Fietsersbond

# Juridische memo

Naar een maximumsnelheid van 30 km per uur binnen de bebouwde kom als standaard voor auto’s

Faralley Legal
20-11-2026

# Managementsamenvatting

De Fietsersbond wil dat 30 km per uur de algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom wordt voor auto's en dat 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering mogelijk blijft. De huidige regelgeving gaat voor motorvoertuigen uit van 50 km per uur. De organisatie heeft daarom behoefte aan inzicht in de juridische mogelijkheden om dit uitgangspunt om te keren.

## Het onderzoek

De centrale onderzoeksvraag luidt:

*Op welke wijze kan 30 km per uur juridisch als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom worden vastgelegd, waarbij 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering mogelijk blijft, en welke wijzigingen in wet- en regelgeving zijn hiervoor noodzakelijk?*

Het onderzoek bestaat uit een juridische analyse van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna: WVW 1994), het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990), het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW) en de Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens (hierna: Uitvoeringsvoorschriften). Daarbij zijn de benodigde wijzigingen, vaststellingsprocedures en uitvoeringsgevolgen onderzocht. De verkeersveiligheids- en mobiliteitseffecten vallen buiten de reikwijdte van het onderzoek.

## Conclusie

De belangrijkste conclusie is dat de WVW 1994 hiervoor in beginsel niet hoeft te worden gewijzigd. Deze wet biedt de benodigde regelgevende bevoegdheden. Het advies is om in artikel 20, onderdeel a, RVV 1990 de algemene maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur te verlagen. Daarnaast wordt voorgesteld de rijbaanlimiet voor bromfietsen en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen daarop af te stemmen.

Voor 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering wordt aanbevolen artikel 15 BABW aan te vullen en een nieuw artikel 15a op te nemen, waarin voorwaarden worden genoemd. Voorgesteld wordt dat de gemeente bij het instellen van deze uitzondering moet onderbouwen dat de verkeersfunctie een hogere snelheid rechtvaardigt, fietsverkeer via een vrijliggend fietspad wordt afgewikkeld of is uitgesloten en de weginrichting aan veiligheidseisen voldoet. De concrete voorwaarden voor de motivering moeten met verkeers- en mobiliteitsdeskundigen nader worden uitgewerkt. Ook moeten de voorschriften voor snelheidsborden op de nieuwe hoofdregel worden afgestemd. De wijzigingen van het RVV 1990 en het BABW vinden plaats bij algemene maatregel van bestuur. De Uitvoeringsvoorschriften worden gewijzigd bij ministeriële regeling.

## Gevolgen

Voor de uitvoering is bepalend dat verkeerstekens voorgaan op daarmee onverenigbare verkeersregels. Op wegen waar de algemene limiet van 30 km per uur moet gelden, moeten afwijkende hogere snelheidsaanduidingen daarom worden verwijderd of aangepast. Hiervoor is in beginsel een verkeersbesluit nodig, waartegen bezwaar en beroep mogelijk zijn. De landelijke inwerkingtreding, lokale besluitvorming en feitelijke bebording moeten op elkaar aansluiten. Vanaf het politieke besluit om de voorbereiding te starten, kan voorlopig worden gedacht aan een invoeringstraject van twee tot drie jaar. Dit is een ruwe planningsaanname, afhankelijk van politieke voortgang, beschikbare capaciteit en de omvang van de uitvoeringswerkzaamheden. De voorafgaande politieke besluitvorming komt daarbovenop.

# Inhoudsopgave

1. Inleiding ..... 1
1.1 Aanleiding ..... 1
1.2 Rechtsvraag ..... 2
2. Juridisch kader ..... 3
2.1 Inleiding ..... 3
2.2 Wegenverkeerswet 1994 ..... 3
Relevante artikelen onder de WVW 1994 ..... 3
2.3 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 ..... 5
Relevante artikelen onder het RVV 1990 ..... 5
2.4 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer ..... 6
Relevante artikelen onder het BABW ..... 6
2.5 Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens ..... 8
Relevante bepalingen uit de Uitvoeringsvoorschriften ..... 8
2.6 Conclusie ..... 9
3. Juridische beoordeling ..... 11
3.1 Inleiding ..... 11
3.2 Wijziging van het RVV 1990 ..... 11
3.3 Wijziging van het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften ..... 12
3.4 Het wijzigen van AMvB's en ministeriële regelingen ..... 13
3.5 Conclusie ..... 14
4. Gevolgen en uitvoering ..... 15
4.1 Inleiding ..... 15
4.2 De verhouding tussen de hoofdregel en verkeerstekens ..... 15
4.3 Bestaande bebording ..... 15
4.4 Aandachtspunten bij de uitvoering ..... 15
4.5 Juridische risico's ..... 16
4.6 Indicatief implementatietijdpad ..... 16
4.7 Conclusie ..... 16
5. Conclusie ..... 17

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

De Fietsersbond zet zich al geruime tijd in voor de invoering van een algemene maximumsnelheid van 30 km per uur binnen de bebouwde kom. Een lagere maximumsnelheid draagt bij aan de verkeersveiligheid, leefbaarheid en een aantrekkelijkere openbare ruimte. Met name voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers, kan een verlaging van de maximumsnelheid een belangrijke verbetering betekenen. Bij lagere snelheden beschikken automobilisten over meer reactietijd, neemt de remweg af en zijn de gevolgen van eventuele aanrijdingen doorgaans minder ernstig.[1] De wens om 30 km per uur als norm in te voeren wordt mede ondersteund door onderzoek naar de maatschappelijke effecten van een dergelijke snelheidsverlaging. In opdracht van de Fietsersbond onderzochten Decisio en Move Mobility de verwachte effecten van het instellen van 30 km per uur als standaardmaximumsnelheid op wegen binnen de bebouwde kom zonder vrijliggende fietspaden. Uit onderzoek blijkt dat deze maatregel naar verwachting jaarlijks ten minste € 520 miljoen aan maatschappelijke baten kan opleveren. Daarnaast wordt een jaarlijkse afname van bijna 13 dodelijke verkeersongevallen en ongeveer 600 verkeersongevallen met (ernstig) letsel geraamd. Ook worden positieve effecten verwacht op de luchtkwaliteit, geluidsoverlast en aantrekkelijkheid van fietsen en lopen.[2]

