



## **Besluit van 2 juli 2012, nr. 12.000114, tot wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met enkele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid [ONTWERPTEKST ZOALS AANGEBODEN AAN DE AFDELING ADVISERING VAN DE RAAD VAN STATE]**

### **Ontwerpbesluit**

Wij Beatrix, bij de gratie Gods, Koningin der Nederlanden, Prinses van Oranje-Nassau, enz. enz. enz.

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 16 november 2011, nr. IenM/BSK-2012/100594, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op richtlijn nr. 91/439/EEG van de Raad van de Europese Gemeenschappen van 29 juli 1991 betreffende het rijbewijs (PbEG L 237) en de artikelen 13, eerste lid, 111, eerste lid, onderdeel b, en 186, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van 20 maart 2012, nr. W14.12.0025/IV);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van 26 juni 2012, nr. IenM/BSK-2012/107624, Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

#### **ARTIKEL I**

Het RVV 1990 wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 21, onderdeel a, van het RVV 1990 wordt '120 km per uur' vervangen door: 130 km per uur.

B

In artikel 45 wordt 'stapvoets' vervangen door: 15 km per uur.

#### **ARTIKEL II**

Het BABW wordt als volgt gewijzigd:

A

In artikel 1 wordt, onder verandering van de punt aan het slot van onderdeel i door een puntkomma, een onderdeel toegevoegd, luidende:

j. *wet*: Wegenverkeerswet 1994.

B

In artikel 60, tweede lid, onderdeel c, wordt 'voor' vervangen door: op.

C

Artikel 60a wordt als volgt gewijzigd:

1. In het eerste lid, onderdeel b, wordt voor 'de wegvakken' ingevoegd: het wegvak of.



2. In het eerste lid, onderdeel c, wordt 'tenminste' vervangen door: ten minste.

3. Het tweede lid vervalt.

4. Het derde lid wordt vernummerd tot tweede lid.

D

In artikel 60c, tweede lid, onderdeel d, wordt de puntkomma vervangen door een punt.

E

Artikel 60e, tweede lid, komt te luiden:

2. Het verkeersbesluit zoals dat luidde tot het tijdstip waarop het experimentverkeersbesluit van kracht werd, herleeft met ingang van de datum waarop het experimentverkeersbesluit vervalt of wordt ingetrokken, tenzij een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 15, eerste lid, van de wet met ingang van die datum in werking treedt.

F

Artikel 60f, eerste lid, komt te luiden:

1. In bijzondere omstandigheden kan Onze Minister tijdens het experiment het experimentverkeersbesluit wijzigen of intrekken.

G

In artikel 60g wordt 'treedt een besluit als bedoeld in artikel 60 of 60f, eerste lid,' vervangen door: treedt een experimentverkeersbesluit of een besluit tot wijziging of tot intrekking van een experimentverkeersbesluit.

### **ARTIKEL III**

In artikel 73a van het Reglement rijbewijzen vervalt ', de wielbasis ten minste 4,00 m'.

### **ARTIKEL IV**

De artikelen van dit besluit treden in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden vastgesteld, met uitzondering van artikel I, onderdeel B, dat in werking treedt met ingang van 1 januari 2013, en met uitzondering van artikel III, dat in werking treedt met ingang van 19 januari 2013.

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,*



## NOTA VAN TOELICHTING

### 1.1 Maximumsnelheid op autosnelweg naar 130 km per uur

*Artikel I (wijziging van artikel 21, onderdeel a, van het RVV 1990)*

Het onderhavige besluit heeft allereerst tot doel het RVV 1990 zodanig te wijzigen, dat de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen verhoogd wordt naar 130 km per uur. Deze verhoging van de maximumsnelheid is voorzien in het regeerakkoord van het kabinet-Rutte-Verhagen. In de eerste plaats levert de verhoging van de maximumsnelheid een kortere reistijd op. De economie vaart hier wel bij. Daarnaast sluit een verhoogde maximumsnelheid beter aan bij het verwachtingspatroon van de automobilist. Daar waar vanwege de luchtkwaliteit, de geluidhinder of de natuur een permanente snelheidsverhoging naar 130 km/h niet mogelijk is, is bezien of buiten de spitsuren of – als dat ook niet mogelijk blijkt – in de avond en nacht de maximumsnelheid omhoog kan. De verhoging van de maximumsnelheid naar 130, 120 of 100 km/h, permanent dan wel dynamisch, wordt gefaseerd uitgerold. In maart 2012 is gestart met een experiment met dynamische snelheidsverhogingen op acht trajecten.

Voorheen was de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen 120 km per uur. De nieuwe maximumsnelheid van 130 km per uur zal niet gelden op de wegvakken van autosnelwegen waar verkeersborden A1 en A3 van bijlage 1 van het RVV 1990 een andere maximumsnelheid aangeven. Dit volgt uit artikel 63 van het RVV 1990. Een dergelijke lagere maximumsnelheid kan onder meer gewenst zijn met het oog op de luchtkwaliteit, de verkeersveiligheid, de natuurbescherming of het beperken van de geluidhinder.

Inmiddels heb ik de Tweede Kamer op 28 november 2011 bij brief<sup>1</sup> geïnformeerd dat het bovengenoemde experiment succesvol is verlopen. Daarom wordt, gelet ook op de effecten van de invoering van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h op milieu, natuur en verkeersveiligheid, met ingang van 1 september 2012 de algemene maximumsnelheid op autosnelwegen in Nederland verhoogd naar 130 km/h.

