

Vergaderjaar 2017–2018

**34 838**

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

**Nr. 6**

### **NOTA NAAR AANLEIDING VAN HET VERSLAG**

Ontvangen 27 maart 2018

Met belangstelling heb ik kennisgenomen van het verslag dat de vaste commissie van Infrastructuur en Waterstaat over het wetsvoorstel heeft uitgebracht. Ik dank de verschillende fracties voor de aandacht die zij aan het wetsvoorstel hebben besteed en hoop dat onderstaande reactie een bijdrage kan leveren aan een spoedige plenaire behandeling van het wetsvoorstel. Bij de beantwoording van de vragen en mijn reactie op de gemaakte opmerkingen houd ik de indeling van het verslag aan.

#### **Algemeen**

De leden van de VVD-fractie vragen wanneer een eerste evaluatie van de wet te verwachten is en of de voorgestelde wetswijziging voldoende ruimte biedt voor de toekomst.

In het wetsvoorstel is de bepaling opgenomen dat deze wet binnen vijf jaar na inwerkingtreding zal worden geëvalueerd. Zoals in de memorie van toelichting aangegeven past dit wetsvoorstel in de wens van het kabinet om toekomstbestendige regelgeving te maken.<sup>1</sup> Op grond van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer kunnen al experimenten met een bestuurder in het voertuig worden uitgevoerd. Dit wetsvoorstel maakt het mogelijk ook experimenten uit te voeren met een bestuurder buiten het voertuig. Deze experimenten werpen licht op de vraag in hoeverre nieuwe regelgeving nodig is om gedeeltelijk of geheel geautomatiseerde voertuigen tot de weg toe kunnen laten.

Voor zover dat op dit moment te beoordelen is, biedt de voorgestelde wetswijziging voldoende ruimte voor toekomstige experimenten.

De leden van de PVV-fractie vragen of de regering het met hen eens is dat de transitietijd naar volledige vervanging van het huidige wagenpark door de zelfrijdende auto geen excuus kan en mag zijn om de broodnodige investeringen in asfalt op de lange baan te schuiven.

In het regeerakkoord is opgenomen dat het kabinet cumulatief € 2 miljard beschikbaar stelt in de eerstkomende drie jaar waarvan een substantieel

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2017/18, 34 838, nr. 3, p. 2.

deel naar weginfrastructuur gaat volgens de vaste verdeelsleutel. Daarmee krijgen de investeringen in het wegennet al op korte termijn een impuls. Bij het ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur zal wel rekening worden gehouden met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg.<sup>2</sup>

De leden van de CDA-fractie vragen of ook deels geautomatiseerde voertuigen onder de experimenteerwet kunnen vallen. In het verloop daarvan vragen zij hoe deze regeling om gaat met situaties waarbij een auto op een bepaald traject zelf rijdt en de bestuurder op een zeker moment de rijtaak weer moet overnemen.

Ik hecht eraan te benadrukken dat het onderhavige wetsvoorstel betrekking heeft op experimenten met zelfrijdende auto's waarbij nog altijd een bestuurder – weliswaar buiten het voertuig – aanwezig is. Deels geautomatiseerde voertuigen kunnen ook onder de experimenteerwet vallen voor zover deze worden ingezet bij een experiment in de zin van deze wet. Op grond van dit wetsvoorstel kunnen experimenten worden uitgevoerd waarbij onderzocht wordt wat de effecten zijn als de rijtaak soms bij het voertuig ligt en soms bij de bestuurder ligt. Daarbij kan onderzocht worden hoe de overdracht van controle tussen mens en voertuig op een goede manier kan worden ingericht. Maar in de experimenten is dus wel steeds een menselijke bestuurder op afstand aanwezig die permanent monitort en te allen tijde kan ingrijpen als dat nodig is.

De leden van de CDA-fractie vragen hoe omgegaan wordt met de risico's nu auto's steeds meer worden uitgerust met rijtaakondersteunende systemen en er een transitie plaatsvindt richting zelfrijdende auto's. Zij vragen daarbij of ook een beeld kan worden gegeven van de consequenties van deze ontwikkelingen voor de verkeersveiligheid; zowel de kansen als de risico's.

Auto's worden uitgerust met steeds meer geavanceerde systemen die op basis van Europese typegoedkeuring tot de markt worden toegelaten. Tot op heden zijn het echter nog voor de bestuurder ondersteunende systemen. Dat betekent dat de bestuurder nog steeds zelf rijdt en alert moet zijn. Gelet daarop is het van belang dat de bestuurders goed worden geïnformeerd door fabrikanten, importeurs en dealers over wat de auto wel of niet kan. De transitie die de leden van de CDA-fractie noemen en het goed informeren van gebruikers hebben volop mijn aandacht. Zo laat ik TNO hier onderzoek naar uitvoeren en ben ik in gesprek met importeurs en de ANWB over hoe zij gebruikers hierover informeren.

