

29398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 1189

Brief van de minister van Infrastructuur en

Waterstaat

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 oktober 2025

De Kamer is op 16 april 2024 geïnformeerd¹ over de publicatie van het rapport Evaluatie Wegenverkeerswet 1994² van bureaus AEF en Ecorys. De conclusies en aanbevelingen uit de evaluatie zijn in de afgelopen periode door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat bestudeerd om te bezien waar en op welk niveau modernisering nodig is. Het Ministerie van Justitie en Veiligheid en het Ministerie van Defensie zijn daarbij nauw betrokken geweest. Er is een inventarisatie gemaakt welke keuzes nodig zijn om de regelgeving toekomstbestendig te maken en te houden. Deze brief informeert u over de gekozen aanpak voor de modernisering van de wegenverkeersregelgeving, zoals toegezegd in de brief van 16 april 2024.

De Wegenverkeerswet 1994 (WVW 1994) is de basiswet voor het wegverkeer in Nederland. Waar een in de wet geregeld onderdeel een nadere uitwerking nodig heeft, wordt dat op het niveau van een algemene maatregel van bestuur (AMvB) gedaan, zoals het RVV 1990 en het kentekenreglement. Voorschriften die zich naar hun aard, detaillering of de voortdurende noodzaak tot bijstellen niet lenen voor een AMvB worden in een ministeriële regeling vastgesteld.

Deze wet, AMvB's en ministeriële regelingen vormen tezamen de *wegenverkeersregelgeving* waar deze brief over gaat. Daarnaast is de Wegenwet gerelateerd aan de WVW 1994, daarom was deze eveneens betrokken bij de evaluatie. 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 uit de evaluatie

De Evaluatie Wegenverkeerswet 1994 toont aan dat de wegenverkeersregelgeving nog altijd in belangrijke mate doeltreffend is in het realiseren van de hoofddoelstellingen van de wet:

- a) het verzekeren van de veiligheid op de weg;

¹ kamerstuk 29 398, nr. 1103

² <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1138388.pdf>

- b) het beschermen van weggebruikers en passagiers;
- c) het in stand houden van de weg en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- d) het zoveel mogelijk waarborgen van de vrijheid van het verkeer.

Dat betekent dat de wegenverkeersregelgeving doet waarvoor deze 30 jaar geleden is ontworpen. Namelijk het stellen van verkeersregels voor verkeersdeelnemers, minimale milieu- en veiligheidseisen aan voertuigen en het borgen van de rijvaardigheid en rijgeschiktheid van bestuurders van motorvoertuigen.

Tegelijkertijd toont de evaluatie ook dat de wegenverkeersregelgeving de tijdsgeest van decentraliseren van overheidstaken en deregulering in de jaren '90 weerspiegelt. Het decentraliseren en dereguleren zag met name toe op het verkeersgedrag, wat met de laatste grote wijziging van de verkeersregels in 1990 werd vergezeld door het motto 'geef je verstand eens voorrang'. Daarnaast werd bij de weginrichting veel ruimte overgelaten voor maatwerkoplossingen, onder meer op basis van richtlijnen van het CROW. Hierdoor ontstaat inmiddels spanning tussen maatwerk en eenduidigheid voor weggebruikers en de technologische ontwikkelingen binnen (slimme) voertuigen. Bovendien staan uitvoering en handhaafbaarheid door complexer geworden regelgeving onder druk.

De wegenverkeersregelgeving is dus nog altijd doeltreffend, maar zonder ingrijpen neemt gaandeweg de doeltreffendheid af en sluit deze niet langer aan bij, onder andere, de technologische ontwikkelingen. Daarom start het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met modernisering van de wegenverkeersregelgeving.

Stapsgewijze aanpak voor de modernisering van wegenverkeersregelgeving

Het klaarstomen van de wegenverkeersregelgeving voor de toekomst kent aanpassingen op verschillende detail- en abstractieniveaus, en op allerlei plekken in de wegenverkeersregelgeving. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat pakt de modernisering stap voor stap aan, waarbij sommige stappen tegelijkertijd gezet kunnen en andere na elkaar gezet moeten worden. Dit is een omvangrijk traject: we hebben meer dan honderd verbeterpunten verzameld. De modernisering van de wegenverkeersregelgeving neemt daarom naar verwachting een aantal jaren in beslag. We pakken eerst de punten op met de meeste prioriteit (zie de voorbeelden onder *Beleidsmatige wijzigingen*). Een aantal aanpassingen is al in gang gezet. Ook wordt gekeken welke aanpassingen in de structuur van de wegenverkeersregelgeving nodig of wenselijk zijn, zodat de regelgeving daarmee beter kan meebewegen met nieuwe ontwikkelingen. Bovendien maakt het moderniseringstraject het