Ondanks de toenemende aandacht voor een lagere maximumsnelheid binnen de bebouwde kom, is een landelijke wijziging van de wettelijke norm tot op heden uitgebleven. In 2023 besloot de toenmalige minister van Infrastructuur en Waterstaat niet over te gaan tot invoering van 30 km per uur als landelijke wettelijke norm. Daarbij werd onder meer gewezen op mogelijke gevolgen voor de bereikbaarheid, de doorstroming van het openbaar vervoer en de aanrijtijden van nood- en hulpdiensten. Daarnaast werd het behoud van gemeentelijke beleidsruimte als argument genoemd.[3]

De Fietsersbond blijft zich evenwel inzetten voor een landelijke wijziging van de maximumsnelheid. Daarbij richt de organisatie zich niet uitsluitend op het verlagen van de snelheid op afzonderlijke wegen, maar op een structurele aanpassing van de juridische uitgangspunten. Het uitgangspunt dient volgens de Fietsersbond te worden dat binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 km per uur geldt, tenzij een hogere snelheid van 50 km per uur onder nader vast te stellen voorwaarden gerechtvaardigd is. Om deze ambitie te verwezenlijken, is inzicht noodzakelijk in de juridische haalbaarheid en de wijze waarop de beoogde normwijziging kan worden vormgegeven. Daarbij speelt niet alleen de vraag welke wet- en regelgeving moet worden aangepast, maar ook welke gevolgen de wijziging heeft voor bestaande wegen en verkeersbesluiten.

[1] '30 km per uur als norm', fietsersbond.nl.
[2] Decisio & Move Mobility. *30 km per uur als norm. De maatschappelijke effecten op nationale schaal*, p. 2-4.
[3] *Kamerstukken II* 2022/23, 29398, nr. 1057.

## 1.2 Rechtsvraag

De voorgenomen invoering van 30 km per uur als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom roept verschillende juridische vragen op. Centraal staat de vraag op welke wijze de huidige wettelijke systematiek kan worden gewijzigd, zodat 30 km per uur de hoofdregel wordt en 50 km per uur uitsluitend als gemotiveerde uitzondering mogelijk blijft.

Tegen deze achtergrond luidt de centrale rechtsvraag van deze memo:

*Op welke wijze kan 30 km per uur juridisch als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom worden vastgelegd, waarbij 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering mogelijk blijft, en welke wijzigingen in wet- en regelgeving zijn hiervoor noodzakelijk?*

Ter beantwoording van de rechtsvraag wordt in hoofdstuk 2 het huidige juridische kader uiteengezet. Daarbij worden de samenhang tussen de verschillende regelingen en de rol van verkeerstekens en verkeersbesluiten toegelicht. Hoofdstuk 3 beoordeelt welke wijzigingen nodig zijn om 30 km per uur als algemene maximumsnelheid vast te leggen met 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering. Ook worden de daarvoor te volgen procedures beschreven. Hoofdstuk 4 behandelt de gevolgen voor bestaande bebording en de aandachtspunten bij de uitvoering. Daarnaast komen de rechtsbescherming en een indicatief implementatietijdpad aan bod.

Deze memo beperkt zich tot de juridische haalbaarheid en implementatie van de voorgestelde normwijziging. Een beoordeling van de verkeersveiligheids- en mobiliteitseffecten valt buiten de reikwijdte van het onderzoek.

# 2. Juridisch kader

## 2.1 Inleiding

Dit hoofdstuk beschrijft hoe de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom juridisch is geregeld. Daarbij wordt de samenhang tussen de WVW 1994, het RVV 1990, het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften uiteengezet. Ook wordt toegelicht welke rol verkeerstekens en verkeersbesluiten daarin spelen. Dit juridische kader vormt de basis om in hoofdstuk 3 te beoordelen welke wijzigingen nodig zijn om 30 km per uur als algemene maximumsnelheid vast te leggen met 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering.

## 2.2 Wegenverkeerswet 1994

De WVW 1994 vormt de wettelijke basis voor de Nederlandse verkeersregels. Deze wet is vastgesteld op 21 april 1994 en gepubliceerd in het Staatsblad. De WVW 1994 is een wet in formele zin. Daarmee wordt bedoeld dat zij is vastgesteld door de regering en de Staten-Generaal gezamenlijk.[4] Niet iedere verkeersregel is in de WVW 1994 zelf opgenomen. Zo gelden er algemene maatregelen van bestuur (hierna: AMvB), waarin regels over verkeer nader zijn uitgewerkt. Een AMvB bevat algemene, bindende regels die door de regering worden vastgesteld.

### Relevante artikelen onder de WVW 1994

Binnen de WVW 1994 zijn verschillende wetsartikelen relevant voor deze memo. Per relevant wetsartikel wordt uiteengezet wat dit inhoudt en welke bevoegdheden het toekent.

Artikel 13 WVW 1994

1. *Bij algemene maatregel van bestuur worden nadere regels vastgesteld betreffende het gedrag van verkeersdeelnemers.*
2. *In de bij die algemene maatregel van bestuur aangegeven gevallen kunnen bij ministeriële regeling voorschriften ter uitvoering van die regels worden vastgesteld.*

Artikel 13, eerste lid, WVW 1994 geeft de regering een algemene bevoegdheid om regels vast te stellen over het gedrag van verkeersdeelnemers. Deze bevoegdheid omvat onder meer het stellen van maximumsnelheden. Het tweede lid maakt het mogelijk om bepaalde uitvoeringsvoorschriften door de verantwoordelijke minister te laten vaststellen. Daarvoor is vereist dat de AMvB aangeeft in welke gevallen dit is toegestaan.

[4] Artikel 81 Grondwet.

