



## Regeling van de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, van 20 juni 2019, nr. IENW/BSK-2019/134685, houdende vaststelling van regels voor experimenten met zelfrijdende voertuigen zonder bestuurder in het voertuig waarvoor een vergunning vereist is

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op de artikelen 4b, tweede lid, onder b, en 149aa, zevende lid, Wegenverkeerswet 1994;

BESLUIT:

### HOOFDSTUK 1 ALGEMENE BEPALINGEN

#### Artikel 1 Begripsbepaling

1. Artikel 1 van de Regeling voertuigen is van overeenkomstige toepassing.
2. Onverminderd het eerste lid wordt in deze regeling verstaan onder:
  - a. *vervoerssysteem*: Het geheel van voertuig, voertuig en gedrag in relatie tot de infrastructuur en verbinding hiertussen inclusief de monitoring op de rijtaak van het voertuig of de voertuigen door de bestuurder;
  - b. *noodscenario*: een volledig beschreven handeling bij een onverwachte interruptie van het bedrijfsproces waardoor de continuïteit van het vervoerssysteem in gevaar komt of de veiligheid van de inzittenden en omgeving van het voertuig in het geding is;
  - c. *ADS*: geautomatiseerd rijstelsysteem waarbij de hard- en software van een voertuig binnen een bepaald en specifieke operationeel domein zelf in staat zijn om het voertuig onder controle te hebben en de dynamische rijtaken uit te voeren.

### HOOFDSTUK 2 AANVRAAG VERGUNNING

#### Artikel 2 Bestuursorgaan indienen aanvraag

De aanvraag om een vergunning voor experimenten met voertuigen, waarbij de bestuurders zich niet in het voertuig bevinden wordt ingediend bij de Dienst Wegverkeer.

#### Artikel 3 Wijze van indiening van de aanvraag

1. De aanvraag wordt ingediend door middel van het door Onze Minister vastgestelde aanvraagformulier.
2. De Dienst Wegverkeer stelt het aanvraagformulier ter beschikking op een door deze Dienst te bepalen wijze.

#### Artikel 4 Gegevens en bescheiden aanvraag

1. Bij de aanvraag om een vergunning worden de volgende documenten overgelegd:
  - a. 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, ten minste de relevante documenten voor toelating en gebruik op de openbare weg;
    - 2° het doel van het experiment;
    - 3° de data en tijdstippen waarop het experiment plaats dient te vinden en de duur van het experiment;
    - 4° een routevoorstel;
    - 5° de locatie van de bestuurder of bestuurders alsmede het aantal voertuigen dat wordt bestuurd;
    - 6° of passagiers worden vervoerd, of dit tegen betaling plaatsvindt en of dit volgens een vastgestelde en bekendgemaakte dienstregeling is;
    - 7° op welke wijze wordt beoogd bij te dragen aan innovatie op het gebied van verkeersveilig-



- heid, duurzaamheid of doorstroming van het verkeer;
- b. een functionele beschrijving van het vervoerssysteem;
  - c. een risicoanalyse en een beschrijving van het voorgenomen gebruik van het voertuig of de voertuigen en de beheersing van ADS, die bestaat uit:
    - 1° een EMC-verklaring conform VN/ECE-reglement 10 met betrekking tot het voertuig of de voertuigen 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 onderdelen 2.5-2.7, 3.5-3.8, 4.5-4.11, 8.7-8.8, dan wel daaraan aantoonbaar gelijkwaardig;
  - d. een risicoanalyse in relatie tot omgevingsfactoren en de route van het Operationeel Domein;
  - e. een adequaat verzekeringsbewijs met betrekking tot het experiment;
  - f. een verklaring medewerking aan kennisdeling en verslaglegging doel experiment, monitoring en evaluatie van het experiment;
  - g. een uitgebreide beschrijving met betrekking tot de aanwezigheid en de werking van een apparaat voor de gegevensvastlegging dat in staat is om de gegevens te registreren afkomstig van de sensor- en controlesystemen gekoppeld aan de ADS, evenals andere informatie met betrekking tot bewegingen van het voertuig dan wel de verbonden voertuigen;
  - h. een uitgebreide beschrijving van het onder g bedoelde apparaat inzake het type dataoverdracht, de leesbaarheid, de deelbaarheid voor strafrechtelijke procedures alsmede de crash- of brandbestendigheid ervan;
  - i. een uitgebreide beschrijving van de wijze van toezicht op de werking van het vervoerssysteem;
  - j. een uitgebreide beschrijving van de maatregelen om de elektronische componenten, verbindingen en dataoverdrachten te beschermen;
  - k. een document met een tekening van het voertuig met daarin – indien van toepassing – de locatie van noodknoppen, bedrading met hoge spanning, energiepakket(ten), deurontgrendelingssystemen, airbags en gordelspanners;
  - l. in het geval dat passagiers worden vervoerd: een uitgebreide beschrijving van de maatregelen die genomen zijn om de veiligheid van passagiers te waarborgen met een beschrijving van evacuatieprotocollen.
2. Indien documenten als bedoeld in het eerste lid, onder a en b, zijn afgegeven door een bevoegde autoriteit buiten Nederland, waar de voertuigen voor vergelijkbare experimenten 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 5 Beslistermijn**