Voor wat betreft toekomstige zelfrijdende auto's is het de verwachting dat die zullen bijdragen aan het verbeteren van de verkeersveiligheid, doorstroming en de leefbaarheid.<sup>3</sup> De verkeersveiligheid verbetert omdat de kans op menselijke fouten, de belangrijkste oorzaak van verkeersongevallen, wordt verminderd. De doorstroming verbetert omdat met zelfrijdende auto's de wegcapaciteit veel beter wordt benut. En de leefbaarheid verbetert omdat zelfrijdende auto's gelijkmatiger en zuiniger kunnen rijden, zodat uitstoot en brandstofverbruik verminderen.

De leden van de D66-fractie zijn benieuwd naar de integratie van de systemen van zelfrijdende auto's in flexibele mobiliteitsconcepten (Mobility as a service – MaaS).

Zelfrijdende voertuigen en mobiliteitssystemen zijn in feite los van elkaar staande ontwikkelingen die wel nauw aan elkaar verwant zijn. Bij flexibele mobiliteitsconcepten zoals MaaS wordt gedacht aan een allesomvattende service die toegang geeft tot verschillende mobiliteitsvormen die via een app kunnen worden gepland, geboekt en betaald. Binnen een dergelijk

<sup>2</sup> «Vertrouwen in de Toekomst», Regeerakkoord 2017 – 2021, 10 oktober 2017, pp. 39 en 41.

<sup>3</sup> Zie o.a. Kamerstukken II 2013/14, 31 305, nr. 201, p. 1.

systeem zullen OV, taxi's en (deel)concepten meer op vraaggestuurde wijze worden aangeboden ten opzichte van het huidige aanbodgestuurde (openbaar) vervoer. Als mobiliteit een dienst is, dan ligt de nadruk meer op de keten van vervoersvormen en de vervoersbehoefte van de klant. Onderdelen van die keten kunnen ook geautomatiseerd en flexibel worden ingezet met zelfrijdende vormen van vervoer, bijvoorbeeld een zelfrijdend busje pas gaat rijden als de klant er is. Zelfrijdende voertuigen hebben de potentie een bijdrage te leveren aan een veiliger, efficiënter en toegankelijker mobiliteitssysteem en kunnen daarmee een aanvulling zijn op bestaande mobiliteitsconcepten. Denk hierbij aan het makkelijker delen van voertuigen en ritten. De potentie van zelfrijdende voertuigen om het doelgroepen- en openbaar vervoer aan te vullen of te verbeteren heeft hierbij nadrukkelijk de aandacht. De WEpod-voertuigen in de provincie Gelderland en de voertuigen bij Rivium zijn voorbeelden van zelfrijdende voertuigen die als dienst of openbaar vervoer zijn ingezet. De drie noordelijke provincies hebben al diverse experimenten met zelfrijdend vervoer uitgevoerd en werken aan de voorbereiding van nieuwe experimenten, waarbij zelfrijdend vervoer op termijn als een middel wordt gezien om de bereikbaarheid en leefbaarheid te behouden en te verbeteren.

De leden van de D66-fractie vragen in hoeverre deze wetswijziging aansluit of vooroploopt op Europese regelgeving. Ook vragen zij welke inspanning de regering voornemens is te plegen om het Verdrag van Wenen te laten aanpassen om volledig zelfrijdende voertuigen mogelijk te maken.

Voor de zelfrijdende auto zijn met name twee VN-verdragen relevant, het Verdrag van Wenen inzake het wegverkeer uit 1968 en het Verdrag van Genève uit 1949. Nederland is aan beide verdragen gebonden. Het Global Forum on Road Traffic Safety van de UNECE gaat over deze verdragen en daarin draagt Nederland actief bij aan besprekingen en initiatieven om het juiste kader te ontwikkelen voor de komst van zelfrijdende voertuigen. Nederland neemt in dat kader ook deel aan de Informal Group of Experts on Automated Driving (IGEAD) en levert daarvoor ook de vicevoorzitter. IGEAD is een informele werkgroep onder het Global Forum die zich buigt over de vraag of en hoe de verdragen van Genève en Wenen zouden moeten worden aangepast om geautomatiseerd rijden mogelijk te maken. Zoals in de memorie van toelichting is vermeld, zijn experimenten onder de verdragen toegestaan.<sup>4</sup> Inmiddels is ook in VN-verband bepaald dat de verdragen remote control parking toestaan.<sup>5</sup> Op dit moment wordt door het Global Forum on Road Traffic Safety gewerkt aan een VN-resolutie die aanbevelingen doet voor de invoering van (deels of volledig) zelfrijdende voertuigen, waar Nederland actief aan meeschrijft. Daarnaast moeten zelfrijdende voertuigen – zoals alle voertuigen – typegoedgekeurd worden voordat ze in Europa verkocht mogen worden. Hiervoor wordt zowel op VN-niveau als op EU-niveau gesproken over de doorontwikkeling van het systeem van typegoedkeuring.<sup>6</sup> Ook aan die discussie draagt Nederland actief bij.