mogelijk om lichte aanpassingen weg te werken en om jurisprudentie, die onduidelijkheden in regelgeving heeft ingevuld, te verwerken in de regelgeving. Hierdoor wordt de kenbaarheid van de geldende voorschriften vergroot.

De modernisering vindt daarom op drie sporen plaats:

1. beleidsmatige wijzigingen;
2. structuurwijzigingen;
3. periodiek onderhoud voor regelgeving, zoals voor tenminste het Reglement Verkeersregels en verkeerstekens (RVV) 1990, het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) en de Regeling Voertuigen.

Om de vindbaarheid van regelgeving te vergroten, en daarmee meer duidelijkheid te geven aan weggebruikers, zetten we ook andere instrumenten in die geen wetswijziging behoeven (bijvoorbeeld via communicatie).

1. Beleidsmatige wijzigingen

De beleidsmatige wijzigingen betreffen ingrijpende wijzigingen voor onderwerpen waarin de wegenverkeersregelgeving nog niet voorziet of herzien moet worden. Wijzigingen in dit spoor zijn te verwachten op het niveau van de wet, maar ook op het niveau van een AMvB en ministeriële regeling. Voor de korte termijn gaat het in ieder geval om het implementeren van huidige Europese regelgeving waarmee fabrikanten kunnen testen met geautomatiseerde rijsystemen (advanced driving systems (ADS)) op de openbare weg. Zowel het nationale wettelijke kader als de onderliggende regelgeving voorziet hier nog niet in. Een nationaalrechtelijk kader wordt hiervoor gecreëerd. Eind 2025 wordt de Kamer weer geïnformeerd over de stand van zaken rond voertuigautomatisering.

Daarnaast is gestart met het advies van de commissie Roemer *Van rijles naar rijonderwijs*³ wat zal leiden tot andere eisen aan de rijopleiding. De voortgang hiervan wordt u telkens jaarlijks met de Kamerbrief stand van zaken verkeersveiligheid toegezonden. Verder werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat verder aan beleid voor voertuigen die niet onder een Europese typegoedkeuring vallen, zoals lichte elektrische voertuigen in het LEV-kader⁴. Een helmplicht tot 18 jaar voor elektrische fietsen en/of LEVs, kan worden meegenomen in de AMvB waarmee de regels voor gebruikers van LEVs worden geïmplementeerd. De voorstellen voor de beleidsmatige wijzigingen, of updates hierover, worden de komende jaren aan de Kamer aangeboden. Eerdere toezeggingen

³ Kamerstuk 29 398, nr. 1110

⁴ Kamerstuk 29 398, nr. 1086

over de modernisering van de Wegenwet⁵ zullen worden uitgewerkt in het kader van de aangekondigde inbouw van de Wegenwet in de Omgevingswet⁶.

2. Wijzigingen binnen de structuur

Op onderdelen staan gedetailleerde artikelen op wetsniveau. Het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gaat kijken of delen van deze teksten op de juiste plek in de wegenverkeersregelgeving staan of naar een lager niveau in de regelgeving kunnen worden gebracht (AMvB of ministeriële regeling). Zodat in de toekomst onderdelen sneller gewijzigd kunnen worden en zo mee kunnen bewegen met toekomstige ontwikkelingen. Hierdoor wordt de balans hersteld in de structuur van wet, AMvB's en ministeriële regelingen. Denk hierbij aan de specifieke taakbeschrijvingen van CBR en RDW, om die van het hoogste wetsniveau te verplaatsen naar het niveau van uitvoeringsvoorschriften. In nauw overleg met CBR en RDW bekijkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat hoe dit het beste aangepast wordt. De voorstellen worden, vergelijkbaar met het proces van een wetswijziging, de komende jaren separaat aan de Kamer aangeboden.