*Artikel 14 WVW 1994*

1. *Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent:*
    a. *het toepassen van verkeerstekens en onderborden;*
    b. *het treffen van maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg;*
    c. *het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer, en*
    d. *het ten behoeve van de doelen, genoemd in artikel 2, eerste lid, onderdelen a en c, verwerken van kentekengegevens van voertuigen op of aan de weg met behulp van een technisch hulpmiddel.*
2. *Bij ministeriële regeling worden nadere regels vastgesteld betreffende het toepassen van verkeerstekens en onderborden.*
3. *Bij ministeriële regeling worden voorschriften vastgesteld betreffende de inrichting, de plaatsing, de kleur, de afmeting en het materiaal van verkeerstekens en onderborden, en de inzet van een technisch hulpmiddel als bedoeld in het eerste lid, onderdeel d.*

Artikel 14, eerste lid, WVW 1994 bepaalt dat bij AMvB regels worden vastgesteld over onder meer het toepassen van verkeerstekens en onderborden en het wijzigen van de weginrichting. Het tweede en derde lid voorzien in nadere voorschriften bij ministeriële regeling.

*Artikel 15 WVW 1994*

1. *De plaatsing of verwijdering van de bij algemene maatregel van bestuur aangewezen verkeerstekens, en onderborden voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd, geschiedt krachtens een verkeersbesluit.*
2. *Maatregelen op of aan de weg tot wijziging van de inrichting van de weg of tot het aanbrengen of verwijderen van voorzieningen ter regeling van het verkeer geschieden krachtens een verkeersbesluit, indien de maatregelen leiden tot een beperking of uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken.*

Artikel 15 WVW 1994 regelt wanneer een verkeersbesluit nodig is. Volgens het eerste lid worden bepaalde verkeerstekens krachtens een verkeersbesluit geplaatst of verwijderd. Welke verkeerstekens dit zijn, wordt aangewezen bij AMvB. Voor onderborden is een verkeersbesluit vereist voor zover daardoor een gebod of verbod ontstaat of wordt gewijzigd. Het tweede lid schrijft ook een verkeersbesluit voor bij wijzigingen van de weginrichting wanneer daardoor het aantal categorieën weggebruikers dat van de weg gebruik mag maken, wordt beperkt of uitgebreid.

*Artikel 18 WVW 1994*

1. *Verkeersbesluiten worden genomen:*
    a. *voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van het Rijk door Onze Minister;*
    b. *voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;*
    c. *voor zover zij betreffen het verkeer op wegen onder beheer van een waterschap door het algemeen bestuur of, krachtens besluit van het algemeen bestuur, door het dagelijks bestuur;*
    d. *voor zover zij betreffen het verkeer op andere wegen door burgemeester en wethouders, of krachtens besluit van hen, door een door hen ingestelde bestuurscommissie.*

2. *Indien het beheer over een weg wordt overgedragen, blijven de verkeersbesluiten die de oorspronkelijke wegbeheerder ten aanzien van het verkeer op die weg heeft vastgesteld, van kracht totdat zij zijn vervangen.*
3. *Bij algemene maatregel van bestuur worden regels vastgesteld omtrent de eisen waaraan verkeersbesluiten dienen te voldoen alsmede omtrent de totstandkoming en de inwerkingtreding van die besluiten.*

Artikel 18 WVW 1994 bepaalt welk bestuursorgaan bevoegd is om een verkeersbesluit te nemen. Voor gemeentelijke wegen is doorgaans het college van burgemeester en wethouders bevoegd. Het derde lid van het artikel bepaalt daarnaast dat bij AMvB regels worden vastgesteld over de eisen waaraan verkeersbesluiten moeten voldoen en over hun totstandkoming en inwerkingtreding.

## 2.3 Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990

Het RVV 1990 is een AMvB, die is ontstaan vanuit de bevoegdheid uit de WVW 1994.[5] Het is vastgesteld bij besluit van 26 juli 1990.[6] Omdat het RVV 1990 ouder is dan de WVW 1994, berustte het oorspronkelijk op de toenmalige Wegenverkeerswet. Bij de invoering van de WVW 1994 is deze juridische aansluiting uitdrukkelijk geregeld.[7]

### Relevante artikelen onder het RVV 1990

Binnen het RVV 1990 zijn verschillende artikelen relevant voor deze memo. Per relevant artikel wordt uiteengezet wat dit inhoudt.

*Artikel 20 RVV 1990*

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

a. voor motorvoertuigen 50 km per uur;
b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
    1) op het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
    2) op de rijbaan 45 km per uur;
    3) op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 30 km per uur;
c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

Artikel 20, onder a, RVV 1990 stelt de maximumsnelheid voor motorvoertuigen op 50 km per uur. Afzonderlijke snelheidsregels voor afzonderlijke situaties gelden onder b en c van het artikel.

[5] Artikel 13 WVW 1994.
[6] *Stb.* 1990, 459.
[7] Artikel 65 Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994.

*Bijlage 1 RVV 1990*

*Zie: https://wetten.overheid.nl/BWBR0004825/2026-07-01/0#Bijlage1*










De betekenis van verkeersborden is opgenomen in bijlage 1 bij het RVV 1990. Voor de maximumsnelheid zijn met name de borden A1 en A2 relevant. Bord A1 geeft een maximumsnelheid aan; bord A2 geeft het einde van de aangegeven maximumsnelheid aan. Daarnaast duiden de borden H1 en H2 respectievelijk de bebouwde kom en het einde daarvan aan.

*Artikel 62 RVV 1990*

*Weggebruikers zijn verplicht gevolg te geven aan de verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden.*

Artikel 62 RVV 1990 verplicht weggebruikers om verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden op te volgen.

*Artikel 63 RVV 1990*

*Verkeerstekens gaan boven verkeersregels, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens.*

Artikel 63 regelt de verhouding tussen verkeerstekens en verkeersregels: verkeerstekens gaan voor wanneer zij onverenigbaar zijn met de algemene verkeersregel.

## 2.4 Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer

Ook het BABW is een AMvB die op de WVW 1994 berust.[8] Het BABW bevat regels over het toepassen van verkeerstekens en het nemen van verkeersbesluiten.

### Relevante artikelen onder het BABW

Binnen het BABW zijn verschillende artikelen relevant voor deze memo. Per relevant artikel wordt uiteengezet wat dit inhoudt.

[8] Artikel 65 Invoeringswet Wegenverkeerswet 1994.