De leden van de D66-fractie vinden dat de regering de ambitie moet uitspreken om koploper van Europa te worden en blijven op het gebied van zelfrijdende auto's en vragen of de regering inzichtelijk kan maken op welke manier in andere Europese lidstaten wordt geëxperimenteerd met geautomatiseerde auto's.

<sup>4</sup> Kamerstukken II 2017/18, 34 383, nr. 3, p. 8.

<sup>5</sup> Punt 20 van het verslag van de 75ste bijeenkomst van de UNECE-Global Forum on Road Traffic Safety (ECE/TRANS/WP.1/159 – Report of the 75th session (19–22 September 2017)).

<sup>6</sup> »High Level Group on the Competitiveness and Sustainable Growth of the Automotive Industry in the European Union«, GEAR 2030, DG GROW, oktober 2017, p. 51.

In andere Europese lidstaten wordt ook volop geëxperimenteerd met verschillende vormen van zelfrijdend vervoer, veelal in de vorm van projecten. De wetgeving in deze lidstaten is verschillend, voor de experimenten wordt in het algemeen een aparte toestemming verleend. Nederland heeft en houdt een sterke ambitie op de ontwikkeling van zelfrijdende auto's. We zijn daardoor actief bij deze ontwikkeling betrokken en vroegtijdig en goed voorbereid op de toekomst. In 2014 is de ambitie uitgesproken dat Nederland expliciet koploper wil zijn op dit gebied.<sup>7</sup> In een recent verschenen rapport van KPMG<sup>8</sup> waarin twintig landen worden vergeleken op het punt van autonoom rijden, wordt Nederland nu zelfs de wereldwijde koploper op het gebied van autonoom rijden genoemd. Ook een rapport van het consultancybureau Roland Berger<sup>9</sup> geeft aan dat Nederland wereldwijd koploper is voor de introductie van zelfrijdende voertuigen. Verder had Nederland in 2015 een primeur door testen op de openbare weg mogelijk te maken. Het onderhavige wetsvoorstel voor experimenten is een volgende stap.

Ik ben natuurlijk blij met deze resultaten en ik gebruik de voorloperspositie van Nederland om belangrijke punten ten aanzien van deze ontwikkelingen ook internationaal te agenderen en in te vullen. Het gaat hierbij om ruimte scheppen voor deze ontwikkeling en de juiste randvoorwaarden creëren, bijvoorbeeld op het punt van security en privacy.

### **Hoofdpijnen van het wetsvoorstel**

De leden van de PVV-fractie vragen waarom de regering ervoor kiest om de aansprakelijkheid volledig bij de bestuurder te leggen en niet bij de fabrikant.

Zoals de leden van de PVV-fractie terecht aangeven, heeft een deel van de vragen die zij hierover stellen betrekking op toekomstige situaties waarop dit wetsvoorstel niet direct betrekking heeft.

Ik hecht eraan te benadrukken dat de regering er niet voor kiest de aansprakelijkheid volledig bij de bestuurder te leggen. Het hangt van de omstandigheden van het geval af of de bestuurder (als die er is), de eigenaar of de fabrikant van het voertuig of een combinatie van deze personen aansprakelijk is.

Voor experimenten als bedoeld in het onderhavige wetsvoorstel geldt dat de bestuurder te allen tijde moet kunnen ingrijpen als dat nodig is. Voor de aansprakelijkheid verandert er vanwege dit wetsvoorstel daarom niets. Zelfs als in de toekomst experimenten mogelijk gemaakt worden zonder bestuurder blijft gelden dat het slachtoffer niet in een nadeliger positie mag komen dan in het geval dat er schade zou zijn veroorzaakt door een conventionele tot de weg toegelaten auto.

Over hoe om te gaan met aansprakelijkheid als we eenmaal echt zelfrijdende auto's op de weg kunnen verwachten ben ik in gesprek met de Minister voor Rechtsbescherming en het Verbond van Verzekeraars. Als blijkt dat bepalingen aangepast moeten worden, zal uw Kamer daarover worden geïnformeerd.

De leden van de CDA-fractie vragen of de bestuurder op afstand altijd kan ingrijpen en wie aansprakelijk is in geval van schade of ongelukken als de bestuurder op afstand in bepaalde situaties niet kan ingrijpen. Ook vragen zij of nu al een beeld kan worden gegeven van de aansprakelijkheid in toekomstige situaties waarbij voertuigen keuzes maken op basis van algoritmes.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2013/14, 31 305, nr. 201.

<sup>8</sup> «Autonomous Vehicles Readiness Index. Assessing countries» openness and preparedness for autonomous vehicles», KPMG International, 2018.

<sup>9</sup> «Automotive Disruption Radar #2», Roland Berger, september 2017.