De Tweede Kamer heeft naar aanleiding van het debat over deze brief op 22 december 2011 twee moties aangenomen. Met de eerste motie verzoekt de Kamer de regering de snelheid niet te verhogen op wegen waar dit investeringen zou vergen in maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit<sup>2</sup>. Afzien van investeringen in schermen voor de luchtkwaliteit heeft tot gevolg dat de maximumsnelheid op een beperkt aantal trajecten – met een totale lengte van ca. 68 km – niet kan worden verhoogd binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit. De tweede motie verzoekt de regering de maximumsnelheid pas te verhogen nadat de kritische ontwerpelementen voor de verkeersveiligheid zijn aangepakt.<sup>3</sup> Uitvoering van deze motie leidt tot een andere fasering van de uitrol, maar niet tot wijziging van het eindbeeld in 2015.

### 1.1 Maximumsnelheid op woonerven

*Artikel I, onderdeel B (wijziging artikel 45 van het RVV 1990)*

In artikel 45 RVV 1990 was bepaald dat bestuurders binnen een erf niet sneller mogen rijden dan stapvoets. Het RVV 1990 gaf niet aan wat onder stapvoets moet worden verstaan. In zijn arrest van 5 oktober 1999, zaaknummer 11-99-V, heeft de Hoge Raad bevestigd dat het juist wordt geacht als toegestane snelheid op een woonerf de snelheid te hanteren die met een motorvoertuig technisch minimaal mogelijk is en dat aannemelijk wordt geacht dat deze snelheid 15 kilometer per uur bedraagt. Omdat in de praktijk is gebleken dat bestuurders onvoldoende op de hoogte zijn van die uitspraak van de Hoge Raad, wordt 'stapvoets' in het artikel vervangen door: 15 km per uur.

## 2. Bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid

### 2.1 Algemeen

Het onderhavige besluit heeft voorts tot doel enkele wijzigingen aan te brengen in hoofdstuk VII van het BABW. Dit hoofdstuk regelt onder welke voorwaarden de Minister van Infrastructuur en Milieu een tijdelijk verkeersbesluit kan nemen ten behoeve van een experiment met een variabele maximumsnelheid op een of meerdere wegvakken onder beheer van het Rijk. Een dergelijk experiment heeft tot doel inzicht te verkrijgen in de volgende effecten van een variabele maximumsnelheid: de verkeerskundige effecten, de effecten op de geluidbelasting en de luchtkwaliteit, de gevolgen voor de verkeersveilig-

<sup>1</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 636, nr. 13.

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 646, nr. 15.

<sup>3</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 646, nr. 16.



heid en de effecten op de naleving van de maximumsnelheid.

Een dergelijk tijdelijk verkeersbesluit – een zogenoemd experimentverkeersbesluit – kan ten hoogste voor de duur van twee jaar gelden. Ook volgt uit dit hoofdstuk dat de Minister van Infrastructuur en Milieu bij het nemen, wijzigen of intrekken van een dergelijk verkeersbesluit kan afwijken van bepaalde artikelen uit de Wet geluidhinder, het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens. De bevoegdheid om te mogen afwijken van hoofdstuk II, paragraaf 4, van de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens leidt er bijvoorbeeld toe dat geëxperimenteerd kan worden met (hogere) maximumsnelheden die op grond van die uitvoeringsvoorschriften nog niet worden toegepast.

## **2.2 Gevolgen de intrekking van een experimentverkeersbesluit**

*Artikel II, onderdeel E (wijziging van artikel 60e, tweede lid, van het BABW)*

Artikel 60e, tweede lid, van het BABW regelt de rechtsgevolgen van het vervallen van een experimentverkeersbesluit: de oude rechtstoestand herleeft, tenzij een nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld. Er is geen reden de rechtsgevolgen van het vervallen van een experimentverkeersbesluit anders te behandelen dan de situatie bij het intrekken van een experimentverkeersbesluit: in beide gevallen dient de oude rechtstoestand te herleven, tenzij er een nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld. Daarom is de werkingssfeer van artikel 60e, tweede lid, van het BABW uitgebreid naar de situatie dat een experimentverkeersbesluit wordt ingetrokken.

## **2.3 Verruiming van de mogelijkheden tot wijziging en intrekking van een experimentverkeersbesluit**

*Artikel II, onderdeel F (wijziging van artikel 60f, eerste lid, van het BABW)*

Door middel van het onderhavige besluit wordt de bepaling waaruit volgt dat de Minister experimentverkeersbesluiten slechts kan wijzigen en intrekken in het geval zich tijdens het experiment onvoorziene omstandigheden of ontoelaatbare effecten voordoen, gewijzigd. Uit een oogpunt van flexibiliteit wordt het mogelijk gemaakt een experimentverkeersbesluit tijdens het experiment in bijzondere omstandigheden te wijzigen of in te trekken. Hieronder worden in ieder geval verstaan onvoorziene omstandigheden of ontoelaatbare effecten. Niet uitgesloten is dat ook in andere situaties een tussentijdse intrekking van een experimentverkeersbesluit mogelijk moet zijn. Daarom is gekozen voor de term 'bijzondere omstandigheden'. De algemene bestuursrechtelijke kaders, zoals deze bijvoorbeeld zijn neergelegd in de Algemene wet bestuursrecht, vormen voldoende waarborg voor een zorgvuldige toepassing van deze bijzondere intrekkingsbevoegdheid.

In bijzondere gevallen kan het wenselijk zijn om een experimentverkeersbesluit te wijzigen of in te trekken. Het intrekken van een experimentverkeersbesluit kan bijvoorbeeld eveneens gewenst zijn, indien het niet de bedoeling is dat na afloop van dat tijdelijke besluit de maximumsnelheid op een bepaald wegvak uit het experiment weer wordt weergegeven met behulp van verkeersborden. Op het moment dat het experimentverkeersbesluit van rechtswege vervalt, wordt er namelijk weer een verkeersbesluit van kracht op grond waarvan borden worden geplaatst waarmee de maximumsnelheid kan worden weergegeven. Het intrekken van het experimentverkeersbesluit kan daarom in sommige gevallen meer voor de hand liggen dan het afwachten van het moment waarop het van rechtswege vervalt.