*Artikel 12 BABW*

De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

a. de volgende borden:
    i. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22 en E9, alsmede de borden E4, E12 en E13 tenzij onder deze verkeersborden een onderbord als bedoeld in artikel 8, tweede lid, onderdeel d, wordt aangebracht, dan wel toepassing wordt gegeven aan artikel 8, derde lid;
    ii. bord L3 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, voor zover het een bushalte betreft;
b. de volgende verkeerstekens op het wegdek:
    i. doorgetrokken strepen;
    ii. de aanduiding van fietsstroken;
    iii. de aanduiding van busstroken en busbanen;
    iv. voetgangersoversteekplaatsen;
    v. gele doorgetrokken strepen;
    vi. gele onderbroken strepen;
    vii. haaietanden.

Artikel 12 BABW bepaalt voor welke verkeerstekens een verkeersbesluit nodig is. Daaronder valt bord A1. Voor het plaatsen of verwijderen van een snelheidsbord is daarom in beginsel een verkeersbesluit vereist.

*Artikel 15 BABW*

*In het verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1, voorzover dit aanduidt dat een maximumsnelheid van 30 km/h of 60 km/h geldt, bord B3, B4, B5 of B6 op een 30 km/h- of 60 km/h weg of in een 30 km/h- of 60 km/hzone, en bord G5 van bijlage 1, behorende bij het RVV 1990, wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan de krachtens artikel 14 van de wet gestelde voorschriften.*

Artikel 15 BABW bepaalt dat bij plaatsing van bord A1 met een maximumsnelheid van 30 of 60 km per uur in het besluit moet worden aangegeven hoe wordt voldaan aan de daarvoor geldende voorschriften.

*Artikel 21 BABW*

*De motivering van het verkeersbesluit vermeldt in ieder geval welke doelstelling of doelstellingen met het verkeersbesluit worden beoogd. Daarbij wordt aangegeven welke van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen ten grondslag liggen aan het verkeersbesluit. Indien tevens andere van de in artikel 2, eerste en tweede lid, van de wet genoemde belangen in het geding zijn, wordt voorts aangegeven op welke wijze de belangen tegen elkaar zijn afgewogen.*

Artikel 21 BABW stelt eisen aan de motivering van een verkeersbesluit. Het besluit moet vermelden welke doelstellingen worden nagestreefd en welke van de wettelijk genoemde verkeersbelangen daaraan ten grondslag liggen. Wanneer daarnaast andere van die belangen in het geding zijn, moet worden uitgelegd hoe deze tegen elkaar zijn afgewogen.

*Artikel 24 BABW*

*Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met:*

*a. de korpschef,*
*b. de commandant van de Koninklijke marechaussee, indien de taak ten aanzien van het verkeer mede wordt vervuld op een luchtvaartterrein als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onder c, van de Politiewet 2012.*

Artikel 24 schrijft onder meer overleg met de korpschef van de politie voor.

*Artikel 26 BABW*

*De bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt op de in de artikelen 5 onderscheidenlijk 6 van de Bekendmakingswet bepaalde wijze.*

Artikel 26 regelt de bekendmaking van verkeersbesluiten. Deze moet plaatsvinden op de daarvoor in de Bekendmakingswet voorgeschreven wijze. De verkeersmaatregel moet dus niet alleen worden voorbereid en gemotiveerd, maar ook officieel bekend worden gemaakt.[9]

## 2.5 Uitvoeringsvoorschriften BABW inzake verkeerstekens

De Uitvoeringsvoorschriften vormen een ministeriële regeling. Een ministeriële regeling bevat algemene, bindende regels die door de verantwoordelijke minister worden vastgesteld op grond van een bevoegdheid uit hogere regelgeving. De minister moet daarbij binnen de grenzen van die bevoegdheid blijven. Voor de Uitvoeringsvoorschriften is deze bevoegdheid opgenomen in artikel 14, tweede en derde lid, WVW 1994. Het tweede lid bepaalt dat bij ministeriële regeling nadere regels worden vastgesteld over het toepassen van verkeerstekens en onderborden. Het derde lid biedt de grondslag voor voorschriften over onder meer de inrichting, plaatsing, kleur, afmetingen en het materiaal van deze tekens.

### Relevante bepalingen uit de Uitvoeringsvoorschriften

Voor deze memo zijn de bijzondere voorschriften voor snelheidsbord A1 relevant.

*Hoofdstuk II, paragraaf 4, Bord A1, Toepassing*

*1. De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.*
*2. Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld:*
    *a. binnen de bebouwde kom:*
        - *op wegvakken: 70, 30, 15 km/h*
        - *bij gevarenpunten: 30, 20 km/h;*
    *b. buiten de bebouwde kom:*
    *op autowegen:*
        - *op wegvakken: 80 km/h*
        - *bij gevarenpunten: 70 km/h;*

[9] De bekendmaking van een gemeentelijk verkeersbesluit gebeurt in het Gemeenteblad.

*op autosnelwegen:*
- *op wegvakken: 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50 km/h;*

*op andere wegen buiten de bebouwde kom:*
- *op wegvakken: 60, 30 km/h*
- *bij verkeerslichten: 70 km/h*
- *bij gevarenpunten: 60, 50 km/h.*

3. *Binnen de bebouwde kom mag bord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zonodig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 50 km/h.*
4. *15 km/h en 15 km/h zone, 30 km/h en 30 km/h zone, 60 km/h en 60 km/h zone*
   *Bord A1 (15 km/h en 15 km/h zone) mag op woonerven worden geplaatst om expliciet aan te geven dat op woonerven slechts stapvoets, 15 km/h, mag worden gereden, zoals bepaald in artikel 45 van het RVV 1990.*
   *Bord A1 (30 km/h buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:*
   - *iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;*
   - *om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;*

   *Voor bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) gelden de volgende aanvullende eisen:*
   - *met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:*
     a. *plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;*
     b. *kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;*
     c. *kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;*
   - *de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;*
   - *indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.*

Deze bepaling verlangt dat een met bord A1 aangegeven maximumsnelheid aansluit op de inrichting en omgeving van de weg. Waar nodig moeten de omstandigheden worden aangepast om die snelheid te ondersteunen. Ook wordt genoemd welke afwijkende maximumsnelheden binnen de bebouwde kom met bord A1 kunnen worden ingesteld. De algemene maximumsnelheid van 50 km per uur volgt al uit artikel 20, onderdeel a, RVV 1990. De toepassing van een bord dat aan deze algemene limiet herinnert, is afzonderlijk geregeld in punt 3. Bij het toepassen van bord A1 met 30 km per uur moet bijzondere aandacht worden besteed aan gevaarlijke plaatsen en herkenbare overgangen tussen snelheidsregimes.