In het wetsvoorstel wordt ervan uitgegaan dat de bestuurder – en daarmee de vergunninghouder – de auto te allen tijde in zijn macht heeft, ook als het voertuig zelf rijdt. Bij de vergunning moet onder andere worden bepaald welke maatregelen voor de uitvoering van het experiment met het oog op het verzekeren van de veiligheid op de weg en het beschermen van weggebruikers en passagiers worden getroffen, zie het voorgestelde artikel 149ab, aanhef en tweede lid, onder f, Wegenverkeerswet 1994. Zoals ik ook in mijn reactie op de vragen van de fractieleden van de PVV heb aangegeven ben ik in gesprek met de Minister voor Rechtsbescherming en het Verbond van Verzekeraars om te onderzoeken of, als zelfrijdende auto's daadwerkelijk op de weg te verwachten zijn, het huidige aansprakelijkheidsrecht nog steeds volstaat of dat er aanpassingen nodig zijn.

De leden van de CDA-fractie vragen of de informatie om te kunnen bepalen wie in het licht van aansprakelijkheid welke keuze gemaakt heeft, altijd beschikbaar is. De aansprakelijkheid moet volgens de leden van de CDA-fractie immers altijd herleidbaar zijn en zij geven aan dat het wellicht nodig is om een voor de overheid toegankelijke recorder met rijgegevens («black box») voor te schrijven.

In het wetsvoorstel is opgenomen dat bij de vergunning altijd bepaald moet worden wie de bestuurder is (het voorgestelde artikel 149ab, tweede lid, onder h, WVV 1994). Dit voorschrift is met name opgenomen voor handhavingsdoeleinden en voor het bepalen van de aansprakelijkheid. Het is heel aannemelijk dat dit door de aanvrager zal worden ingevuld door een datarecorder te gebruiken.

De leden van de CDA-fractie vragen in het licht van de verkeersveiligheid waarom voertuigen waarmee getest wordt niet altijd herkenbaar zouden moeten zijn. Ook de leden van de D66-fractie vragen wat de redenen zijn waarom niet expliciet in het wetsvoorstel is opgenomen dat een auto met een bestuurder op afstand waarmee getest wordt, herkenbaar moet zijn en op basis van welke onderzoeken wordt overwogen om deze verplichting bij de vergunningverlening wel of niet op te nemen. Voorts horen de leden van de SGP-fractie graag een nadere duiding over dat de regering de omgeving niet in alle gevallen wil alerteren bij een experiment met een bestuurder op afstand en vraagt of de regering voor de lijn kiest dat in alle gevallen in principe herkenning als zelfrijdend voertuig vereist wordt, tenzij wordt aangetoond dat het voor onderzoek naar gedragseffecten noodzakelijk is om zonder herkenningsteken te rijden.

Experimenten zijn zowel van belang voor de fabrikant als voor de overheid. Het uitgangspunt bij experimenten zal zijn dat het voertuig in beginsel herkenbaar is en dat dit per aanvraag moet worden beoordeeld. Het is echter denkbaar dat bepaalde experimenten juist worden opgezet om de natuurlijke interactie tussen de zelfrijdende auto en de andere weggebruikers te onderzoeken. Ook kunnen er situaties zijn waarbij experimenten niet goed uitgevoerd kunnen worden vanwege de herkenbaarheid, bijvoorbeeld als andere automobilisten deze auto's met opzet gaan afsnijden omdat ze toch wel remmen. Om dergelijke situaties te voorkomen die een experiment kunnen verstoren, kan het dan juist gewenst zijn dat de zelfrijdende auto als zodanig niet meteen herkenbaar is. Bij de vergunningvoorschriften zullen de benodigde maatregelen worden opgenomen om het experiment veilig te kunnen laten verlopen.

De leden van de SGP-fractie vragen waarom het SWOV en de betrokken wegbeheerders vanuit het oogpunt van zorgvuldigheid niet altijd worden ingeschakeld.

Voordat de vergunning wordt verleend wordt breed advies gevraagd; zo is er van de betrokken wegbeheerders bijvoorbeeld altijd toestemming

nodig (artikel 149b, tweede lid, WVV 1994). Ook wordt als onderdeel van het proces aan de SWOV advies gevraagd. In het geval dat experimenten vergelijkbaar zijn met eerder uitgevoerde experimenten (bijvoorbeeld bij een verlenging) en het SWOV daarbij al betrokken is geweest, is het niet altijd nodig om het SWOV opnieuw in te schakelen. Om deze reden is ervoor gekozen om – net als bij de ontheffingen op grond van het Besluit ontheffingverlening exceptioneel vervoer (Boev) – geen verplichte raadpleging van het SWOV in het wetsvoorstel op te nemen. Uiteraard wordt het SWOV wel om advies gevraagd bij nieuwe experimenten of bij een substantieel gewijzigde aanvraag.

