

Vergaderjaar 2023–2024

**29 398**

## **Maatregelen verkeersveiligheid**

**Nr. 1103**

### **BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 16 april 2024

De Wegenverkeerswet 1994 (WVV) is het kader dat onder meer de toegang tot de weg bepaalt en de voor alle verkeersdeelnemers voorgeschreven gedragingen en interacties op de weg bevat. In de Strategische Evaluatie Agenda 2023 is een ex post evaluatie aangekondigd van deze wet.

Gezien de diverse ontwikkelingen in de afgelopen 30 jaar in de maatschappij, zoals digitalisering en innovatie, was het wenselijk de WVV te evalueren om te bezien of deze nog aansluit bij deze ontwikkelingen. De basis moet goed op orde zijn, en op orde blijven, zodat er voor weggebruikers, wegbeheerders, handhavers, grondeigenaren, uitvoeringsorganisaties en beleidsmakers duidelijkheid is over de verkeersregels.

Deze evaluatie is uitgevoerd door onderzoeksbureaus AEF en Ecorys. Hierbij ontvangt u het rapport.

#### **Scope van de evaluatie**

De WVV bevat meerdere maatschappelijke doelstellingen. De primaire doelstellingen waar de opgestelde regels aan kunnen bijdragen, zijn opgenomen in het eerste lid van artikel 2<sup>1</sup> van de wet:

- het verzekeren van de veiligheid op de weg,
- het beschermen van weggebruikers en passagiers,

<sup>1</sup> Het tweede tot en met vierde lid bevatten meerdere andere belangen die een grondslag kunnen vormen voor het vaststellen van regels krachtens de WVV, waaronder voorkomen van overlast en negatieve effecten voor milieu, objecten of gebieden en bevorderen van doelmatig of zuinig energiegebruik. Daarnaast zijn hierin ook een aantal meer bestuurlijke belangen opgenomen, zoals het gebruik en de waarborging van de juistheid van de registers die ingevolge deze wet worden bijgehouden.

- het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan,
- het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

In het rapport Evaluatie Wegenverkeerswet 1994 blikken de onderzoekers terug: in hoeverre is de WVV de afgelopen 30 jaar doeltreffend en doelmatig geweest? Daarnaast blikken ze ook vooruit: in hoeverre is de WVV toekomstbestendig, gezien de recente en aanstaande ontwikkelingen op de weg en rond voertuigen? En passen de uitgangspunten van de wet nog bij het huidige gedrag van verkeersdeelnemers?

Het betreft een evaluatie op hoofdlijnen waarin niet elk onderdeel is betrokken. Waar relevant is onderliggende regelgeving betrokken, zoals het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW), Uitvoeringsvoorschriften BABW (Uv BABW), alsmede de relatie met de Wegenwet 1930. Het RVV bevat de meeste verkeersregels en -borden die voor weggebruikers van belang zijn. Het BABW is de tegenhanger van het RVV, maar dan gericht op wegbeheerders. De *Wegenwet* bepaalt welke wegen openbaar zijn, in de zin dat de eigenaar een duldplicht heeft om het algemeen verkeer toe te laten en niet zonder meer nadere toegangsbeperkingen of tolbepalingen kan instellen. Ook bepaalt de *Wegenwet* wie onderhoudsplichtige is voor een weg.

### **Uitkomsten**

Er is bij de evaluatie gekeken hoe de doorwerking op de genoemde maatschappelijke hoofddoelstellingen van de wet is voor weggebruikers, wegbeheerders en uitvoeringsorganisaties. De onderzoekers hebben literatuuronderzoek aangevuld met interviews met personen van relevante partijen, zoals CBR, RDW, Parket CVOM, politie, diverse gemeenten, ANWB, SWOV.

