

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

510

Vragen van het lid **Van der Graaf** (ChristenUnie) aan de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat over *het bericht «Onbemande shuttlebusjes kunnen bijna nergens meer rijden»* (ingezonden 10 oktober 2022).

Antwoord van Minister **Harbers** (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 31 oktober 2022).

Vraag 1

Kent u het bericht «Onbemande shuttlebusjes kunnen bijna nergens meer rijden»?¹

Antwoord 1

Ja.

Vraag 2

Kent u het innovatieve initiatief van vervoerder HTM om onbemande shuttles tussen het HagaZiekenhuis en de halte Leyenburg te laten rijden?

Antwoord 2

Ja, dit initiatief van HTM is bekend.

Vraag 3

Hoe beoordeelt u het stoppen van de Haagse shuttle?

Antwoord 3

Voor het Ministerie van IenW is het van belang om innovaties op het gebied van voertuigen te stimuleren en op verantwoorde wijze te introduceren. Vanaf 2014 is Nederland actief met de introductie van geautomatiseerd vervoer. Om ruimte te creëren voor het testen met geautomatiseerde voertuigen is onder andere de Experimenteerwet opgesteld, werkt het ministerie actief samen met medeoverheden aan een ontwikkelagenda over shuttles en pods, en wordt actief geparticipeerd in Europese context aan de totstandkoming van nieuwe wet- en regelgeving op het gebied van geautomatiseerd vervoer, inclusief typegoedkeuring.

De Haagse shuttle is een *individuele* toelating. Het is aan de Dienst Wegverkeer (hierna: RDW) als onafhankelijke keuringsinstantie om te beoordelen of

¹ AD, 24 september 2022, «Onbemande shuttlebusjes kunnen bijna nergens meer rijden».

een voertuig al dan niet kan worden toegelaten tot de openbare weg. Over het stoppen van de Haagse shuttle kan ik daarom geen uitspraak doen. De RDW heeft als keuringsinstantie, in het geval van de Haagse shuttle, mede op basis van een rapport van de SWOV en gelet ook op de complexe omgeving met zwakke verkeersdeelnemers, geoordeeld dat de veiligheid van het voertuig niet voldoende is aangetoond.

Vraag 4

Herkent u het beeld dat de eisen door de RDW aan de onbemande shuttle elke zoveel maanden worden aangepast? Kunt u aangeven aan welke specifieke eisen nog niet is voldaan?

Antwoord 4

Zoals aangegeven onder antwoord 3 gaat het Ministerie van IenW niet over individuele toelatingen. Wel kan het volgende aangegeven worden over het toetsingskader.

De RDW heeft de aanvraag van de Haagse shuttle conform het geldende toetsingskader (artikel 48, derde lid en artikel 149a van de Wegenverkeerswet 1994, artikel 2a van het Besluit ontheffingsverlening exceptioneel vervoer (hierna: Boev) en de Beleidsregel ontheffingsverlening voertuigen met verder geautomatiseerde functies (hierna: Beleidsregel)) afgehandeld. De Beleidsregel geeft invulling aan de aanvraagprocedure voor een ontheffing op grond van artikel 2a van het Boev. De Beleidsregel wordt regulier geëvalueerd en waar nodig aangepast op basis van het geleerde in de praktijk en relevante (inter)nationale ontwikkelingen.

Het ministerie onderschrijft het belang van een duidelijk en eenduidig toetsingskader. Er wordt onderscheid gemaakt tussen een kader voor praktijkproeven om te leren middels een ontheffing of vergunning enerzijds (daar is regelgeving voor met het Boev en de Experimenteerwet) en een kader voor productie anderzijds. Gezien het innovatieve karakter en de ambitie om te blijven leren en innoveren, worden de toetsingskaders voor praktijkproeven in de tijd steeds verder doorontwikkeld in lijn met de internationale ontwikkelingen en de reeds opgedane ervaringen in Nederland. Het einddoel is om middels praktijkproeven te komen tot formele regelgeving voor de toelating van innovatieve voertuigen.

Inmiddels is voor de toelating van volledig geautomatiseerde voertuigen een kader neergelegd in Europese regelgeving, namelijk in de Algemene Veiligheidsverordening². Dit kader vloeit voort uit de Declaration of Amsterdam 2017. Voor voertuigen die binnen dit kader³ vallen, is voor toelating tot de openbare weg een typegoedkeuring nodig. De Kamer is hierover in juli jl. geïnformeerd⁴.

Vraag 5

Bent u bereid aan te geven wat er nodig is om toegelaten te worden op de nieuwe route?

Antwoord 5

Zoals aangegeven onder antwoord 3 is het aan de RDW als onafhankelijke keuringsinstantie om te beoordelen of een voertuig wordt toegelaten tot de openbare weg.

Vraag 6

Beoordeelt u het 8 kilometer per uur rijdende busje, inclusief getrainde steward als onveilig? Zo ja, waarom?

Antwoord 6

De verkeersveiligheid is bij de introductie van geautomatiseerd vervoer van groot belang. Hierbij worden de overwegingen meegewogen uit de rapporten «Wie stuurt? Verkeersveiligheid en automatisering in het wegverkeer» en

² Verordening (EU) 2019/2144

³ Dit kader is uitgewerkt in Uitvoeringsverordening (EU) 2022/1426 van de Commissie van 5 augustus 2022 tot vaststelling van uitvoeringsbepalingen voor Verordening (EU) 2019/2144.