De aanvraag om een vergunning op grond van het voorgestelde artikel 149aa WVV 1994 volgt in grote lijnen hetzelfde proces via RDW dat ook voor ontheffingen op grond van artikel 149a WVV 1994 in samenhang met het Boev wordt gevolgd. Het verschil met de ontheffing voor een experiment met een bestuurder in het voertuig, is dat bij de voorbereiding van een vergunning voor een experiment met een bestuurder buiten het voertuig altijd overleg zal zijn met de Minister van Justitie en Veiligheid wat in feite neerkomt op overleg met de politie (het voorgestelde artikel 149aa, eerste lid). Daarnaast wordt bij de voorbereiding van de vergunning beoordeeld of wetgeving van andere departementen wordt geraakt door een andere rol van de bestuurder. Een ander verschil is dat de vergunning door de Minister van Infrastructuur en Waterstaat wordt afgegeven en niet door RDW. De RDW speelt wel een belangrijke rol in de voorbereiding.

De leden van de SGP-fractie begrijpen dat er in het kader van het Boev sprake is van een standaardoverleg over ontheffingsaanvragen voor experimenten en vragen of van een dergelijke overlegstructuur ook sprake is onder de voorliggende wetgeving.

Het is juist dat er voorafgaand aan een ontheffing op grond van het Boev een overleg plaatsvindt over de aanvraag. De aanvraag om een vergunning op grond van het voorgestelde artikel 149aa WVV 1994 volgt in het voortraject een vergelijkbaar maatwerkproces dat ook voor ontheffingen onder de Boev wordt toegepast. Bij dit proces hoort dus ook het overleg waar de fractieleden van de SGP aan refereren. Zoals eerder aangegeven wordt bij dit overleg ook de politie betrokken in het kader van de handhaving.

### **Verhouding tot nationale regelgeving**

De leden van de D66-fractie vragen of de regering kan aangeven hoe zij toeziet op een zorgvuldige vergunningverlening binnen de kortste termijn. In hoofdstuk 4 van de memorie van toelichting<sup>10</sup> zijn de formele termijnen weergegeven die gelden voor het vaststellen van de vergunning. Deze termijnen zullen zoveel mogelijk worden aangehouden. Er zal steeds sprake zijn van een maatwerktraject, waarbij de aanvrager vanaf het begin betrokken is. De doorlooptijd zal niet langer zijn dan nodig is voor het op een zorgvuldige wijze nemen van het besluit op de aanvraag.

### **Gevolgen**

De leden van de CDA-fractie zien graag dat wordt tegemoetgekomen aan de wens van de Raad van State om in de toelichting nader in te gaan op de te verwachten aantallen aanvragen en de periode waarin de experimenten mogelijk zullen zijn. Ook zien de leden van de CDA-fractie graag een heldere motivering waarom de periode waarin experimenten mogelijk zijn, niet wordt begrensd.

---

<sup>10</sup> Kamerstukken II 2017/18, 34 838, nr. 3, pp. 8 en 9.



In het nader rapport<sup>11</sup> is aangegeven dat het de verwachting is dat in het eerste jaar enkele vergunningen zullen worden aangevraagd en dat dit in volgende jaren mogelijk kan oplopen tot enkele tientallen. Hierbij moet worden aangetekend dat dit een schatting is en ik afhankelijk ben van geïnteresseerde fabrikanten of andere partijen die in Nederland willen gaan experimenteren.

Per vergunning kan gedurende maximaal drie jaar worden geëxperimenteerd (het voorgestelde artikel 149ab, eerste lid, WVV 1994). Daarmee zijn de afzonderlijke experimenten in tijdsduur beperkt. Er is geen finale datum in de wet opgenomen waarna geen vergunningen voor experimenten meer kunnen worden aangevraagd. Zoals in het nader rapport ook is aangegeven is het van belang op te merken dat het onderhavige wetsvoorstel geen experimenteerregeling is als waarop aanwijzing voor de regelgeving 2.41 ziet. In plaats van dat er een regeling is opgesteld die als het ware zelf het experiment vormt, voorziet het onderhavige wetsvoorstel in de mogelijkheid om experimenten uit te kunnen voeren op grond van een vergunning. In de komende jaren zullen er nog veel ontwikkelingen op het gebied van geautomatiseerd rijden zijn, waarvoor het uitvoeren van experimenten gewenst kan zijn. Dit wetsvoorstel maakt dat mogelijk.

### **Uitvoering**

De leden van de CDA-fractie hebben gelezen dat de ILT het niet nodig vindt om een uitvoerings- en handhavingstoets op het wetsvoorstel uit te voeren en zij zijn benieuwd naar de visie van de regering daarop.

De wetswijziging heeft geen gevolgen voor de werkzaamheden van de ILT op het gebied van de Wegenverkeerswet. Om die reden heeft de ILT afgezien van het uitbrengen van een HUF-toets. Wel zijn er met de ILT gesprekken gevoerd over mogelijk gevolgen van deze wet en zal de ILT betrokken blijven, zodat zij zicht kan houden op mogelijke effecten voor het toezicht.