De onderzoekers concluderen onder andere:

*«De wet is in belangrijke mate doeltreffend in bijdragen aan het realiseren van de maatschappelijke hoofddoelstellingen uit artikel 2, lid 1. De mate waarin is niet vast te stellen. Het oorspronkelijk wettelijke kader paste goed in de tijdsgeest van deregulering in de jaren '90. Door toevoeging van gedetailleerde artikelen, zoals de taakomschrijvingen van het CBR en de RDW, incorporeren van EU-regelgeving en adaptatie aan de maatschappelijke ontwikkelingen is de wet complexer geworden. En zien we dat de geboden vrijheid op het gebied van verkeersgedrag en weginrichting en de juist beperkte vrijheid voor het CBR en de RDW er steeds meer toe leidt dat er beperkingen door de wet ontstaan. De doeltreffendheid van de wet neemt dus naarmate de tijd vordert af.»*

Het uitgesproken oordeel over de doeltreffendheid verschilt tussen de vier hierboven genoemde maatschappelijke doelstellingen.

Daarbij geven de onderzoekers aan dat de wet op onderdelen aangepast of verbeterd zou kunnen worden om te voldoen aan aankomende behoeften van een veranderend verkeerslandschap. Zo doen zij bijvoorbeeld de volgende aanbevelingen:

- De impact van geautomatiseerd vervoer op het «bestuurdersbegrip». De WVV gaat uit van een bestuurder zijnde een mens van vlees en bloed, terwijl Automated Driving Systems (ADS) hier een meer diverse invulling voor vragen;
- Het proces voor toelatingseisen voor voertuigen die niet onder een Europese typegoedkeuring vallen. Doe dit sneller, en neem verkeersveiligheid expliciet mee in de afweging;

- In de afgelopen 30 jaar zijn verschillende onderwerpen aan de wet toegevoegd, en zijn inconsistenties en onduidelijkheden in de wet zelf zichtbaar geworden. Schoon dit op, zodat er voor weggebruikers, wegbeheerders en handhavers duidelijkheid is over de verkeersregels.
- Maak werk van het digitaliseren van verkeers- en voertuigdata; digitaliseer de wegenlegger en versimpel de regelgeving rond het nemen van verkeersbesluiten, zodat de bescherming van de vrijheid van verkeer wordt geborgd en procedurele lasten voor wegbeheerders afnemen, zeker op opengestelde niet-openbare wegen.

Enkele van deze constatering en aanbevelingen raken aan de Wegenwet 1930, die de openbaarheid en onderhoudsplicht van wegen regelt. Eerdere toezeggingen over de modernisering van de Wegenwet<sup>2</sup> zullen worden uitgewerkt in het kader van de aangekondigde inbouw van de Wegenwet in de Omgevingswet<sup>3</sup>.

### **Vervolg**

Het rapport geeft een indruk van de werking van de WVV op hoofdlijnen. De onderzoekers doen verschillende inhoudelijke aanbevelingen voor de toekomst, waarvan een aantal voorbeelden hierboven zijn uitgelicht. De onderzoekers raden aan te anticiperen op een grote, fundamentele wetswijziging in het komende decennium. Voor de tussentijd wordt aanbevolen om inconsistenties, complexiteit, en concrete onduidelijkheden te reduceren. Zo stelt het rapport bijvoorbeeld dat gebruikte definities inmiddels achterhaald zijn en/of niet corresponderen met onderliggende regelgeving, of dat er definities en regelingen ontbreken voor een aantal specifieke verkeershandelingen en situaties. Ook stelt het rapport dat het RVV niet actueel is: er ontbreken verkeersborden, en het beheer van verkeersbordcodes is niet geregeld, wat een belemmering is voor digitalisering.

De conclusies en aanbevelingen zullen in de komende periode worden bestudeerd, om te bezien waar en op welk niveau modernisering het meest nodig is. Er zal een inventarisatie worden gemaakt welke keuzes nodig zijn om de WVV en de Wegenwet toekomstbestendig te maken en te houden. Daar zal een passend proces voor worden opgezet. Het streven is de Kamer hierover aan het eind van dit jaar te informeren.

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat,  
M.G.J. Harbers

---

<sup>2</sup> Onder andere Kamerstuk 29 892, nr. 17.

<sup>3</sup> Kamerstuk 33 962, nr. 3 en Kamerstuk 34 986, nr. 3.