar website hiervoor een formulier opgenomen. Dit betekent overigens niet dat per definitie alle in te dienen stukken ook langs elektronische weg moeten worden ingediend. Bedrijfsgevoelige, en als vertrouwelijk gekwalificeerde gegevens kunnen ook op andere wijze worden overlegd.

Voor artikel 4 en 5 geldt dat ten aanzien van de wijze van indiening en intrekking van de aanvraag dat dit eveneens elektronisch betekent, onder toepassing van hoofdstuk 2, afdeling 2.3 van de Awb.

In artikel 6 zijn de documenten opgenomen die bij het indienen dan wel tijdens de behandeling van de aanvraag moeten worden overlegd door de aanvrager. Het tijdig overleggen van de gevraagde documenten is van invloed op de behandelingsduur van de aanvraag. Tevens is het voor de aanvrager van belang in verband met de beoogde uitvoeringsdata van de proef of demonstratie en dus het kunnen gebruiken van een ontheffing.

Ten behoeve van het door de RDW in te winnen advies van de SWOV moet gebruik gemaakt worden van een vastgesteld formulier dat door de aanvrager moet worden ingevuld. Voor het aanleveren van dit advies geldt een behandelingstermijn periode van 4 weken.

Voor de in het tweede lid opgenomen documenten geldt dat van belang is dat geen uitputtende opsomming kan worden gegeven. Dit kan per proef verschillen. Voor de EMC verklaring geldt dat deze is opgenomen, omdat bij de reeds uitgevoerde proeven en demonstraties dit in relatie tot de geautomatiseerde functies een probleem kan opleveren en dus ook van invloed kan zijn op de behandelingsduur van een aanvraag. De ISO26262 is opgenomen, omdat dit een internationale standaard is voor de functionele veiligheid en beheersing van veiligheid van -elektronische- systemen. Het verzekeringsbewijs wordt gevraagd om de aansprakelijkheid voor met name de geautomatiseerde functies met betrekking tot de proef op goede wijze te borgen. Dit laat de verplichting tot verzekering volgens de WAM onverlet.

Ten tijde van de in artikel 7 opgenomen startbijeenkomst kunnen over de in artikel 6 genoemde documenten nadere afspraken worden gemaakt. De organisatie van een startbijeenkomst heeft de afgelopen tijd zijn nut bewezen: alle betrokken partijen, en in ieder geval de SWOV en wegbeheerder, zijn hierbij aanwezig. In een vroege fase van de aanvraagprocedure kunnen zo afspraken worden gemaakt over de beschikbaarheid van tijd en menskracht voor het testen van de voertuigen, aanlevering van documenten en de zo mogelijk parallel daaraan lopende inwinning van adviezen. Aangezien het veelal om verschillende typen voertuigen, proeven en mate van (werking van) geautomatiseerde functies en beoogde wegen gaat, vraagt iedere aanvraag om maatwerk.

In artikel 8 is de beoordeling van de voertuigen door middel van testen opgenomen. De aangewezen locatie kan zowel het RDW testcentrum betreffen als een andere afgesloten locatie, bijvoorbeeld bij een fabrikant. Voor het efficiënt kunnen uitvoeren van de happy flow- en stress test is van belang dat de voertuigen, documenten, mensen en middelen ter beschikking zijn. Voor nog niet (elders) toegelaten en ingeschreven voertuigen geldt dat tevens de van toepassing zijnde toelatingseisen worden beoordeeld.

In artikel 9 is de advisering door derden opgenomen. Naast de eerder genoemde SWOV kan hier gedacht worden aan een specialist op het gebied van techniek of data. Voertuigen met geautomatiseerde functies en connected driving raken niet slechts de voertuigen, maar ook de omgeving en infrastructuur, zodat samenwerking met en advisering van deskundige partijen een waardevolle bijdrage levert aan een zorgvuldige en gemotiveerde besluitvorming.

In artikel 10 zijn de soorten ontheffingen die de RDW afgeeft benoemd, de doeleinden waarvoor ze worden afgegeven alsmede de geldigheidsduur. De beperking in het aantal kentekens per ontheffing laat onverlet dat zo nodig per proef meerdere ontheffingen kunnen worden aangevraagd, omdat de proef met meer dan vier voertuigen of voertuigcombinaties wordt uitgevoerd.

Artikel 11 beschrijft het ontheffingsdocument met bijlagen, zoals ook bij de andere ontheffingsproducten van de RDW geldt. Wel is hier een toelichting op de proef opgenomen waarin mede ten behoeve van de handhaving is vermeld wat de proef inhoudt en welke artikelen van de Regeling voertuigen en het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens 1990 in dat verband zijn ontheven.

Op basis van artikel 150 van de Wegenverkeerswet 1994 kunnen beperkingen en voorschriften verbonden worden aan de ontheffing.

In artikel 12 is bepaald dat de RDW van die mogelijkheid gebruik maakt. De algemene beperkingen en voorbeelden van bijzondere beperkingen zijn opgenomen in bijlage II. Voor de voorschriften wordt een identieke systematiek gehanteerd, in bijlage III.

Artikel 13 e.v. bevatten de gebruikelijke slotbepalingen.

In Bijlage I is een diagram van ISO26262 opgenomen met de relevante onderdelen die minimaal moeten worden aangeleverd.

In Bijlage II zijn de algemene en voorbeelden van bijzondere beperkingen opgenomen. Het combineren van ontheffingen van een ontheffing voor een proef met geautomatiseerde functies met enig andere ontheffing is niet toegestaan. Enerzijds vanuit het beperken van de risico's voor de verkeersveiligheid en anderzijds in verband met de handhavingsproblematiek die dit met zich mee kan brengen.



---

Ook het vervoer van gevaarlijke stoffen in combinatie met een ontheffing voor geautomatiseerde functies is om die reden niet toegestaan.

Of, en welke bijzondere beperkingen aan de ontheffing worden verbonden, is afhankelijk van de aard en fase van de proef.

In Bijlage III zijn de algemene en voorbeelden van bijzondere voorschriften opgenomen. In verband met de kennisverwerving en het innovatieve karakter alsmede met het oog op vervolgprouven, is als voorschrift opgenomen dat er medewerking moet worden verleend aan onderzoek, er een logboek moet worden bijgehouden en welke gegevens daarvan moeten worden verstrekt aan de RDW.

*De directie van de Dienst Wegverkeer,  
Z. Baelde  
Directeur Bedrijfsvoering*