1. Onze Minister beslist binnen zes maanden op de aanvraag.
2. In overleg met de aanvrager dan wel op verzoek van de aanvrager kan van het eerste lid worden afgeweken.

#### **Artikel 6 Toezending vergunning**

Onze Minister zendt de vergunning onverwijld elektronisch toe aan de in artikel 149aa, zesde lid, van de Wegenverkeerswet 1994 genoemde partijen.

### **HOOFDSTUK 3 OVERGANGS- EN SLOTBEPALINGEN**

#### **Artikel 7 Wijziging Regeling taken Dienst Wegverkeer**

Aan artikel 2 van de Regeling taken Dienst Wegverkeer wordt een onderdeel toegevoegd, luidende:

- gg. het voorbereiden en monitoren van een vergunning als bedoeld in artikel 149aa, alsmede het vaststellen en innen van de kosten op grond van artikel 149aa, achtste lid.

#### **Artikel 8 Inwerkingtreding**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 juli 2019.

#### **Artikel 9 Citeertitel**

De regeling wordt aangehaald als: Regeling vergunningverlening experimenten zelfrijdende auto.



---

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

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



---

## TOELICHTING

### Inleiding

Op 12 oktober 2018 is de Wet tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 in verband met mogelijk maken van experimenten met geautomatiseerde systemen in motorrijtuigen (hierna: Experimenteerwet) bekendgemaakt.<sup>1</sup> Deze wet maakt experimenten met zelfrijdende auto's mogelijk waarbij de bestuurder zich niet in het voertuig bevindt. Voor zon experiment is een vergunning nodig. Er is nadere regelgeving noodzakelijk om een goede en zorgvuldige procedure voor de vergunningverlening in te richten en op deze wijze inhoud te geven aan een verantwoorde verkeersveilige vergunningverlening. Deze regeling voorziet daarin.

Zoals aangekondigd in de Memorie van Toelichting bij de Experimenteerwet is er een belangrijke rol weggelegd voor de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW). Daar moet dan ook de aanvraag worden ingediend, ter voorbereiding van de vergunningverlening door de Minister. Dit is een logisch loket aangezien men zich voor niet eerder (in Nederland) geregistreerde voertuigen en een wijziging van bestaande voertuigen altijd – ook – tot de RDW moet richten. Voor innovatieve voertuigen met verder geautomatiseerde functies bestaat sinds juli 2015 al de mogelijkheid om voor experimenten met een bestuurder in het voertuig een ontheffing te krijgen bij de RDW. Voor de huidige ontheffinghouders kan het een logische vervolgstap zijn om een vergunning aan te vragen. De RDW is een voor hen bekend loket, waar de nodige kennis en expertise reeds aanwezig is.

### Consultatie

Er is geen internetconsultatie uitgevoerd voor deze ontwerpregeling omdat hier sprake is van een situatie waarin consultatie niet in betekenende mate kan leiden tot aanpassing van de regeling. Met dit ontwerp wordt uitvoering en invulling gegeven aan de hogere regelgeving. Conform het kabinetsbeleid kan internetconsultatie in die gevallen achterwege blijven.<sup>2</sup>

### Financiële gevolgen en regeldruk

De financiële gevolgen van deze regeling liggen in het verlengde van hetgeen hierover in de Wegenverkeerswet 1994 en de daarbij behorende memorie van toelichting is bepaald. Behoudens invoeringskosten voor het inrichten van het vergunningproces in het verlengde van de uitvoering van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer (hierna: Boev), liggen de kosten voor het aanvragen van de vergunning bij de aanvragende partij.

