



## DOMEIN 8: UVAR

Urban Vehicle Access Regulations (UVAR) wordt reeds ingezet door overheden met als doel, onder andere, het verminderen van emissies, verbeteren van de doorstroming of het teruggeven van de schaarse openbare ruimte aan voetgangers en fietsers. UVAR heeft betrekking zowel op reguliere voertuigen als Connected Automated Vehicles. Het ontwikkeldomein UVAR richt zich op de aspecten van UVAR die van invloed zijn op de verantwoorde toelating van CAV.

### STATUS EN ONTWIKKELINGEN

<https://dutchmobilityinnovations.com/spaces/1264/automatisch-rijden/articles/uv-ar/41487/status-en-ontwikkelingen-urban-vehicle-access-regulation>

### KENNISVRAGEN

D8.1 Hoe zorgen we dat er een eenduidige en betrouwbare bron is waar UVAR-eigenschappen mee kunnen worden gegeven aan navigatie units in CAV?

D8.2 Welke wenselijke mogelijkheden hebben steden om het functioneren en gaan en staan van CAV te beïnvloeden? En welke beleidskaders, wet- en regelgeving zijn hiervoor nodig?

D8.3 Hoe maken we ruimte op korte- en middellange termijn voor experimenten en het opdoen van praktijkervaring om inzicht te krijgen in de risico's en mogelijke beoordelingskaders voor UVAR in CAV?

### OUTLOOK 2040

Zowel voor de benaderingen met een hoge snelheid en beperkte complexiteit als lage snelheid met volledige complexiteit hebben we verschillende UVAR use cases geïmplementeerd. In de meeste use cases gaat het nog over in-car advies en informatievoorziening, maar meer en meer use cases grijpen direct in op het functioneren van het voertuig dan wel de in-car diensten die beschikbaar zijn. Een belangrijke transitie is de juridische status van digitale (wegrand)informatie geweest. Daarvoor hebben we de basis op orde in de dataketen en datagebruik voor de toepassing van UVAR use cases. Dienstverleners en autofabrikanten zijn verplicht de informatie omtrent handhaving en verkeersveiligheid te gebruiken (ITS-richtlijnen).

## STRATEGIE

### ***Actief participeren***

UVAR bepaalt in belangrijke mate welke mogelijkheden overheden hebben voor digitale handhaving. Het draait om zero emissie en milieuzones, toegangsrestricties voor voertuigen met bepaalde kenmerken (o.b.v. geofencing) en de Intelligente Snelheid Assistentie (ISA). UVAR staat centraal bij de vraag welke controle (intelligent toegang) overheden hebben in het kader van de verantwoorde toelating van CAV op de Nederlandse wegen.

De kern van het actieprogramma 2022-2024 is de dataketen op orde te krijgen. Daarvoor is een eenduidige en betrouwbare bron nodig van waaruit UVAR-eigenschappen mee kunnen worden gegeven aan, bijvoorbeeld, navigatie-units in voertuigen. In 2022 brengen we deze keten in beeld en identificeren we de belangrijkste uitdagingen en knelpunten. In 2023 werken we dit concreet uit in de use case voor ISA en implementeren we deze volgens de richtlijnen van de EU.

Daarnaast brengen we de wensen en behoeften van steden en regio's in beeld om het functioneren en gaan en staan van CAV te beïnvloeden. Hieraan koppelen de benodigde en gewenste wijzigingen in beleidskaders, wet- en regelgeving. Steden, regio's en ministeries werken hierbij nauw samen.

Ten slotte creëren we ruimte voor experimenten en het opdoen van praktijkervaring om inzicht te krijgen in de risico's en mogelijke beoordelingskaders voor UVAR in CAV.