### **Financiële gevolgen**

De leden van de PVV-fractie vragen of de zelfrijdende auto op enigerlei wijze vanuit de regering gesubsidieerd wordt en, zo ja, om welke bedragen dit dan gaat. De leden van de D66-fractie vragen daarnaast welke financiële maatregelen de regering van plan is te treffen om onderzoek naar en experimenten met zelfrijdende auto's mogelijk te maken en zij zijn benieuwd welke Europese financieringsmogelijkheden er zijn en in hoeverre hiervan gebruik is gemaakt.

De regering subsidieert geen autofabrikanten voor de ontwikkeling van zelfrijdende voertuigen. Het beleid van lenW is gericht op het faciliteren van de ontwikkeling van de zelfrijdende auto, met name het deel dat vanuit de overheid nodig is om goed voorbereid te zijn op deze ontwikkeling. Denk hierbij aan ambitie uit het regeerakkoord om bij ontwerp, aanleg en onderhoud van infrastructuur rekening te houden met zelfrijdende voertuigen en benodigde systemen in of langs de weg. Dit kan samenlopen met de investeringen die ik in het kader van het MIRT ga doen voor ontwerp en aanleg van nieuwe infrastructuur. Zo werk ik ook aan het bij elkaar brengen van partijen en het uitvoeren van projecten en onderzoeken. Als de toepassing van zelfrijdend vervoer een bijdrage levert aan de beleidsdoelen en voldoet aan criteria van de investeringsprogramma's kan ik ook financiële bijdragen leveren aan projecten. Er is een breed scala aan Europese financieringsmogelijkheden met telkens een verschillende insteek, een verschillend doel en verschillende potentiële gebruikers. Veelal richten de projecten en de financierings-

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2017/18, 34 838, nr. 4, p. 5.

mogelijkheden daarvoor zich niet specifiek op de zelfrijdende auto, maar op (de relatie met) connectiviteit, infrastructuur en verkeersmanagement. Zo zijn in met name het Horizon 2020-programma van de EU gelden gereserveerd voor onderzoek, projecten en implementatie en kan op deze gelden aanspraak worden gemaakt door overheden, industrie, dienstverleners en kennisinstellingen of combinaties daarvan. Daarnaast zijn er vanuit de Financieringsfaciliteit Europese Verbindingen (het CEF-fonds) Europese middelen beschikbaar die ingezet kunnen worden om de infrastructuur van het TEN-T-netwerk geschikt te maken voor slimme mobiliteit. Partijen richten hun verzoeken om bijdragen direct tot de subsidiërende instanties waardoor ik geen inzicht heb in alle aanvragen die vanuit Nederland worden gedaan door onderzoeksinstanties, private partijen en regionale overheden. Van een aantal recente projecten waar het Rijk bij betrokken is en die Europese subsidie ontvangen, heb ik hieronder een niet-limitatief overzicht opgenomen:

- Het regionale project «WEpod-voertuigen» wordt onder andere gefinancierd uit Interreg en EFRO-subsidie in het kader van Interregional Automated Transport (IAT). Het totale budget van het IAT-project is ongeveer € 8 miljoen. De 22 partners uit MKB, onderwijs- en onderzoeksinstanties, grote ondernemingen, openbaar vervoerbeheerders en -bedrijven en overheidsinstellingen uit het Nederlands-Duitse grensgebied van Interreg betalen samen ruim € 2,7 miljoen. Het Ministerie van Economische Zaken heeft voor € 680.000 bijgedragen. De Europese subsidie (EFRO) is € 3,7 miljoen.
- Het Socrates 2.0 project richt zich op het testen van innovatieve diensten voor verkeersinformatie en verkeersmanagement. Hieraan nemen elf publieke en private partners deel die afkomstig zijn uit Nederland, Duitsland, België en Denemarken. Het project wordt gecoördineerd door Nederland. Het totale budget van Socrates 2.0 bedraagt circa € 11 miljoen. Ik investeer circa € 2 miljoen en Europa geeft hetzelfde bedrag aan subsidie vanuit het CEF.
- Daarnaast neemt Nederland deel aan het internationale project Concorda (Connected Corridors Driving Automation) waar connectiviteit tussen voertuig en infrastructuur wordt getest ter voorbereiding van automatisch rijden. Concorda wordt medegefinancierd met middelen die door de EU ter beschikking zijn gesteld vanuit het CEF. Vanuit Nederland doen drie regio's mee met Concorda:
  - De Metropoolregio Amsterdam, waarbij de investering van mijn departement voor € 0,8 miljoen in aanmerking komt voor circa 50% Europese subsidie.
  - De regio's Den Haag-Rotterdam en Noord-Brabant zijn betrokken via investeringen door private partijen. Van deze investeringen komt ook ongeveer de helft terug via Europese subsidies.
  - Binnen het Ursa Major Neo project worden Intelligente Transport Systemen (ITS) geïmplementeerd op de corridor die loopt van Nederland via Duitsland naar Italië. Het totale project heeft een meerjarig budget tot 2020 van € 149,5 miljoen. Nederland heeft hierin een aandeel van € 14,6 miljoen. Hierop wordt in totaal € 5 miljoen subsidie ontvangen vanuit het CEF programma. Onderdeel van het Nederlandse aandeel is het pilotproject truck platooning, met een budget van € 2 miljoen, waarop € 1 miljoen subsidie wordt ontvangen vanuit CEF (50%).