## 2.6 Conclusie

De WVW 1994 vormt de wettelijke basis voor de verkeersregelgeving. Het RVV 1990 en het BABW werken deze uit als AMvB's. De Uitvoeringsvoorschriften bevatten als ministeriële regeling nadere regels over de toepassing en plaatsing van verkeerstekens. Artikel 20, onderdeel a, RVV 1990 bepaalt dat binnen de bebouwde kom voor motorvoertuigen een algemene maximumsnelheid van 50 km per uur geldt. Verkeerstekens gaan volgens artikel 63 voor op daarmee onverenigbare verkeersregels, waardoor een afwijkende snelheid kan worden aangegeven. Voor het plaatsen of

verwijderen van snelheidsborden is in beginsel een verkeersbesluit van het bevoegde bestuursorgaan nodig. Het BABW regelt daarbij onder meer de motivering, het politieoverleg en de bekendmaking. De Uitvoeringsvoorschriften stellen aanvullende eisen aan de toepassing van de borden en de bijbehorende weginrichting.

# 3. Juridische beoordeling

## 3.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt beoordeeld welke wijzigingen nodig zijn om 30 km per uur als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom vast te leggen, met 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering. Daarbij worden de benodigde aanpassingen van het RVV 1990, het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften uiteengezet. Vervolgens wordt toegelicht welke procedures voor deze wijzigingen moeten worden gevolgd en welke instanties hierbij betrokken zijn.

## 3.2 Wijziging van het RVV 1990

De algemene maximumsnelheid van 50 km per uur voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom staat in artikel 20, onderdeel a, RVV 1990. Voor invoering van 30 km per uur als hoofdregel moet deze bepaling worden gewijzigd. De rechtstreeks noodzakelijke wijziging kan als volgt worden geformuleerd:

*Artikel 20 RVV 1990 onderdeel a*

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

a. voor motorvoertuigen 30 km per uur;
b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
    1) op het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
    2) op de rijbaan 45 km per uur;
    3) op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 30 km per uur;
c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

De algemene regel gaat daarmee voor motorvoertuigen van 50 naar 30 km per uur. Waar geen afwijkende snelheidsaanduiding of bijzondere snelheidsregel geldt, volgt de limiet rechtstreeks uit het RVV 1990. Bromfietsen en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen vallen niet onder het begrip motorvoertuigen. Artikel 20, onderdeel b, onder 2, kent voor deze voertuigen op de rijbaan een eigen limiet van 45 km per uur. Als alleen onderdeel a verandert, blijft deze grens bestaan. Voor een samenhangende hoofdregel dient de maximumsnelheid op de rijbaan daarom op 30 km per uur te worden gesteld, met behoud van 45 km per uur op wegen met een aangegeven hogere limiet van ten minste 50 km per uur.

Een mogelijke nieuwe tekst voor artikel 20, onderdeel b, onder 2, luidt:

*Wijziging artikel 20 RVV 1990 onderdeel b*

Binnen de bebouwde kom gelden de volgende maximumsnelheden:

a. voor motorvoertuigen 30 km per uur;
b. voor bromfietsen en gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor:
    1) op het fiets/bromfietspad 30 km per uur;
    2) op de rijbaan 30 km per uur, behalve op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km per uur of hoger geldt. Daar is de maximumsnelheid 45 km per uur;
    3) op het fietspad, voor de hier bedoelde gehandicaptenvoertuigen, 30 km per uur;
c. voor gehandicaptenvoertuigen, uitgerust met een motor, en snorfietsen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, onderdeel e, subonderdeel d, van de wet op het trottoir of het voetpad 6 km per uur.

Met deze wijzigingen wordt 30 km per uur de hoofdregel binnen de bebouwde kom, met ruimte voor hogere maximumsnelheden op wegen waar dat uitdrukkelijk is aangegeven.

## 3.3 Wijziging van het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften

Na wijziging van artikel 20 RVV 1990 kan met het plaatsen van een A1-bord een maximumsnelheid van 50 km per uur worden aangegeven. De bestaande bepalingen over verkeersbesluiten in het BABW kunnen voor een belangrijk deel blijven functioneren zoals ze nu zijn. De algemene motiveringsplicht van artikel 21 en het overleg met de korpschef van artikel 24 hoeven voor de normomkering niet te worden gewijzigd. Artikel 15 moet bij de voorgestelde route wel worden aangevuld, zodat de bijzondere verantwoordingsplicht ook geldt bij het instellen van 50 km per uur binnen de bebouwde kom. De gewenste systematiek binnen dit onderzoek vraagt daarnaast om aanvullende inhoudelijke voorwaarden waaraan een uitzondering voor een snelheid van 50 km per uur moet voldoen. De wijziging verplaatst daarmee het uitgangspunt van de onderbouwing. De gemeente moet rechtvaardigen waarom op een bepaalde weg van de algemene limiet van 30 km per uur wordt afgeweken. Omdat een nieuw afwegingskader nodig is, moet hiervoor een nieuwe bepaling worden opgenomen. Een nieuwe bepaling kan bijvoorbeeld na artikel 15 BABW worden ingevoegd en er als volgt uitzien:

*Artikel 15a BABW*

1. Een verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1, voor zover daarmee binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 50 km/h wordt ingesteld, wordt slechts genomen indien:
   a. de verkeersfunctie van de weg deze hogere maximumsnelheid rechtvaardigt;
   b. het fietsverkeer plaatsvindt op een vrijliggend fietspad, dan wel fietsverkeer op de weg is uitgesloten;
   c. de inrichting van de weg, de kruispunten en de oversteekvoorzieningen voldoet aan de bij ministeriële regeling vastgestelde veiligheidseisen voor deze maximumsnelheid.
2. De motivering van het verkeersbesluit vermeldt hoe aan het eerste lid wordt voldaan en waarom een maximumsnelheid van 30 km/h voor de verkeersfunctie van de betrokken weg niet toereikend is.
3. Bij ministeriële regeling worden nadere regels gesteld over de toepassing van het eerste lid.