De regeling leidt niet tot een (substantiële) toename van regeldruk voor bedrijven. Om deze reden is de regeling niet aan het Adviescollege toetsing regeldruk ter toetsing voorgelegd. De vergunningplicht, waarover deze regeling nadere regels stelt, is weliswaar nieuw, maar in de bestaande situatie moet voor vergelijkbare experimenten al een ontheffing op grond van het Boev worden aangevraagd. Voor de aanvraag van een ontheffing gelden in grote lijnen dezelfde vereisten als voor de aanvraag van een vergunning. Voor bedrijven verandert er dus nauwelijks iets. Nu deze regeling slechts voorziet in een technische uitwerking van de Experimenteerwet voor wat betreft een aantal aspecten van de vergunningaanvraag en -behandeling en er overigens geen sprake is van bijzondere effecten voor MKB-bedrijven is tevens afgezien van een MKB-toets.

### Uitvoeringstoetsen

Aan de RDW, als orgaan waar een aanvraag voor een vergunning kan worden ingediend, is een uitvoeringstoets gevraagd. De RDW heeft medegedeeld dat de regeling uitvoerbaar is.

### Inwerkingtreding

Deze regeling treedt tegelijk met de Experimenteerwet in werking. Er wordt niet voldaan aan de invoeringstermijn van twee maanden. Dit wordt gerechtvaardigd geacht omdat de RDW, die een

---

<sup>1</sup> Wet van 26 september 2018, Stb. 2018, 347.

<sup>2</sup> Brief van de Minister van Justitie van 15 januari 2008, Kamerstukken II 2008/9, 29279, 62.



belangrijke rol speelt bij de uitvoering van deze regeling, intensief is betrokken bij de totstandkoming daarvan.

## **Artikelsgewijze toelichting**

### **Artikel 1**

Het eerste lid bepaalt dat de definities van de Regeling voertuigen van overeenkomstige toepassing zijn.

Het tweede lid van dit artikel bevat definities die niet elders zijn vastgelegd.

De definitie van vervoerssysteem is opgenomen, om voor een vergunning voor een experiment met zelfrijdende voertuigen, waarbij de bestuurder zich niet in het voertuig bevindt, tot uitdrukking te brengen dat het voertuig en het gedrag van het voertuig in relatie tot de infrastructuur, zowel fysiek als digitaal een eenheid vormen.

De definitie van ADS is opgenomen om tot uitdrukking te brengen dat het geautomatiseerde rijstelsysteem in het voertuig, dus de hard- en software, in geval van een bestuurder – in formeel juridische zin – op afstand buiten het voertuig, in staat moet zijn om alle menselijke rijtaken, zoals inhalen, remmen en anticiperen op overige weggebruikers, uit te voeren. Dit beperkt zich dan in beginsel tot een operationeel ontwerpdomein, derhalve in een van tevoren bepaald en beschreven geografische gebied, infrastructuur, tijdvak en zo nodig andere omstandigheden, zoals de weersituatie. Menselijk ingrijpen is niet nodig in het operationele ontwerpdomein.

### **Artikel 3**

De aanvraag voor een vergunning moet op een vastgesteld model aanvraagformulier worden ingediend bij de RDW die dit digitaal ter beschikking zal stellen.

### **Artikel 4**

Bij de aanvraag worden de in dit artikel genoemde gegevens en bescheiden overgelegd. Anders dan bij het aanvraagformulier kan dit ook op andere wijze dan digitaal/elektronisch, aangezien enerzijds aanvragers de bescheiden als te bedrijfsgevoelig kunnen beschouwen en anderzijds deze ook van grote omvang kunnen zijn.

De in onderdeel b genoemde documenten zien erop dat een adequate beoordeling kan plaatsvinden van het doel en de inhoud van het beoogde experiment.

De hoeveelheid voertuigen waarop het experiment betrekking heeft is van belang voor de aard en omvang van experiment en de duur. Het waar en wanneer en het tijdvak waarin men het experiment zou willen uitvoeren is van belang om te kunnen bepalen welke wegbeheerders hierbij betrokken moeten worden alsmede om een indicatie te geven van de complexiteit van het uit te voeren experiment. Deze factoren zijn daarnaast van invloed op de risico's en dus ook op de te nemen risico-mitigerende maatregelen en de aan de vergunning te verbinden beperkingen en voorschriften.