3. Periodiek onderhoud

Sinds het inwerkingtreden van de WWV 1994 en het RVV 1990 is het verkeersbeeld veranderd. Zo zijn er nieuwe soorten voertuigen gekomen en wordt er anders gedacht over ruimtelijke ordening en bijbehorende weginrichting. Daarbij komen de functie en inrichting van een weg niet altijd overeen met het wettelijke kader en het verwachtingspatroon van weggebruikers. Zo zijn met de tijd concepten als spitsstroken, fietsstraten en 'shared spaces' opgekomen. De wegenverkeersregelgeving voorziet niet in deze gevallen of is hier onvoldoende op aangepast. Hierdoor ontvangt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat veel vragen over uitleg en interpretatie van de wegenverkeersregelgeving, van zowel wegbeheerders als weggebruikers. Ook ontvangt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat met regelmaat verzoeken om regelgeving te actualiseren.

Het is belangrijk dat verkeersregels en verkeerstekens eenduidig zijn en dat de toepassing aansluit bij het verwachtingspatroon dat weggebruikers bij weginrichting hebben. Om die reden werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat diverse periodieke wijzigingsvoorstellen voor regelgeving uit. Deze wijzigingen hebben vooral als doel om achterstallig onderhoud weg te werken. Ook kan het zijn dat door de digitalisering inconsistenties in regelgeving duidelijk worden. Inconsistenties waar de mens op kan anticiperen, maar waar dat voor toekomstige systemen in voertuigen mogelijk

⁵ Onder andere Kamerstuk 29 892, nr. 17

⁶ Kamerstuk 33 962, nr. 3 en Kamerstuk 34 986, nr. 3.

wel een uitdaging wordt. Het is nodig om in de wegenverkeersregelgeving ruimte te scheppen voor deze ontwikkelingen. Vanwege het aantal gewenste en noodzakelijke aanpassingen werkt het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat die in jaarlijkse tranches uit en biedt deze aan de Kamer aan. Een concreet voorstel dat in 2026 wordt verwacht, gaat over het implementeren van het gewijzigde Verdrag inzake verkeerstekens (de Weense Conventie).

Doel van deze onderhoudswijzigingen is dat inconsistenties worden opgelost, zodat de regelgeving voor zowel mens als machine begrijpelijk, toepasbaar en handhaafbaar wordt en blijft.

Andere instrumenten

Andere instrumenten worden benut wanneer een wetswijziging niet nodig is om duidelijkheid te creëren. Bijvoorbeeld in de vorm van het geven van informatie, presentaties of campagnes om de burgers, bedrijven, overheden en organisaties te informeren of om verandering te bewerkstelligen. Zo zijn veel ontwerpnormen en richtlijnen nu niet vrij toegankelijk (zonder betaling voor geïnteresseerden), terwijl deze als onderbouwing worden gebruikt voor herinrichting van wegen. Hierbij kunnen mensen rechtstreeks in hun belangen worden geraakt (eigendom, omrijden, verlies aan parkeer- of groenvoorzieningen of veiligheid op de weg). Daar wil ik verandering in brengen.

De wegenverkeersregelgeving is omvangrijk en raakt weggebruikers en veel organisaties in meer of mindere mate. Voor maatregelen in alle sporen geldt dat een passend proces wordt opgestart om stakeholders zoals andere departementen, medeoverheden, uitvoeringsorganisaties, belangenorganisaties en kennisinstellingen op een juiste manier te betrekken.

Uitkomsten van de modernisering wegenverkeersregelgeving

De hierboven beschreven aanpak van de modernisering moet leiden tot wegenverkeersregelgeving die:

- beter te begrijpen is door mens en voertuig;
- beter te begrijpen en gebruiken is door uitvoeringsorganisaties en wegbeheerders;
- beter handhaafbaar is;
- eigentijds en toekomstgericht is, en beter kan meebewegen met toekomstige ontwikkelingen.

Door de modernisering van de wegenverkeersregelgeving is de Nederlandse wetgeving straks weer up-to-date, benut Nederland de kansen die innovatie biedt voor o.a. verkeersveiligheid, wordt achterstallig onderhoud weggewerkt en worden de verkeersregels begrijpelijker voor de weggebruiker én toekomstige slimme voertuigen.

De modernisering van de wegenverkeersregelgeving is een meerjarig en continu proces. Ik zal de Kamer daarom regelmatig informeren over de voortgang op de verschillende sporen.

De minister van Infrastructuur en Waterstaat,
R. Tieman