Dit nieuwe artikel is een voorstel hoe de voorwaarden voor de uitzondering juridisch kunnen worden geborgd. De concrete voorwaarden die moeten worden gesteld aan de uitzondering dienen nader te worden uitgewerkt met hulp van verkeers- en mobiliteitsdeskundigen.

Naast deze wijzigingen in het BABW zijn er wijzigingen nodig in de Uitvoeringsvoorschriften. Hoofdstuk II, paragraaf 4, onder Bord A1, Toepassing, onder 2, noemt voor wegvakken binnen de bebouwde kom momenteel 70, 30 en 15 km per uur. De mogelijkheid om 50 km per uur aan te geven is onder punt 3 gekoppeld aan een herinnering aan de huidige algemene limiet. Deze bepalingen moeten op de nieuwe hoofdregel worden afgestemd. De rechtstreeks noodzakelijke wijzigingen kunnen als volgt worden geformuleerd:

*Wijziging Hoofdstuk II, paragraaf 4, Bord A1, Toepassing*

1. De in te stellen maximumsnelheid dient in overeenstemming te zijn met het wegbeeld ter plaatse. Dit betekent dat waar nodig de omstandigheden op zodanige manier zijn aangepast dat de beoogde snelheid redelijkerwijs voortvloeit uit de aard en de inrichting van de betrokken weg en van zijn omgeving.
2. Geen andere dan de volgende maximumsnelheden worden vastgesteld:

a. binnen de bebouwde kom:
   - op wegvakken: 70, 50, 30, 15 km/h
   - bij gevarenpunten: 30, 20 km/h;

b. buiten de bebouwde kom:
   op autowegen:
   - op wegvakken: 80 km/h
   - bij gevarenpunten: 70 km/h;

   op autosnelwegen:
   - op wegvakken: 130, 120, 110, 100, 90, 80, 70, 60, 50 km/h;

   op andere wegen buiten de bebouwde kom:
   - op wegvakken: 60, 30 km/h
   - bij verkeerslichten: 70 km/h
   - bij gevarenpunten: 60, 50 km/h.

3. Binnen de bebouwde kom mag bord A1 worden geplaatst in afwijking van het bepaalde in Hoofdstuk II, Paragraaf 1 onder punt 2, om zonodig te herinneren aan de algemene snelheidslimiet van 30 km/h.
4. 15 km/h en 15 km/h zone, 30 km/h en 30 km/h zone, 60 km/h en 60 km/h zone
   Bord A1 (15 km/h en 15 km/h zone) mag op woonerven worden geplaatst om expliciet aan te geven dat op woonerven slechts stapvoets, 15 km/h, mag worden gereden, zoals bepaald in artikel 45 van het RVV 1990.
   Bord A1 (30 km/h buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) mag op wegvakken slechts worden toegepast indien wordt voldaan aan de volgende eisen:
   - iedere weg in het betrokken gebied heeft voornamelijk een verblijfsfunctie;
   - om te voorkomen dat de verblijfsfunctie wordt aangetast door een relatief hoge intensiteit van het gemotoriseerde verkeer, is de weg met zijn omgeving waar nodig aangepast;

   Voor bord A1 (30 km/h binnen en buiten de bebouwde kom en 60 km/h buiten de bebouwde kom) gelden de volgende aanvullende eisen:
   - met het oog op snelheidsbeperking en attentieverhoging is extra aandacht besteed aan potentieel gevaarlijke punten, zoals:
     d. plaatsen waar voetgangers, in het bijzonder schoolkinderen en bejaarden, plegen over te steken;
     e. kruispunten met een hoofdroute voor fietsers en eventueel bromfietsers;
     f. kruispunten waar de voorrang door middel van borden geregeld is;
   - de overgangen naar een andere maximumsnelheid zijn door de constructie duidelijk herkenbaar;
   - indien de overgang naar een hogere maximumsnelheid binnen 20 meter van een kruisende weg ligt, dan is de voorrang geregeld door middel van verkeerstekens of een in- en uitritconstructie, tenzij de kruisende weg geschikt is om in het betrokken gebied opgenomen te worden.

## 3.4 Het wijzigen van AMvB's en ministeriële regelingen

De meest aangewezen route om de normwijziging door te voeren ziet dus niet op een wetswijziging, maar op wijzigingen van AMvB's en een wijziging van een ministeriële regeling. De wijzigingen van de AMvB's betreffen artikel 20 RVV 1990 en aanvullingen op het BABW. De ministeriële regeling past de Uitvoeringsvoorschriften aan en dient de technische voorwaarden voor de uitzondering van een maximumsnelheid van 50 km per uur uit te werken.

Voor de wijzigingen van de AMvB's moet de daarvoor geldende procedure worden gevolgd. Een AMvB dient bij koninklijk besluit te worden vastgesteld.[10] De voorbereiding vindt plaats onder

[10] Artikel 89, eerste lid, Grondwet.

verantwoordelijkheid van de minister van Infrastructuur en Waterstaat. Volgens artikel 2b WVW 1994 mag de minister een voordracht tot wijziging van een bij WVW 1994 gedelegeerde AMvB niet eerder inbrengen dan vier weken nadat het ontwerp aan de Staten-Generaal is overgelegd. Deze voorhangprocedure biedt de Staten-Generaal de gelegenheid om in een vroegtijdig stadium, namelijk voordat het ontwerp aan de Afdeling advisering van de Raad van State wordt aangeboden[11], hun opmerkingen aan de betrokken minister kenbaar te maken. De AMvB dient in de ministerraad te worden behandeld.[12] Uiteindelijk wordt de AMvB bekendgemaakt door plaatsing in het Staatsblad.[13]

De wijziging van de Uitvoeringsvoorschriften vindt plaats door middel van een wijziging van de ministeriële regeling. Deze wordt voorbereid onder verantwoordelijkheid van de minister. De wijzigingen moeten binnen de regelgevende bevoegdheid blijven die artikel 14 WVW 1994 aan de minister toekent. Voor een ministeriële regeling is in beginsel geen behandeling in de ministerraad vereist. Ook bestaat geen verplichting om het ontwerp voor advies aan de Afdeling advisering van de Raad van State voor te leggen. De voorhangprocedure van artikel 2b WVW 1994 geldt uitsluitend voor AMvB's en is daarom niet van toepassing op deze ministeriële wijzigingsregeling. Voor de vaststelling daarvan is dus geen voorafgaande instemming van de Staten-Generaal vereist. Vervolgens wordt de regeling met de toelichting bekendgemaakt in de Staatscourant.[14]

Vanwege de samenhang tussen de AMvB's en de ministeriële regeling moeten de inhoud, inwerkingtreding en overgangsbepalingen van deze regelingen op elkaar worden afgestemd.