De gegevens waaruit blijkt of men het experiment met reeds in Nederland of elders gekentekende voertuigen wil doen, zijn van belang om te bepalen of de voertuigen eveneens, binnen het vergunningproces, nog een goedkeuring, inschrijving en tenaamstellingsprocedure moeten doorlopen bij de Dienst Wegverkeer.

De gegevens over waar zich de bestuurder of bestuurders bevinden en de hoeveelheid motorrijtuigen die onder controle wordt gehouden per bestuurder is, onder meer, van invloed op het door de SWOV te geven advies en de aan de vergunning te verbinden voorschriften en beperkingen.

De in artikel 4, eerste lid, onder d genoemde documenten worden eveneens in het kader van een ontheffing op grond van artikel 2a van het Boev gevraagd.

Voor het te overleggen verzekeringsbewijs geldt dat dit niet ter vervanging, maar als aanvulling op de verplichte WAM-verzekering wordt gevraagd. De bijzondere uitvoering van de voertuigen en de uitvoering van een experiment brengt met zich dat vóórdat de vergunning kan worden verleend duidelijk moet zijn dat ook de verzekeringsmaatschappij bereid is de uitvoering van het experiment zonder bestuurder in het voertuig te verzekeren.

Aangezien sprake is van testen en een experiment met zelfrijdende voertuigen, waarbij niet alleen de aanvrager kennis en ervaring opdoet maar ook de betrokken overheden en kennisinstituten, wordt van de aanvrager een verklaring van medewerking aan de kennisdeling, monitoring en evaluatie van het



experiment gevraagd. In dit kader zal er dus sprake zijn van datadeling, waarbij het niet openbaar zijn van bedrijfsgevoelige data wordt gerespecteerd. De in de onderdelen g en h gevraagde documenten sluiten hierop aan, maar zijn eveneens noodzakelijk om een goede voertuigbeoordeling te kunnen doen en om tijdens de uitvoering en monitoring van het experiment de relevante data te kunnen blijven garanderen. Zeker in geval van incidenten en het eventuele onderzoek hiernaar door toezicht-houdende en handhavende instanties is het veilig hebben en stellen van de daarop betrekking hebbende data in de software essentieel.

De in de onderdelen h en i gevraagde gegevens zien expliciet op de wijze van inrichting van de controle van de bestuurder(s) van de voertuigen. Nu de bestuurder zich elders bevindt moet gewaarborgd zijn dat zowel ADS als het vervoerssysteem voldoende betrouwbaar is en blijft. De aanvrager dient overtuigend te bewijzen hoe de besturing op afstand afdoende, dubbel dan wel op andere wijze voldoende betrouwbaar is uitgevoerd, inclusief het geven van inzicht in de werking van de besturing in geval van degradatie van de verbindingen in het vervoerssysteem. Dit omvat een beschrijving van de wijze hoe toezicht wordt gehouden op het vervoerssysteem, de soort van dataoverdracht, beeld en geluidsoverdracht, noodscenario's alsmede niveau en eisen aan de opleiding van medewerkers. Tevens omvat dit een beschrijving van de maatregelen ter bescherming van de beveiliging van de ADS en het vervoerssysteem tegen acties die de beschikbaarheid, authenticiteit, integriteit en vertrouwelijkheid in gevaar brengen.

De in de onderdelen j en k genoemde documenten zijn nodig voor een juiste voertuigbeoordeling, een adequate inschatting van – potentiële – risico's in het kader van calamiteiten bij het gebruik van de vergunning en noodzakelijk voor de hulpverlening.

### **Artikel 7**

De Regeling taken Dienst Wegverkeer wordt gewijzigd omdat de RDW de voorbereiding van de vergunningverlening verzorgt. Het vaststellen en innen van de aan de aanvraag van de vergunning verbonden kosten wordt eveneens bij de RDW belegd. De monitoring van het gebruik van de vergunning maakt eveneens onderdeel uit van de opgedragen taak. Deze monitoring houdt in dat de RDW, op een door de RDW te bepalen wijze, zicht houdt op de wijze waarop het experiment verloopt.

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