## **2.4 Wijziging in verband met samenvoeging van ministeries**

*Artikel II, onderdeel C, subonderdeel 3 (wijziging van artikel 60a, tweede lid, van het BABW)*

De verplichting voor de Minister van Verkeer en Waterstaat om de wegvakken waarop een experiment zal worden gehouden, aan te wijzen ná overleg met de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer wordt geschrapt. Deze verplichting is overbodig geworden, omdat bij koninklijk besluit van 14 oktober 2010 houdende de departementale herindeling (Stcrt. 16528) met betrekking tot veiligheid geregeld is dat de Minister van Infrastructuur en Milieu de taken en bevoegdheden van deze beide ministers heeft overgenomen.

## **2.5 Herformulering van enkele bepalingen**

*Artikel II, onderdelen C, subonderdeel 1, en G (wijziging van artikel 60a, eerste lid, onderdeel b, en van artikel 60g van het BABW)*

Dit eerste type redactionele aanpassingen heeft tot doel enkele bepalingen uit hoofdstuk VII van het BABW zodanig te herformuleren, dat deze meer overeen zullen komen met in het wegenverkeersrecht gebruikte, aanverwante formuleringen.



## 2.6 Correctie van taalkundige onvolkomenheden

*Artikel II, onderdeel B, C, subonderdeel 2 en D (wijziging van artikel 60, tweede lid, onderdeel c, van het BABW, wijziging van artikel 60a, eerste lid, onderdeel c, van het BABW en wijziging van artikel 60c, tweede lid, onderdeel d, van het BABW)*

Dit tweede type redactionele aanpassingen bestaat uit de correctie van enkele taalkundige onvolkomenheden in de artikelen 60, 60a en 60c van het BABW.

## 2.7 Herstel van een wetstechnische omissie

*Artikel I, onderdeel A (wijziging van artikel 1 BABW)*

In een aantal artikelen in hoofdstuk VII het BABW wordt verwezen naar artikelen van de wet (Wegenverkeerswet 1994), zonder dat in het BABW een definitie van die wet was opgenomen. Artikel 1 van het BABW is daarom op dat punt aangevuld.

## 3. Examenrijtuigen

*Artikel III (wijziging van artikel 73a van het Reglement rijbewijzen)*

Gebleken is dat door de eis in artikel 73a van het Reglement rijbewijzen (Rr) dat het motorrijtuig waarmee het praktijkexamen voor de categorie D1 wordt afgelegd, een wielbasis moet hebben van tenminste 4,00 m, enkele bestaande voertuigen van de categorie D1 niet geschikt zijn als examenrijtuig, terwijl hiermee wel een valide examen kan worden afgenomen. Door het alsnog schrappen van deze eis in artikel 73a van het Rr kunnen deze motorrijtuigen toch worden gebruikt als examenrijtuig. Met het oog hierop treedt dit onderdeel op hetzelfde tijdstip in werking als de overige regelgeving met betrekking tot de implementatie van richtlijn nr. 2006/126/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 20 december 2006 betreffende het rijbewijs (PbEU L 403). Verwezen wordt naar het daartoe strekkende inwerkingtredingsbesluit (Stb. 2012, 161).

## 4. Handhaving

Een ontwerp van het onderhavige besluit is voorgelegd aan het College van Procureurs-Generaal en aan de Expertgroep Voorbereiden van vtsPN (voorziening tot samenwerking Politie Nederland). Zowel het college, als de expertgroep heeft geen kanttekeningen geplaatst bij de handhaafbaarheid van het ontwerp.

## 5. Milieu

Met de onderhavige wijziging van artikel 21, onderdeel a, van het RVV 1990 wordt geregeld dat de maximumsnelheid op autosnelwegen 130 km per uur bedraagt. Deze snelheid geldt als niet met de borden A1 of A3 van bijlage 1 van het RVV 1990 een lagere maximumsnelheid is aangegeven.

Of en in welke mate er als gevolg van de onderhavige wijziging milieueffecten optreden is afhankelijk van de vraag op welk deel van de autosnelwegen daadwerkelijk een maximumsnelheid van 130 km per uur gaat gelden. Om deze vraag te kunnen beantwoorden is door Rijkswaterstaat uitgebreid onderzoek gedaan naar de milieueffecten<sup>4</sup>. Daarbij zijn de uitkomsten betrokken van het experiment met een dynamische maximumsnelheid tot 130 km per uur op de A2, de A6, de A7, de A16, de A17, de A32, de A37 en de A58. Op basis van het waargenomen rijgedrag op de trajecten van het experiment is de emissiefactor bepaald voor luchtverontreinigende stoffen en het effect op de geluidhinder bij een maximumsnelheid van 130 km per uur. Met behulp hiervan zijn de effecten van de voorgenomen snelheidsverhoging per traject van het hoofdwegennet doorgerekend. Aan de hand van deze modelmatige doorrekening is bezien of de maximumsnelheid verhoogd kan worden binnen de wettelijke normen voor luchtkwaliteit en geluid. Voor wegen waar dit niet mogelijk blijkt, zal ik ofwel compenserende maatregelen treffen, ofwel de maximumsnelheid slechts een deel van de dag verhogen naar 130 km per uur, ofwel de maximumsnelheid helemaal niet verhogen naar 130 km per uur.

