
347

Besluit van 2 juli 2012 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

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.

Het advies van de Afdeling advisering van de Raad van State wordt met de daarbij behorende stukken openbaar gemaakt door publicatie in de Staatscourant.

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

's-Gravenhage, 2 juli 2012

Beatrix

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

Uitgegeven de *vierentwintigste* juli 2012

De Minister van Veiligheid en Justitie,
I. W. Opstelten

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 brief¹ 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 luchtkwaliteit². 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.³ 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

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

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

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

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 verkeersveiligheid 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 omstan-

digheden 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 milieueffecten⁴. 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 gezien 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

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

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, Beschermde Natuurmonumenten) gelegen langs autosnelwegen. Juridisch kader hiervoor vormt de Natuurbeschermingswet. De 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 beantwoord⁵.

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

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

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,
M. H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus