

WIJ **B**EATRIX, BIJ DE GRATIE GODS,
KONINGIN DER NEDERLANDEN,
PRINSES VAN ORANJE-NASSAU,
ENZ. ENZ. ENZ.

Besluit van

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

Op de voordracht van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Gelet op artikel 13, eerste lid, en artikel 186, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994;

De Raad van State gehoord (advies van, nr.);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Infrastructuur en Milieu van, nr. HDJZ/, Hoofddirectie Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

ARTIKEL I

In artikel 21, onderdeel a, van het RVV 1990 wordt "120" vervangen door: 130.

ARTIKEL II

Het BABW wordt als volgt gewijzigd:

A

Artikel 60 wordt als volgt gewijzigd:

1. Het eerste lid komt te luiden:

1. De plaatsing of verwijdering van de in artikel 12 genoemde verkeerstekens en van onderborden daaronder ten behoeve van een experiment met een variabele maximumsnelheid op een of meerdere wegvakken onder beheer van het Rijk, voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, kan geschieden voor de duur van ten hoogste twee jaar krachtens een tijdelijk verkeersbesluit van Onze Minister.

2. In het tweede lid, onderdeel c, wordt "voor" vervangen door: op.

B

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.

C

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

D

Artikel 60d vervalt.

E

Artikel 60e, tweede lid, komt te luiden:

2. 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.

F

In artikel 60f vervallen het eerste lid alsmede de aanduiding "2." voor het tweede lid.

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

Dit besluit treedt in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip.

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. 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 komt voort uit het regeerakkoord dat als leidraad dient voor het kabinet-Rutte-Verhagen. Ook kan ik hierbij verwijzen naar mijn brief van 11 februari 2011 aan de voorzitter van de Tweede Kamer.¹

Voorheen was de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op autosnelwegen 120 km per uur. De maximumsnelheid van 130 km per uur zal niet gelden op de wegvakken van autosnelwegen waar verkeersborden A1 en A3 een andere maximumsnelheid aangeven.² 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.

Door het onderhavige besluit in procedure te brengen, tref ik een wetgevingstechnische voorbereiding voor aanpassing van de maximumsnelheid. Deze wetgevingstechnische voorbereiding tref ik parallel aan de inhoudelijke onderzoeken en het maken van afwegingen over de vraag op welke wegvakken van autosnelwegen - en vanaf welk moment - een maximumsnelheid van 130 km per uur zal gaan gelden. Hierover informeer ik de Tweede Kamer in het najaar van 2011, mede op basis van de uitkomsten van een experiment op 8 trajecten.⁴ In samenhang met de besluitvorming over de landelijke uitrol van de snelheidsverhoging zal duidelijk worden wanneer de onderhavige RVV 1990-wijziging in werking kan treden. Daarom is bepaald dat het besluit in werking treedt op een bij koninklijk besluit nader te bepalen tijdstip.

2. Bepalingen inzake experimenten met een variabele maximumsnelheid

2.1 Algemeen

Verder heeft het onderhavige besluit 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

¹ Kamerstukken II 2010-2011, 32 646, nr. 1.

² Verkeersborden A1 en A3 van bijlage 1 bij het RVV 1990.

³ Dit volgt uit artikel 63 van het RVV 1990.

⁴ Experiment op basis van het experimentverkeersbesluit van 4 februari 2011. Zie de bekendmaking van de zakelijke inhoud (Stcrt. 2011, 2549).

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 zogenaamd 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 Verruiming van de mogelijkheden tot wijziging en intrekking van een experimentverkeersbesluit

Artikel II, onderdeel F (wijziging van artikel 60f 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, 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.

2.3 Wijziging in verband met samenvoeging van ministeries

Artikel II, onderdeel B, 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

geregeld is dat de Minister van Infrastructuur en Milieu de taken en bevoegdheden van deze beide ministers heeft overgenomen.

2.4 Herformulering van enkele bepalingen

Artikel II, onderdelen A, subonderdeel 1, B, subonderdeel 1, D, E, en G (wijziging van artikel 60, eerste lid, van artikel 60a, eerste lid, onderdeel b, van artikel 60e, tweede lid, en van artikel 60g van het BABW en het vervallen van artikel 60d 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 wegverkeersrecht gebruikte, aanverwante formuleringen.

2.5 Correctie van taalkundige onvolkomenheden

Artikel II, onderdelen A, subonderdeel 2, B, subonderdeel 2, en C (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.

3. 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.

4. Milieu

De onderhavige wijziging van artikel 21, onderdeel a, van het RVV 1990 zal niet in werking treden voordat het onderzoek naar de gevolgen van de verhoging van de maximumsnelheid naar 130 km per uur voor emissies naar de lucht is afgerond. In het najaar van 2011 besluit ik op welke wegvakken de maximumsnelheid van 130 km per uur ingevoerd zal worden. Die beslissing zal ik nemen op basis van een uitgebreide analyse van de effecten van de snelheidsverhoging, waarbij ik ook de uitkomsten 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 zal betrekken.

Bij de snelheidsverhoging zullen de wettelijke normen ten aanzien van geluidhinder en luchtkwaliteit en de beleidsdoelen ten aanzien van broeikasgassen gerespecteerd worden. Voor zover er door de verhoging van

de maximumsnelheid naar 130 km per uur milieueffecten optreden, zullen deze binnen de wettelijke normen blijven. Dit betekent dat het - om binnen die wettelijke normen te blijven - op bepaalde wegvakken van de autosnelwegen nodig kan zijn om compenserende maatregelen te treffen, de maximumsnelheid slechts een deel van de dag te verhogen naar 130 km per uur of de maximumsnelheid helemaal niet te verhogen naar 130 km per uur. Op wegvakken waar de maximumsnelheid niet verhoogd kan worden naar 130 km per uur zal ik met verkeersborden A1 en A3 een lagere maximumsnelheid instellen.

5. Administratieve lasten

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

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

mw. drs. M.H. Schultz van Haegen