Naast de effecten op luchtkwaliteit en geluid heb ik onderzoek laten uitvoeren naar de effecten van een snelheidsverhoging op 60 natuurgebieden (Natura2000 gebieden, Beschermd Natuurmonumenten) gelegen langs autosnelwegen. Juridisch kader hiervoor vormt de Natuurbeschermingswet. De

<sup>4</sup> Rijkswaterstaat, *Onderzoek invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h*, november 2011, bijlage bij Kamerstukken II 2011/12, 32 646, nr. 13.



uitgevoerde onderzoeken naar de effecten van extra geluid en stikstofdepositie hebben waar nodig de diepgang van een 'passende beoordeling'. In een aantal gevallen is uit het natuuronderzoek gebleken dat de snelheid slechts een deel van de dag kan worden verhoogd. Voor andere gebieden zijn maatregelen noodzakelijk om een gedeeltelijke of permanente snelheidsverhoging mogelijk te maken. In deze gevallen wordt vooralsnog van een verhoging van de maximumsnelheid afgezien. Op wegvakken waar de maximumsnelheid niet of een deel van de dag verhoogd kan worden naar 130 km/h zal ik met verkeersborden A1 en A3 voor de gehele dag, dan wel een deel van de dag, een lagere maximumsnelheid instellen. Hiertoe zal ik de benodigde verkeersbesluiten nemen.

De uitkomsten van de onderzoeken en de keuze voor de trajecten waarop ik voornemens ben de snelheid de gehele of een deel van de dag te verhogen, heb ik op eerder genoemde brief van 28 november 2011 uiteengezet in een brief aan de Tweede Kamer.

## 6. Voorhang

Het ontwerp van het onderhavige besluit is op grond van artikel 2b van de Wegenverkeerswet 1994 aan beide kamers der Staten-Generaal overgelegd.

Vanuit beide kamers zijn vragen gesteld bij het ontwerp over de timing van het ontwerpbesluit in relatie tot het experiment, de compenserende maatregelen, de handhaving bij snelheidsovertredingen, de effecten op de verkeersveiligheid, de maatregelen ten behoeve van de luchtkwaliteit en geluidhinder, de effecten op de doorstroming van het verkeer en de procedure met betrekking tot experimenten. Deze vragen zijn beantwoord<sup>5</sup>.

De voorhang heeft niet geleid tot aanpassingen in de tekst van het onderhavige besluit. Wel is de toelichting op een aantal punten gewijzigd.

## 7. Administratieve lasten

Het onderhavige besluit leidt niet tot administratieve lasten voor burgers of bedrijven.

## 8. Vaste Verandermomenten

Met uitzondering van de wijziging van artikel 45 RVV 1990 en de wijziging van artikel 73a van het Rr treden de artikelen van deze algemene maatregel van bestuur in werking met ingang van een bij koninklijk besluit te bepalen datum.

De wijziging van artikel 45 RVV 1990 treedt in werking met ingang van 1 januari 2013, gelijktijdig met de daaraan verbonden wijziging van de bijlage bij de Wet Mulder. De inwerkingtredingsdatum van de wijziging van artikel 45 RVV 1990 is overeenkomstig de vaste verandermomenten (VVM).

De wijziging van artikel 73a Rr treedt in werking op het tijdstip waarop de wet van 26 januari 2012 tot wijziging van de Wegenverkeerswet 1994 en de Wet rijonderricht motorrijtuigen 1993 in verband met de implementatie van de derde rijbewijsrichtlijn (Stb. 2012, 39) in werking treedt. Er wordt een uitzondering gemaakt op de systematiek van de VVM, omdat de datum van inwerkingtreding in feite wordt gekoppeld aan de in de beide richtlijnen opgenomen datum van inwerkingtreding (19 januari 2013).

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,*

<sup>5</sup> Zie respectievelijk Kamerstukken II 2010/11, 32 646, nr. 12 en Kamerstukken I 2010/11, 32 646, B.



## Advies Raad van State

No. W14.12.0025/IV  
's-Gravenhage, 20 maart 2012

Aan de koningin

Bij Kabinetsmissive van 23 januari 2012, no.12.000114, heeft Uwe Majesteit, op voordracht van de Minister van Infrastructuur en Milieu, bij de Afdeling advisering van de Raad van State ter overweging aanhangig gemaakt het ontwerpbesluit tot wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met enkele redactionele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid, met nota van toelichting.

Het ontwerpbesluit bevat een wijziging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) in verband met een verhoging van de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen naar 130 km per uur. Tevens omvat het ontwerpbesluit aanpassingen van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) waar het gaat om de bepalingen betreffende experimentverkeersbesluiten.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de noodzaak en neveneffecten van de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid en over de aanpassingen van het BABW. Zij is van oordeel dat in verband daarmee aanpassing van het ontwerpbesluit wenselijk is.

### 1. Noodzaak en neveneffecten

In de nota van toelichting bij het ontwerpbesluit tot verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km/h luidt de motivering als volgt: 'In de eerste plaats levert de verhoging van de maximumsnelheid een kortere reistijd op (tot maximaal 8%). De economie vaart hier wel bij. Daarnaast sluit een verhoogde maximumsnelheid beter aan bij het verwachtingspatroon van de automobilist. Daar waar vanwege de luchtkwaliteit, de geluidshinder of de natuur een permanente snelheidsverhoging naar 130 km/h niet mogelijk is, is bezien of buiten de spitsuren of – als dat ook niet mogelijk blijkt – in de avond en nacht de maximumsnelheid omhoog kan.'<sup>6</sup> De Afdeling merkt hierover het volgende op.