## **Consultatie**

De leden van de CDA-fractie vragen of bij de evaluaties van de experimenten expliciet kan worden ingegaan op de veiligheid van medeweggebruikers en de betrouwbaarheid van de techniek.

In het kader van de experimenten op grond van het onderhavige wetsvoorstel zijn veiligheid van medeweggebruikers en betrouwbaarheid



en robuustheid van de techniek zeer belangrijke onderwerpen. Het uitgangspunt voor experimenten met geautomatiseerde voertuigen is learning by doing, maar natuurlijk wel op een verantwoorde manier. Om daadwerkelijk iets van de experimenten te leren zal bij de evaluatie van elk experiment dan ook in ieder geval naar deze aspecten worden gekeken.

De leden van de D66-fractie vragen hoe bij de vergunningverlening voor experimenten zorg wordt gedragen voor een goede informatievoorziening en communicatie naar alle verkeersdeelnemers.

Op basis van de aanvraag wordt een besluit genomen over waar en op welk tijdstip een experiment mag plaatsvinden. Vervolgens wordt in samenwerking met de wegbeheerder besloten hoe de informatievoorziening voor verkeersdeelnemers het beste kan worden vormgegeven. Van belang is in ieder geval dat de communicatie en informatievoorziening dusdanig zijn, dat het experiment veilig kan worden uitgevoerd.

De leden van de PVV-fractie vinden een herziening van de uitspraak van de Hoge Raad uit 1942 op zijn plaats, omdat voertuigen sindsdien dermate zijn veranderd dat de situatie van toen niet te vergelijken is met de huidige of toekomstige situatie waarin straks voertuigen bijvoorbeeld ook gehackt kunnen worden en dat dan niet meer staande kan worden gehouden dat er sprake is van overmacht.

De leden van de PVV-fractie wijzen op een in de memorie van toelichting aangehaalde uitspraak van de Hoge Raad uit 1942 (HR 16 april 1942, NJ 1942, 396). Uit dit arrest volgt dat een gebrek aan de auto geen beroep op overmacht rechtvaardigt, ook al is de bestuurder geen verwijt te maken van het gebrek.<sup>12</sup> Deze uitspraak wordt in recente literatuur meermaals aangehaald<sup>13</sup> en is nog altijd van belang. Aan deze uitspraak ligt het uitgangspunt ten grondslag dat degene die met een motorvoertuig aan het verkeer deelneemt en daarmee gevaar creëert, de gevolgen daarvan moet dragen en dat een beroep op overmacht niet snel zal slagen. Dit uitgangspunt geldt nog steeds.

De vraag of sprake is van overmacht als een (deels) zelfrijdende auto wordt gehackt, moet per geval worden beantwoord. Hiervoor zal onder meer worden beoordeeld of de bestuurder, eigenaar of fabrikant van de auto de hack had kunnen en moeten voorkomen. Dit staat overigens los van de vraag of (ook) de hacker tegenover het slachtoffer of tegenover de bestuurder, eigenaar of fabrikant van de auto aansprakelijk is wegens onrechtmatige daad.

De leden van de PVV-fractie vragen hoe het zit met de aansprakelijkheid bij andere zelfrijdende of -sturende voertuigen zoals onbemande metro's of (de automatische piloot bij) vliegtuigen.

Bij openbaar personenvervoer, zoals metro- of busvervoer, en luchtvervoer is in beginsel de vervoerder aansprakelijk voor schade van reizigers. Het maakt hierbij geen verschil of het voertuig zelfrijdend is. De vervoerder is bijvoorbeeld een regionale busmaatschappij of een luchtvaartmaatschappij. Bij particuliere personenauto's is geen sprake van een dergelijke «vervoerder». Ten aanzien van schade aan derden, die niet met het voertuig reizen, hangt het van de omstandigheden van het geval af of de bestuurder (als die er is), diens werkgever, de eigenaar of de fabrikant van het voertuig of een combinatie van deze personen aansprakelijk is.

<sup>12</sup> Kamerstukken II 2017/18, 34 838, nr. 3, p. 16.

