



**TER BESLISSING**

**Datum**  
8 april 2024

**Onze referentie**  
IENW/BSK-2024/67532

**Opgesteld door**  
Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

**Beslistermijn**  
19-04-2024

**Bijlage(n)**  
2

Aan

Minister

nota

Beslisnota bij Publicatie en appreciatie rapport Evaluatie  
WVW 1994

**Aanleiding**

Voor u ligt de Kamerbrief waarin u het onderzoeksrapport met de titel 'Evaluatie Wegenverkeerswet 1994 – eindrapport' met een reactie aan de Kamer toestuurt. Zoals aangekondigd in de Strategische Evaluatie Agenda (SEA) 2023 heeft u dit onderzoek laten uitvoeren om inzicht te krijgen in de doelmatigheid en doeltreffendheid van de Wegenverkeerswet in de afgelopen 30 jaar. Ook wilde u weten in hoeverre de wet toekomstbestendig is, gezien verschillende maatschappelijke en technische ontwikkelingen in het verkeer.

**Geadviseerd besluit**

Het advies is:

- om in te stemmen met het verzenden van de Kamerbrief en het bijgaande onderzoeksrapport te publiceren,
- om in te stemmen met het voorstel voor het vervolgproces.

**Kernpunten**

Opzet evaluatie

De WVW bevat meerdere maatschappelijke doelstellingen. De primaire doelstellingen waar de opgestelde regels aan kunnen bijdragen, zijn opgenomen in het eerste lid van artikel 2 van de wet :

- het verzekeren van de veiligheid op de weg,
- het beschermen van weggebruikers en passagiers,
- 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 WVW de afgelopen 30 jaar doeltreffend en doelmatig geweest? Daarnaast blikken ze ook vooruit: in hoeverre is de WVW toekomstbestendig, gezien de recente en aanstaande ontwikkelingen op de weg en rond voertuigen? Passen de uitgangspunten bij het huidige gedrag van verkeersdeelnemers? Het betreft een evaluatie op hoofdlijnen waarin niet elk onderdeel is betrokken. Waar relevant is onderliggende regelgeving betrokken, dat legt u dan ook uit in de brief.

### Uitkomsten

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. In de brief geeft u hierbij vier voorbeelden.

### Vervolgproces

De onderzoekers doen een reeks aanbevelingen, op grote en kleine thema's, en suggereren een fundamentele wetswijziging. Die is met name ingegeven door de ontwikkelingen op het terrein van digitalisering en automatisering. Op verschillende onderwerpen is hierdoor een moderniseringsslag nodig. Tegelijkertijd is de aanbeveling om in de tussentijd inconsistenties, de complexiteit, en concrete onduidelijkheden te reduceren.

Eén voorbeeld hierbij van achterstallig onderhoud: het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV) is niet actueel: er ontbreken verkeersborden, en het beheer van verkeersbordcodes is niet geregeld, wat een belemmering is voor digitalisering.

Er lopen al trajecten om grote wijzigingen in de WVV te verwerken: het mogelijk maken van geautomatiseerd vervoer en het Licht Electric Voertuigen-kader (LEV-kader). Vanuit de EU komt nog meer op ons af dat geïncorporeerd moet gaan worden (zoals herziening rijbewijsregelgeving, en APK-regelgeving). DGMO/WV en HBJZ inventariseren dit jaar welke "brokken van vraagstukken" er zijn die ook opgepakt moeten worden en welke relaties er onderling zijn. Op basis van die analyse kunt u keuzes maken en prioriteren. Dit leidt dan tot een gefaseerd werkplan voor de thema's die de jaren erop worden aangepakt om de WVV toekomstbestendig te maken en te houden. Het is hierbij van belang om van begin af aan de personen te betrekken waar het in de praktijk om gaat: verkeersdeelnemers, handhavers, wegbeheerders etc., net als de betrokken uitvoeringsorganisaties.

### **Krachtenveld**

Vanuit verschillende organisaties (Politie, Parket CVOM, CBR, RDW, medeoverheden, wegbeheerders) ontvangen we regelmatig signalen over onderdelen van de WVV die in de praktijk niet goed functioneren en verbetering

### **Datum**

8 april 2024

### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/67532

### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

### **Aan**

Minister

### **Bijlage(n)**

2

behoeven. Ook krijgen we burgerbrieven met vragen of concrete tips om aanpassingen te doen, of zijn er berichten in de media (zoals over kom-borden).

#### *Politieke context*

- Enkele van deze constatering en aanbevelingen raken aan de Wegenwet 1930, die de openbaarheid en onderhoudsplicht van wegen regelt. Eerdere toezeggingen (sinds 2007) over de modernisering van de Wegenwet<sup>1</sup> worden uitgewerkt in het kader van de aangekondigde inbouw van de Wegenwet in de Omgevingswet<sup>2</sup>. Gesprekken met HBJZ en BZK hierover zijn gestart.
- De aanpassingen in het kader van de Wegenwet zijn tevens relevant voor de uitwerking van het Basiskwaliteitsniveau Netwerken (BKN): bij kleinere wegen / fietspaden zijn er problemen met het vaststellen of een andere partij dan RWS beheerder / onderhoudsplichtige kan zijn en dus de onderhoudskosten moet dragen.
- Deze evaluatie heeft u aangekondigd in de SEA 2023.

#### **Informatie die niet openbaargemaakt kan worden**

Niet van toepassing.

#### **Bijlagen**

<b>Volgnummer</b>	<b>Naam</b>	<b>Informatie</b>
01	Kamerbrief bij publicatie rapport Evaluatie WWV 1994.	Met deze brief biedt u de Kamer het rapport aan, voorzien van een inhoudelijke reactie.
02	Evaluatie WWV 1994 eindrapport	Uitgevoerd door onderzoeksbureaus AEF en Ecorys.

#### **Datum**

8 april 2024

#### **Onze referentie**

IENW/BSK-2024/67532

#### **Opgesteld door**

Bestuurskern  
Dir. Wegen en  
Verkeersveiligheid  
Wegverkeersbeleid

#### **Aan**

Minister

#### **Bijlage(n)**

2

<sup>1</sup> Onder andere [Kamerstuk 29892, nr. 17](#)

<sup>2</sup> [Kamerstuk 33962, nr. 3](#) en [Kamerstuk 34986, nr. 3](#)