- a. Het voorliggende ontwerpbesluit brengt mee dat een verhoging van de maximumsnelheid wordt gerealiseerd die effecten heeft op de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting. De Afdeling merkt op dat de toelichting een buitengewoon summiere motivering van de noodzaak van de regeling bevat. Voorts gaat de toelichting slechts in beperkte mate in op de effecten van de regeling ten aanzien van onder meer de verkeersveiligheid, de luchtkwaliteit en de geluidsbelasting en bevat zij geen duidelijke kosten-batenanalyse. Hierdoor wordt de belangenafweging die aan het ontwerpbesluit ten grondslag ligt onvoldoende inzichtelijk gemaakt.
- b. Vanwege de effecten zal de nieuwe maximumsnelheid niet op al die wegvakken gelden waar thans een maximumsnelheid van 120 km/h geldt, en zullen op grote schaal dynamische snelheden worden ingevoerd.<sup>7</sup> Deze aanpak van de minister zal leiden tot een grotere variatie van maximumsnelheden op de autosnelwegen, waardoor voor de weggebruikers verwarring kan ontstaan. Gelet hierop zou het wenselijk zijn dat de toelichting ingaat op de vraag hoe de maximumsnelheden die gelden zo goed mogelijk aan de weggebruikers worden meegedeeld.
- c. In de toelichting wordt verschillende keren verwezen naar parlementaire documenten die betrekking hebben op de voorbereiding van het voorliggende ontwerpbesluit.<sup>8</sup> Een nota van toelichting moet echter zelfstandig leesbaar zijn. Wat betreft de uitkomsten van onderzoeken naar de effecten van een regeling kan niet worden volstaan met verwijzing naar die parlementaire documenten.

De Afdeling adviseert de toelichting te voorzien van een toereikende motivering van de noodzaak van de voorgestelde wijziging van de maximumsnelheid en tevens in te gaan op de neveneffecten van deze maatregel.

### 2. De aanpassingen van het BABW

De wijzigingen onder artikel II van het ontwerpbesluit hebben betrekking op artikelen van het BABW die gaan over experimentverkeersbesluiten. Deze bijzondere categorie verkeersbesluiten maakt het

<sup>6</sup> Toelichting, paragraaf 1.

<sup>7</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 646, nr. 13, blz. 4.

<sup>8</sup> Toelichting, paragraaf 1 en 4.



mogelijk dat voor wegvakken in beheer bij het Rijk tijdelijke verkeersbesluiten kunnen worden genomen voor toepassing van een variabele snelheid voor de duur van ten hoogste twee jaar. De titel van het ontwerpbesluit spreekt over 'enkele redactionele aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid'. De Afdeling maakt over de voorgestelde wijzigingen enkele opmerkingen. Eerst gaat zij in op de huidige systematiek.

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 geschiedt de plaatsing of verwijdering van bepaalde verkeerstekens en onderborden krachtens een verkeersbesluit, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd.<sup>9</sup> Ten aanzien van de totstandkoming van verkeersbesluiten gelden – naast de algemene bestuursrechtelijke regels en beginselen – bijzondere wettelijke procedures en waarborgen, zoals bijvoorbeeld krachtens het BABW voorgeschreven overlegprocedures en de mogelijkheid om op grond van de Wegenverkeerswet 1994 in beroep te gaan tegen een verkeersbesluit bij de rechtbank.<sup>10</sup>

Bij experimentverkeersbesluiten kunnen, vanwege het experimentele en tijdelijke karakter van deze besluiten, dergelijke procedures en waarborgen buiten toepassing worden gelaten.<sup>11</sup> Gedurende het experiment wordt beslist of de experimentele situatie wordt omgezet in een definitieve verkeerssituatie. Als men daartoe wil overgaan wordt een regulier verkeersbesluit vastgesteld, waarvoor de wettelijke procedures en waarborgen weer gelden. Indien geen nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld, herleeft de oude rechtssituatie.<sup>12</sup>

De voorgenomen wijzigingen zien onder meer op de rechtsgevolgen van het van rechtswege vervallen van een experimentverkeersbesluit en op de gronden van intrekking van een experimentverkeersbesluit.

#### *a. Rechtsgevolgen van het vervallen van een experimentverkeersbesluit*

Het geldende artikel 60e, tweede lid, BABW regelt de rechtssituatie op het moment dat een experimentverkeersbesluit komt te vervallen:

'Het verkeersbesluit zoals dat luidde tot het tijdstip waarop het experimentverkeersbesluit van kracht werd, herleeft met ingang van de datum waarop het experimentverkeersbesluit vervalt, tenzij een verkeersbesluit als bedoeld in artikel 15, eerste lid, met ingang van die datum in werking treedt.'

Ingevolge het ontwerpbesluit komt dit voorschrift als volgt te luiden:

'Indien krachtens een experimentverkeersbesluit een of meerdere verkeerstekens of onderborden verwijderd zijn, wordt het verkeersbesluit krachtens welke die verkeerstekens of onderborden geplaatst waren, opnieuw van kracht op het moment dat het experimentverkeersbesluit vervalt, tenzij een ander verkeersbesluit met ingang van die dag in werking treedt.'

Volgens de toelichting gaat het hier om een redactionele wijziging. De Afdeling meent echter dat deze wijziging leidt tot een inperking van de reikwijdte van artikel 60e, tweede lid. De voorgestelde regeling ziet alleen op die situaties waarbij op basis van een experimentverkeersbesluit verkeerstekens en onderborden zijn *verwijderd*. Er wordt niet geregeld wat de rechtssituatie is na beëindiging van een experimentverkeersbesluit op basis waarvan verkeerstekens en onderborden zijn *geplaatst*.

De Afdeling is van oordeel dat ook duidelijk geregeld moet zijn wat de rechtssituatie is nadat een experimentverkeersbesluit op grond waarvan verkeerstekens of onderborden zijn geplaatst, komt te vervallen.

De Afdeling adviseert in de toelichting op het bovenstaande in te gaan, en zo nodig het ontwerpbesluit aan te passen.

#### *b. Intrekking van experimentverkeersbesluiten en de rechtsgevolgen daarvan*

Ingevolge het ontwerpbesluit vervalt artikel 60f, eerste lid, BABW.<sup>13</sup> Dit artikellid bepaalt dat wanneer zich tijdens een experiment onvoorziene omstandigheden of ontoelaatbare effecten voordoen, de Minister het experimentverkeersbesluit kan wijzigen of intrekken. De wijziging wordt als volgt toegelicht:

<sup>9</sup> Artikel 15, eerste lid, Wegenverkeerswet 1994.