⁴ Kamerstuk 31 305, nr. 353

«Veilig toelaten tot de weg – Lessen naar aanleiding van het ongeval met een Stint» van de Onderzoeksraad voor Veiligheid.

Zoals aangegeven onder antwoord 3 gaat het Ministerie van IenW echter niet over individuele toelatingen van voertuigen. Het is aan de RDW om als onafhankelijke goedkeuringsinstantie te beoordelen of een voertuig veilig kan worden toegelaten tot de openbare weg. In het geval van de Haagse shuttle heeft de RDW, mede op basis van een rapport van de SWOV en gelet ook op de complexe omgeving met zwakke verkeersdeelnemers geoordeeld dat de veiligheid van het voertuig niet voldoende is aangetoond.

Vraag 7

Kunt u aangeven voor welke andere initiatieven op het gebied van onbemand openbaar vervoer ontheffingen zijn afgegeven door de RDW? Welk van de projecten loopt nog, en wat is de reden dat andere projecten zijn gestopt?

Antwoord 7

De ontheffingen die zijn verleend op basis van het Boev zijn te raadplegen op de website van de RDW⁵. Hier zijn ook de ontheffingen die zijn afgegeven voor lopende projecten opgenomen. In zijn algemeenheid geldt dat ontheffingen op basis van het Boev een tijdelijk karakter hebben. De RDW kan een ontheffing verlenen voor zover en voor zolang dat nuttig is voor het testen van verder geautomatiseerde functies in voertuigen en het daarmee ervaring opdoen in het verkeer.

Overigens is in Nederland geen sprake van praktijkproeven met *onbemand* openbaar vervoer. Op basis van artikel 2a van het Boev kan de RDW ontheffingen verlenen voor praktijkproeven van voertuigen met verder geautomatiseerde functies met een steward als bestuurder aan boord. De Experimenteerwet biedt mogelijkheden voor praktijkproeven met voertuigen met een operator buiten het voertuig. Voor de Experimenteerwet zijn tot op heden geen aanvragen gedaan die geleid hebben tot een vergunning. Het nationaal beleid is erop gericht om de stap te zetten van pilots naar reguliere praktijk en inbedding in structurele kaders. Voor het toelaten van volledig geautomatiseerd vervoer is inmiddels een Europees kader neergelegd in de Algemene Veiligheidsverordening.

Vraag 8

Hoe verhouden de eisen aan onbemand openbaar vervoer in Nederland en van de RDW zich ten opzichte van die in andere West-Europese landen als België, Duitsland, Frankrijk en Spanje?

Antwoord 8

In 2021 heeft consultancybureau Goudappel in opdracht van het Ministerie van IenW onderzoek gedaan naar zelfrijdende shuttles in de Europese Unie. De resultaten van dit onderzoek zijn openbaar⁶. Uit dit onderzoek volgt welke pilots en proeven met shuttles binnen de Europese Unie zijn gedaan ten tijde van het onderzoek. Ook wordt in dit onderzoek ingegaan op de eisen die ten tijde van het onderzoek werden gesteld aan onbemand openbaar vervoer door verschillende landen binnen de Europese Unie. In het rapport wordt geconcludeerd dat ieder EU-land vooral zijn eigen toetsingscriteria en -instanties heeft die gaan over de toelating van een pilot of proef.

Zoals aangegeven in het antwoord op vraag 7, is voor de toelating van volledig geautomatiseerde voertuigen een kader neergelegd in de Algemene Veiligheidsverordening. Naast de eisen aan onbemand vervoer in het openbaar vervoer zijn ook andere voorwaarden van belang om veilig te kunnen opereren. Nederland scoort volgens de KPMG «Autonomous Vehicles Readiness Index 2020» het hoogst van Europa.

Vraag 9

Bent u bereid een overzichtelijke lijst criteria op te stellen voor onbemand openbaar vervoer, waar initiatiefnemers hun plan aan kunnen toetsen?

⁵ <https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/boev2a-en-experimenteerwet>

⁶ <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2021/12/23/benchmark-zelfrijdende-shuttles-in-de-europese-unie>.

Antwoord 9

Zie het antwoord op vraag 4 voor het toetsingskader voor het toelaten van onbemand (openbaar) vervoer.

Vraag 10

Hoe ondersteunt u innovaties in het openbaar vervoer, specifiek als het gaat om onbemand openbaar vervoer?

Antwoord 10

Mobiliteit speelt een belangrijke rol in de landelijke opgaven rondom verduurzaming, het faciliteren van de woningbouwopgaven en van economische groei. Deze opgaven vragen om innovaties in het mobiliteitssysteem om veiliger, slimmer en duurzamer te kunnen reizen in de toekomst. Ook de actuele situatie in het OV met de uitdagingen rondom betaalbaarheid, krapte op de arbeidsmarkt en onderhoud vragen om slimme en innovatieve oplossingen. Digitalisering en automatisering staan daarom op de agenda. Voorwaardelijk bij deze innovaties is dat de verkeersveiligheid wordt gewaarborgd.

Vraag 11

Bent u bereid in overleg te treden met HTM en de RDW om te onderzoeken of het project alsnog door kan gaan en onder welke voorwaarden?

Antwoord 11

Eerder dit jaar is er een informeren gesprek geweest tussen de RDW, HTM en het Ministerie van IenW over deze individuele casus. Als daar aanleiding toe bestaat, zullen deze gesprekken worden voortgezet.