## 3.5 Conclusie

30 km per uur kan als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom worden vastgelegd door artikel 20 RVV 1990 te wijzigen. Voor 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering worden voorwaarden in het BABW opgenomen, die in de Uitvoeringsvoorschriften nader dienen te worden uitgewerkt. De WVW 1994 zelf hoeft hiervoor niet te worden gewijzigd. De aanpassingen van het RVV 1990 en het BABW vinden plaats bij AMvB. De Uitvoeringsvoorschriften worden gewijzigd bij ministeriële regeling.

[11] Artikel 17, eerste lid, onder b, Wet op de Raad van State.
[12] Artikel 4, tweede lid, onderdeel a, onder 1, Reglement van orde voor de ministerraad.
[13] Artikel 4 Bekendmakingswet.
[14] Artikel 5, onder a, Bekendmakingswet.

# 4. Gevolgen en uitvoering

## 4.1 Inleiding

De wijziging van de algemene maximumsnelheid heeft gevolgen voor de toepassing van verkeerstekens. Dit hoofdstuk beschrijft hoe de nieuwe hoofdregel zich verhoudt tot bestaande bebording. Daarnaast behandelt het de aandachtspunten bij de uitvoering, de rechtsbescherming en een indicatief invoeringstijdpad.

## 4.2 De verhouding tussen de hoofdregel en verkeerstekens

Na wijziging van artikel 20, onderdeel a, RVV 1990 geldt binnen de bebouwde kom voor motorvoertuigen in beginsel een algemene maximumsnelheid van 30 km per uur. Op wegen waar geen afwijkende snelheidsaanduiding of bijzondere snelheidsregel geldt, volgt deze limiet rechtstreeks uit het RVV 1990. Artikel 63 RVV 1990 bepaalt dat verkeerstekens boven verkeersregels gaan, voor zover deze regels onverenigbaar zijn met deze tekens. Een afwijkende snelheidsaanduiding blijft daarom van belang na de normwijziging. Als bijvoorbeeld een bord A1 met 50 km per uur blijft staan, wordt die aangegeven limiet niet uitsluitend door wijziging van de algemene regel vervangen door 30 km per uur. Op wegen waar de nieuwe algemene limiet van 30 km per uur moet gaan gelden, moeten de daarmee onverenigbare hogere snelheidsaanduidingen daarom worden verwijderd of aangepast. Zodra geen afwijkende aanduiding meer van toepassing is, geldt vanaf de inwerkingtreding van de normwijziging de algemene limiet. Een bord met 30 km per uur hoeft daar dan niet voor in de plaats te komen.

## 4.3 Bestaande bebording

Voor het verwijderen van aangewezen verkeerstekens is in beginsel een verkeersbesluit nodig. Dit volgt uit artikel 15, eerste lid, WVW 1994 en artikel 12 BABW. Bord A1 valt onder deze regeling. Als een afwijkende snelheidsaanduiding moet verdwijnen om de algemene limiet van 30 km per uur te laten gelden, moet dus worden vastgesteld welke besluitvorming voor de verwijdering nodig is. Voor gemeentelijke wegen is doorgaans het college van burgemeester en wethouders bevoegd. Het verwijderingsbesluit moet de locaties en betrokken borden duidelijk omschrijven. De gemeente motiveert waarom de afwijkende aanduiding wordt beëindigd en hoe dit aansluit op de nieuwe hoofdregel en de betrokken verkeersbelangen. Daarbij blijven zorgvuldige voorbereiding en belangenafweging vereist. Vooraf vindt overleg met de politie plaats. Het besluit wordt vervolgens bekendgemaakt in het Gemeenteblad. Artikel 16 BABW bevat een uitzondering. Voor plaatsing of verwijdering van een teken dat uitsluitend een toepasselijke verkeersregel of een ander verkeersteken nader aanduidt, hoeft geen verkeersbesluit te worden genomen. De besluitplicht moet daarom per situatie worden vastgesteld. Daarbij is ook het moment van verwijdering van belang. Een bord dat voor de normwijziging uitsluitend aan de algemene limiet herinnert, kan na de normwijziging een afwijkende snelheid aangeven. Voor meerdere wegen kan één samenhangend verkeersbesluit worden genomen. Voorwaarde is dat de betrokken wegvakken, borden en maatregelen voldoende duidelijk zijn afgebakend en dat de motivering op de betrokken situaties aansluit.

## 4.4 Aandachtspunten bij de uitvoering

De landelijke normwijziging en de aanpassing van de bebording moeten op elkaar worden afgestemd. Daarvoor is eerst een inventarisatie nodig van de wegen waarop de algemene limiet van 30 km per uur moet gaan gelden en de verkeerstekens die daarmee onverenigbaar zijn. Die inventarisatie omvat zowel de afzonderlijke borden als de eventueel daarbij behorende verkeersbesluiten. Alleen het wijzigen of intrekken van een verkeersbesluit is onvoldoende om de verkeerssituatie voor weggebruikers duidelijk te maken. De fysieke borden moeten daadwerkelijk worden verwijderd of aangepast. Zolang een afwijkend snelheidsbord zichtbaar en van toepassing blijft, kan de algemene regel daardoor worden doorkruist. Het moment waarop de nieuwe limiet op een weg gaat gelden, moet daarom aansluiten op de toepasselijke regelgeving en de feitelijke bebording. De invoeringsregeling moet voldoende voorbereidingstijd bieden voor deze besluitvorming en

werkzaamheden. Zij kan daarvoor een uitgestelde ingangsdatum en zo nodig een gefaseerde inwerkingtreding bevatten. Een overgangstermijn moet concreet aangeven wanneer welke onderdelen gelden. Een landelijke informatiecampagne zou een uitkomst kunnen bieden om dit kenbaar te maken aan de weggebruikers.