<sup>10</sup> Artikelen 21 e.v. BABW en artikel 20 Wegenverkeerswet 1994.

<sup>11</sup> Zie artikel 186 Wegenverkeerswet en artikel 60b BABW.

<sup>12</sup> Artikel 60e, tweede lid.

<sup>13</sup> Artikel II, onderdeel F.





'Door middel van het onderhavige besluit wordt de bepaling waaruit volgt dat de Minister experimentverkeersbesluiten slechts kan wijzigen en intrekken in het geval zich tijdens het experiment onvoorziene omstandigheden of ontoelaatbare effecten voordoen, geschrapt. Ook in andere gevallen kan het wenselijk zijn om een experimentverkeersbesluit te wijzigen of in te trekken. Het intrekken van een experimentverkeersbesluit kan bijvoorbeeld eveneens gewenst zijn, indien het niet de bedoeling is dat na afloop van dat tijdelijke besluit de maximumsnelheid op een bepaald wegvak uit het experiment weer wordt weergegeven met behulp van verkeersborden. Op het moment dat het experimentverkeersbesluit van rechtswege vervalt, wordt er namelijk weer een verkeersbesluit van kracht op grond waarvan borden worden geplaatst waarmee de maximumsnelheid kan worden weergegeven. Het intrekken van het experimentverkeersbesluit kan daarom in sommige gevallen meer voor de hand liggen dan het afwachten van het moment waarop het van rechtswege vervalt.'<sup>14</sup>

Het is de Afdeling ten eerste niet duidelijk waarom de regering ervoor kiest artikel 60f, eerste lid, BABW te doen vervallen indien wordt beoogd de mogelijkheden tot wijziging en intrekking van een experimentbesluit te verruimen. Bij de totstandkoming van de artikelen inzake experimentverkeersbesluiten werd artikel 60f, eerste lid, BABW nodig geacht om een specifieke voorziening te treffen voor gevallen waarin experimenten onverwacht zeer negatieve gevolgen hebben voor de aspecten die worden onderzocht of andere nadelige gevolgen hebben.<sup>15</sup> De Afdeling acht een voorschrift dat limitatief aangeeft in welke omstandigheden experimentverkeersbesluiten tussentijds kunnen worden gewijzigd of ingetrokken nog steeds noodzakelijk en gewenst. Het waarborgt dat experimenten waartoe wordt besloten worden afgerond en dat de doeltreffendheid en neveneffecten daarvan worden geëvalueerd, tenzij zich bijzondere omstandigheden voordoen. Indien de huidige gronden voor intrekking te restrictief worden geacht, ligt het meer in de rede een of meer gronden voor wijziging of intrekking aan het bestaande voorschrift toe te voegen dan het voorschrift in zijn geheel te schrappen.

Voorts leidt de Afdeling uit de toelichting af, dat uitbreiding van de mogelijkheden tot intrekking van experimentverkeersbesluiten mede tot doel heeft te verhinderen dat na een experiment het oude verkeersbesluit herleeft zonder dat een nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld. De Afdeling acht dit niet verenigbaar met de systematiek van de huidige regeling zoals deze aan het begin van deze paragraaf is geschetst. Indien een experimentverkeersbesluit wordt ingetrokken dient het oude verkeersbesluit te herleven, tenzij een nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld. Anders zou door vaststelling en intrekking van een experimentverkeersbesluit de verkeerssituatie op een wegvak definitief kunnen worden gewijzigd, zonder dat een regulier verkeersbesluit met inachtneming van de daarbij behorende waarborgen wordt vastgesteld. De Afdeling meent om die reden dat alsnog moet worden voorzien in een regeling die het oude verkeersbesluit doet herleven na intrekking van een experimentverkeersbesluit dan wel die verplicht tot het vaststellen van een nieuw verkeersbesluit.<sup>16</sup>

De Afdeling adviseert het ontwerpbesluit en de toelichting daarbij aan te passen.

### *c. Verband met de verhoging van de maximumsnelheid*

Indien wordt beoogd door middel van de onder a en b genoemde wijzigingen een vereenvoudigde procedure te scheppen om de maximumsnelheid van 130 km per uur in een keer op zoveel mogelijk wegvakken in te voeren, dan merkt de Afdeling op dat zij de wijze waarop dit thans wordt gerealiseerd niet wenselijk acht. Aanpassing van de maximumsnelheid op trajecten waar een verkeersbesluit geldt, vergt op grond van de Wegenverkeerswet een nieuw verkeersbesluit, inclusief de daarbij behorende procedures en waarborgen. Mocht de regering het wenselijk achten om daar een uitzondering op te maken, dan zal zij daartoe een specifieke regeling met toelichting moeten voorleggen.

De Afdeling adviseert het bovenstaande bij de vaststelling van het besluit in aanmerking te nemen.

## **3. Redactionele kanttekeningen**

Voor redactionele kanttekeningen verwijst de Afdeling naar de bij het advies behorende bijlage.

<sup>14</sup> Artikelsgewijze toelichting bij artikel II, onderdeel F.

<sup>15</sup> Stb. 2008, 376.

<sup>16</sup> Voor zover de regering vindt dat het huidige artikel 60e, tweede lid, reeds voorziet in deze regeling, merkt de Afdeling dat die bepaling enkel ziet op de situatie van het vervallen van een experimentverkeersbesluit na het verlopen van de duur ervan, en niet op de situatie van het intrekken. Dit volgt uit het eerste lid van artikel 60e, tweede lid, dat luidt: 'Het experimentverkeersbesluit vervalt na afloop van de duur, bedoeld in artikel 60a, eerste lid, onder a.'



---

De Afdeling advisering van de Raad van State geeft U in overweging in dezen een besluit te nemen, nadat met het vorenstaande rekening zal zijn gehouden.

*De Vice-President van de Raad van State,  
J.P.H. Donner.*



---

**Bijlage bij het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State betreffende no. W14.12.0025/IV met redactionele kanttekeningen die de Afdeling in overweging geeft**

- In afwijking van wat de titel van het besluit aangeeft, betreft de wijziging van het BABW niet enkel redactionele aanpassingen. Gelieve de titel aan te passen.
- De samenvoeging van artikel 60, eerste lid, en artikel 60d vormt geen redactionele verbetering en leidt tot onduidelijkheid over de inhoud van de bepaling. Gelieve deze samenvoeging opnieuw te bezien.



## Nader Rapport

26 juni 2012

Nr. IenM/BSK-2012/107624

Hoofddirectie Bestuurlijke en Juridische Zaken

Aan de Koningin

### **Nader rapport inzake het ontwerp van een algemene maatregel van bestuur tot wijziging van het RVV 1990 in verband met de verhoging van de maximumsnelheid op autosnelwegen naar 130 km per uur en tot wijziging van het BABW in verband met aanpassingen aan bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid**

Blijkens de mededeling van de Directeur van Uw kabinet van 22 november 2011, nr. 11.002806, machtigde Uwe Majesteit de Afdeling advisering van de Raad van State haar advies inzake het bovenvermelde ontwerp van een algemene maatregel van bestuur rechtstreeks aan mij te doen toekomen. Dit advies, gedateerd 20 maart 2012, nr. W14.12.0025/IV, bied ik U hierbij aan.

De Afdeling advisering van de Raad van State maakt opmerkingen over de noodzaak en de neveneffecten van de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid en over de aanpassingen van het BABW. Zij is van oordeel dat in verband daarmee aanpassing van het ontwerpbesluit wenselijk is.

1. De Afdeling adviseert de toelichting te voorzien van een toereikende motivering van de noodzaak van de voorgestelde wijziging van de maximumsnelheid en tevens in te gaan op de neveneffecten van deze maatregel.
  - a. Naar het oordeel van de Afdeling maakt de toelichting onvoldoende inzichtelijk welke belangenafweging aan het ontwerpbesluit ten grondslag ligt.

Naar aanleiding van deze opmerking is de toelichting aangevuld met een verwijzing naar de resultaten van het door Rijkswaterstaat op acht trajecten uitgevoerde experiment. Uit dit experiment blijkt onder meer dat er bij 60% van de ondervraagde automobilisten draagvlak is voor de verhoging van de maximumsnelheid op veel meer autosnelwegen. Verder blijkt dat de snelheidsverhoging een beperkt negatief effect op de verkeersveiligheid heeft. Doordat de gemiddelde snelheid toeneemt, neemt de kans op ongevallen toe en door de toename van het snelheidsverschil tussen personenauto's en vrachtverkeer kunnen meer gevaarlijke situaties ontstaan. De komende jaren worden investeringen gedaan om het hoofdwegennet nog veiliger te maken. De maximumsnelheid zal pas worden verhoogd nadat de kritische ontwerpelementen voor verkeersveiligheid op de betreffende trajecten zijn aangepakt. Verder blijkt uit het experiment dat door de toename van de gemiddelde snelheid de geluidsemisatie iets toeneemt en de luchtkwaliteit iets afneemt. In beide gevallen gaat het om kleine waarden. De regering ziet af van snelheidsverhogingen op trajecten waar daarvoor maatregelen voor luchtkwaliteit nodig zouden zijn.

Met de snelheidsverhoging naar 130 km/h wordt beter aangesloten bij de beleving van de automobilist. Op die manier komt het kabinet met de verhoging van de maximumsnelheid tegemoet aan een maatschappelijke wens. Daarnaast levert de snelheidsverhoging reistijd-winst op. De negatieve effecten van de snelheidsverhoging kunnen met een aantal maatregelen gecompenseerd worden.

In het kader van het onderzoek 'Invoering verhoging maximumsnelheid naar 130 km/h'<sup>17</sup> is een analyse uitgevoerd van de kosten en baten van de verhoging. De analyse is uitgevoerd op basis van de verkeersberekeningen van de effecten van de verhoging van de maximumsnelheid, uitgevoerd met het Landelijk Model Systeem (LMS). Op basis van de verkeersberekeningen zijn de effecten op de reistijden, de emissies en de veiligheid op het autosnelwegennet geraamd. Deze effecten zijn vervolgens uitgedrukt in een geldelijke waardering van de maatschappelijke baten (monetaire baten). Tevens zijn de kosten van de maatregelen geraamd en is de Netto Contante Waarde (NCW) van de kosten en baten afgeleid over de gehele levensduur van het project. De kosten batenanalyse die is uitgevoerd geeft een positief saldo van de NCW van de baten en kosten. De reistijden nemen bij de voorgenomen landelijke invoering van 130 km/h netto met zo'n 1% af. Tegenover de baten van deze kortere reistijden staan kosten van extra brandstofgebruik en effecten op de verkeersveiligheid en het milieu. De positieve uitkomst is robuust gebleken in een gevoeligheidsanalyse voor verschillende aspecten van de kosten batenanalyse, bijvoorbeeld een lager economisch groeiscenario. Met het voorgaande valt de belangenafweging ten aanzien van de voorgenomen verhoging van de maximumsnelheid naar het oordeel van het kabinet positief uit.
  - b. De Afdeling vreest dat de invoering van dynamische snelheden en de daarmee gepaard

<sup>17</sup> Kamerstukken II 2011/12, 32 646, nr. 13.

gaande grotere variatie van maximumsnelheden zal leiden tot verwarring voor de weggebruikers.

De toelichting is naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling aangevuld.