<sup>13</sup> Zie onder andere R. Rutten, V. Oskam, «Overmacht in het verkeer; een zeldzaamheid of toch niet?», VR 2016/126; M.B.E. Hendriks, E.E. Krikke, «Pelotonrijden praktisch belicht; een eerste verkenning van de aansprakelijkheids- en verzekeringsaspecten van pelotonrijden in het vrachtverkeer», TAV 2016/103; K.A.C.P. van Wees, «Aansprakelijkheidsaspecten van (deels) zelfrijdende auto's», AV&S 2015/28.

De leden van de PVV-fractie vragen naar welke verzekeringsaspecten gekeken wordt. Zij vragen welke belemmeringen verzekeraars zien en verwachten door voorspelbaarder en veiliger gedrag ook voordelen voor verzekeraars. De leden van de PVV-fractie vragen hoe de regering hier tegenaan kijkt.

Uit de contacten met het Verbond van Verzekeraars is gebleken dat het Verbond het enthousiasme over geautomatiseerde systemen in auto's deelt en de wens te experimenteren ondersteunt. Het Verbond hoopt en verwacht dat deze systemen zullen bijdragen aan een veiliger en beter doorstromend verkeer in Nederland. De wetswijziging die het experimenteren mogelijk moet maken juicht het Verbond dan ook van harte toe. Daarnaast vraagt het Verbond van Verzekeraars onder meer aandacht voor de wijzigende rol van de bestuurder, met name als deze in de toekomst slechts inzittende wordt. Dit is een situatie, zoals zij ook zelf aangeven, die niet specifiek bij experimenten in dit wetsvoorstel speelt. Het is van groot belang dat het gesprek over verzekeren en aansprakelijkheid verder wordt gevoerd. Ik ben dan ook met de Minister voor Rechtsbescherming en het Verbond in gesprek om hier invulling aan te geven.

### **Overig**

De leden van de SGP-fractie vragen welke lessen de regering heeft geleerd uit de analyse van het Rathenau Instituut in het rapport «Tem de robotauto: de zelfsturende auto voor publieke doelen», onder andere op het punt van de kwetsbaarheid van zelfrijdende auto's voor hacking en voor gebruik voor terroristen.

In het rapport dat de leden van de SGP-fractie noemen, wijst het Rathenau Instituut op het belang van het combineren van coöperatief rijden met zelfrijdende systemen voor het behalen van de beleidsdoelstellingen voor milieu en verkeersdoorstroming. Ik onderschrijf dit belang, zoals dat ook in de Declaration of Amsterdam<sup>14</sup> is opgenomen over het stimuleren van Connected & Automated Driving (CAD) in Europa.

Internationaal vraagt Nederland aandacht voor het integreren van beleid op het gebied van geautomatiseerd en coöperatief rijden. Ook werken we aan de aspecten van cybersecurity die van groot belang zijn. Onlangs heb ik dit belang onderstreept in een consultatie van de Europese Commissie over coöperatieve intelligente vervoerssystemen, die ik met uw Kamer heb gedeeld.<sup>15</sup>

De leden van de SGP-fractie vragen hoe de regering de Duitse richtlijnen voor zelfrijdende auto's waardeert.

De Duitse ethische commissie heeft een belangrijk en gedegen rapport afgeleverd. De uitkomsten van het rapport vind ik bijzonder waardevol en zullen worden meegenomen bij de toekomstige ontwikkelingen van de zelfrijdende auto. De Duitse richtlijnen zijn een uitwerking van een heel belangrijk thema dat in de komende jaren regelmatig terug zal keren. De transportministers van de EU-lidstaten zijn in Amsterdam en Frankfurt geweest als opvolging van de Declaratie van Amsterdam. In het kader van deze structurele high level meetings is onder leiding van Duitsland een werkgroep samengesteld om de richtlijnen ook EU-breed te gaan toepassen.

De leden van de SGP-fractie vragen of de regering het met hen van belang vindt dat er tijdig maatschappelijk debat komt over de toekomst voor zelfrijdende auto's en hoe dit in de ogen van de regering zou moeten worden opgepakt.

<sup>14</sup> «Declaration of Amsterdam. Cooperation in the field of connected and automated driving», vastgesteld tijdens het Nederlands voorzitterschap van de EU, 14-15 april 2016.

<sup>15</sup> Kamerstukken II 2017/18, 22 112, nr. 2466.

Ik ben het met de leden van de SGP-fractie eens dat er tijdig een maatschappelijk debat moet komen over de toekomst voor zelfrijdende auto's. Ook de uiteindelijke gebruikers worden op diverse wijzen betrokken. Zo ben ik bezig om samen met de ANWB een «community van verkeersdeelnemers» te lanceren. Doel van deze community is dat verkeersdeelnemers met elkaar en met specialisten in gesprek kunnen om kennis op te doen en ervaringen uit te wisselen. Met dit wetsvoorstel creëren we mogelijkheden om te blijven leren en op een verantwoorde wijze dichterbij de antwoorden te komen en gesteld te staan voor de toekomst.

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