## 4.5 Juridische risico's

Het belangrijkste uitvoeringsrisico is dat regelgeving, verkeersbesluiten en feitelijke bebording niet op elkaar aansluiten. Achterblijvende hogere snelheidsaanduidingen kunnen verhinderen dat de algemene limiet op de bedoelde wegen doorwerkt en kunnen onduidelijkheid veroorzaken bij weggebruikers en de handhaving. Belanghebbenden kunnen volgens de gewone procedure binnen zes weken na bekendmaking bezwaar maken tegen een verkeersbesluit tot verwijdering of wijziging van verkeerstekens. Vervolgens staan beroep bij de rechtbank en hoger beroep bij de Afdeling bestuursrechtspraak open. Bij spoedeisend belang kan een voorlopige voorziening worden gevraagd. Voor de uitvoering moet dus rekening worden gehouden met mogelijke bezwaren of rechterlijke schorsing.

## 4.6 Indicatief implementatietijdpad

De invoering van 30 km per uur als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom is afhankelijk van de politieke koers op dit onderwerp. Wel kan een ruwe inschatting worden gemaakt van het benodigde traject vanaf het moment waarop politiek wordt besloten de voorbereiding te starten. Als planningsaanname kan ongeveer één tot anderhalf jaar worden aangehouden voor het voorbereiden en vaststellen van de wijzigingen van het RVV 1990, het BABW en de Uitvoeringsvoorschriften. Binnen deze periode moeten onder meer overleg, consultatie en de in hoofdstuk 3 beschreven procedures plaatsvinden. Wegbeheerders kunnen tegelijkertijd inventariseren welke snelheidsaanduidingen moeten worden verwijderd of aangepast en welke verkeersbesluiten daarvoor nodig zijn. Na publicatie van de regelgeving ligt een voorbereidingstermijn van ongeveer één jaar voor de hand. Wegbeheerders kunnen deze periode gebruiken voor de benodigde besluitvorming, het organiseren van de werkzaamheden en communicatie met weggebruikers. De landelijke ingangsdatum en de aanpassing van de bebording moeten daarbij op elkaar aansluiten. Op basis van deze aannames kan voorlopig worden gedacht aan een invoeringstraject van twee tot drie jaar. De duur van de voorafgaande politieke besluitvorming komt daarbovenop.

## 4.7 Conclusie

De nieuwe algemene maximumsnelheid van 30 km per uur geldt rechtstreeks waar geen afwijkende snelheidsregeling van toepassing is. Omdat verkeerstekens voorgaan op verkeersregels, moeten hogere snelheidsaanduidingen worden verwijderd of aangepast op wegen waar de algemene limiet moet gelden. Hiervoor is in beginsel een verkeersbesluit nodig, waar rechtsbescherming tegen openstaat voor belanghebbenden. De landelijke normwijziging, lokale besluitvorming en feitelijke bebording moeten op elkaar worden afgestemd. Vanaf het politieke besluit om de voorbereiding te starten, kan indicatief worden uitgegaan van een invoeringstraject van twee tot drie jaar.

# 5. Conclusie

In deze memo stond de volgende rechtsvraag centraal:

*Op welke wijze kan 30 km per uur juridisch als algemene maximumsnelheid binnen de bebouwde kom worden vastgelegd, waarbij 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering mogelijk blijft, en welke wijzigingen in wet- en regelgeving zijn hiervoor noodzakelijk?*

30 km per uur kan in beginsel binnen de bestaande wettelijke systematiek als algemene maximumsnelheid voor motorvoertuigen binnen de bebouwde kom worden vastgelegd. De WVW 1994 biedt daarvoor de benodigde regelgevende bevoegdheden. De hoofdregel wordt gewijzigd door in artikel 20, onderdeel a, RVV 1990 de maximumsnelheid van 50 naar 30 km per uur te verlagen. Voor een samenhangend snelheidsregime wordt daarnaast voorgesteld de afzonderlijke rijbaanlimiet voor bromfietsen en gemotoriseerde gehandicaptenvoertuigen daarop af te stemmen, met behoud van 45 km per uur op wegen met een aangegeven hogere limiet van ten minste 50 km per uur.

Om 50 km per uur als gemotiveerde uitzondering te regelen, moeten voorwaarden worden verbonden aan het instellen van deze snelheid. Aanbevolen wordt artikel 15 BABW aan te vullen en een nieuw artikel 15a op te nemen. Daarin worden de verkeersfunctie van de weg, de afwikkeling van het fietsverkeer en de veiligheid van de weginrichting als voorwaarden vastgelegd. De gemeente moet onderbouwen waarom afwijking van de algemene limiet gerechtvaardigd is. De concrete veiligheidseisen moeten in de Uitvoeringsvoorschriften nader worden uitgewerkt. Ook moeten deze voorschriften worden aangepast om 50 km per uur als afwijkende snelheid te kunnen aangeven en herinneringsborden op de nieuwe hoofdregel af te stemmen. De concrete eisen aan de weginrichting vragen nog uitwerking door verkeers- en mobiliteitsdeskundigen.

Voor de uitvoering is van belang dat verkeerstekens voorgaan op daarmee onverenigbare verkeersregels. Op wegen waar de algemene limiet van 30 km per uur moet gelden, moeten afwijkende hogere snelheidsaanduidingen daarom worden verwijderd of aangepast. Hiervoor is in beginsel een verkeersbesluit nodig. De landelijke inwerkingtreding, lokale besluitvorming en feitelijke bebording moeten op elkaar aansluiten. Vanaf het politieke besluit om de voorbereiding te starten, wordt een invoeringstraject van twee tot drie jaar indicatief haalbaar geacht. Dit blijft een ruwe planningsaanname, afhankelijk van de politieke voortgang, beschikbare capaciteit en omvang van de uitvoeringswerkzaamheden.