De landelijke uitrol snelheidsverhoging zal door middel van een gerichte communicatiecampagne onder de aandacht van weggebruikers gebracht worden. Hierbij zal de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km/h onder de aandacht gebracht worden, welke autosnelwegtrajecten het betreft en de snelheidsverhogingen in de avond en nacht. Langs de autosnelwegen zullen verkeersborden duidelijkheid verschaffen over de maximumsnelheid. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat blijkt dat een meerderheid van de weggebruikers de verkeersborden duidelijk vindt.

- c. Naar aanleiding van de opmerking van de Afdeling dat wat de uitkomsten van onderzoeken naar de effecten van de regeling betreft in de toelichting niet worden volstaan met een verwijzing naar de relevante parlementaire documenten zijn in de toelichting de betrokken passages in beknopte vorm overgenomen.
2. De Afdeling constateert dat niet wordt geregeld wat de rechtssituatie is na beëindiging van een experimentverkeersbesluit op basis waarvan verkeerstekens en onderborden zijn geplaatst. De Afdeling adviseert in de toelichting in te gaan op de rechtsgevolgen van het vervallen van een experimentverkeersbesluit, en zo nodig het ontwerpbesluit aan te passen. Deze opmerking van de Afdeling heeft geleid tot wijziging van het betreffende onderdeel van het besluit. Vast moet staan dat de oude rechtstoestand herleeft op het moment dat het experimentverkeersbesluit ophoudt te gelden (doordat het vervalt of wordt ingetrokken). Dit tenzij een nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld. Om die reden wordt de geldende tekst van artikel 60e, tweede lid, RVV 1990 gehandhaafd en aangevuld met een verwijzing naar de gevallen waarin er sprake is van intrekking van het experimentverkeersbesluit. Er is geen reden de situatie bij het vervallen van het experimentverkeersbesluit anders te behandelen dan de situatie bij het intrekken ervan: in beide gevallen dient de oude rechtstoestand te herleven, tenzij er een nieuw verkeersbesluit wordt vastgesteld.
3. Het is de Afdeling niet duidelijk waarom de regering er voor kiest artikel 60f, eerste lid, RVV 1990 te doen vervallen, indien wordt beoogd de mogelijkheden tot wijziging en intrekking van een experimentverkeersbesluit te verruimen. Het ligt dan meer in de rede een of meer gronden voor de wijziging of intrekking aan het bestaande voorschrift toe te voegen dan het voorschrift in zijn geheel te schrappen. De Afdeling acht een voorschrift wenselijk dat limitatief aangeeft in welke omstandigheden experimentverkeersbesluiten tussentijds kunnen worden ingetrokken indien wenselijk of noodzakelijk. De opmerking van de Afdeling heeft geleid tot een heroverweging van het schrappen van artikel 60f, eerste lid, RVV 1990. Dit artikellid is zodanig geformuleerd dat wijziging of intrekking van een experimentverkeersbesluit mogelijk wordt in bijzondere gevallen. Daaronder vallen in ieder geval onvoorziene omstandigheden of ontoelaatbare effecten. De eisen die vanuit de Algemene wet bestuursrecht o.a. aan de motivering van een wijzigings- of intrekkingbesluit worden gesteld, gelden onverkort en bieden voldoende waarborg voor een zorgvuldig gebruik van deze intrekkingbevoegdheid.
4. De Afdeling merkt op dat zij een vereenvoudigde procedure om de maximumsnelheid van 130 km per uur in te voeren onwenselijk vindt. Mocht de regering het wenselijk vinden een uitzondering te maken op de procedures en waarborgen die bij een verkeersbesluit horen, dan zal zij daartoe een specifieke regeling met toelichting moeten voorleggen. Zoals blijkt uit de passages onder 2. en 3, is het niet de bedoeling geweest de procedure om de maximumsnelheid van 130 km per uur in te voeren te vereenvoudigen. Met de Afdeling acht de regering het niet wenselijk een uitzondering te maken op de procedures en waarborgen die bij een verkeersbesluit horen. De regering ziet dan ook geen aanleiding daartoe een specifieke regeling voor te leggen. Tenslotte plaatst de Afdeling enige redactionele kanttekeningen. Deze zijn alle verwerkt. Van de gelegenheid is gebruik gemaakt een wetstechnische omissie in het BABW te herstellen. In een aantal artikelen in het BABW wordt verwezen naar artikelen van de wet (Wegenverkeerswet 1994), zonder dat in het BABW een definitie van die wet is opgenomen. Artikel 1 van het BABW is daarom op dat punt aangevuld. Ook is van de gelegenheid gebruik gemaakt artikel 45 van het RVV 1990 wetstechnisch te verduidelijken. In dat artikel is geregeld dat bestuurders binnen een erf niet sneller mogen rijden dan stapvoets. De Hoge Raad heeft in zijn arrest van 5 oktober 1999, nr. 11-99-V, bepaald dat 'stapvoets' overeenkomt met een snelheid van 15 km per uur. Omdat in de praktijk is gebleken dat bestuurders onvoldoende op de hoogte zijn van die uitspraak van de Hoge Raad, wordt 'stapvoets' in het artikel vervangen door: 15 km per uur. Tenslotte is van de gelegenheid gebruik gemaakt een technische wijziging van artikel 73a van het Reglement rijbewijzen (Rr) door te voeren. Gebleken is dat door de eis in artikel 73a van het Rr dat het motorrijtuig waarmee het praktijkexamen voor de categorie D1 wordt afgelegd, een wielbasis moet hebben van tenminste 4,00 m, enkele bestaande voertuigen van de categorie D1 niet geschikt zijn als examenrijtuig, terwijl



---

hiermee wel een valide examen kan worden afgenomen. Door het alsnog schrappen van deze eis in artikel 73a van het Rr kunnen deze motorrijtuigen toch worden gebruikt als examenvoertuig.

Ik moge U hierbij het gewijzigde ontwerpbesluit en de gewijzigde nota van toelichting doen toekomen en U verzoeken overeenkomstig dit ontwerp te besluiten.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,  
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*