



460

Besluit van 26 juli 1990, houdende vaststelling van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer) (BABW)

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

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 12 mei 1989, nr. RW 26148, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Gelet op de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554);

De Raad van State gehoord (advies van 5 december 1989, nr. W09.89.0261);

Gezien het nader rapport van Onze Minister van Verkeer en Waterstaat van 16 juli 1990, nr. RW 65900, Hoofddirectie van de Waterstaat, Hoofdafdeling Bestuurlijke en Juridische Zaken;

Hebben goedgevonden en verstaan:

HOOFDSTUK I. ALGEMENE BEPALINGEN

Artikel 1. Het is aan anderen dan degenen die daartoe krachtens dit besluit bevoegd zijn verboden op, langs of boven de wegen verkeersstekens aan te brengen, te doen aanbrengen, aangebracht te houden of te verwijderen dan wel de zichtbaarheid van verkeersstekens weg te nemen.

Artikel 2. Het is verboden voorwerpen, inrichtingen of borden, van welke aard ook, die het verkeer in verwarring zouden kunnen brengen op, langs of boven de wegen aan te brengen, te doen aanbrengen, of aangebracht te houden.

HOOFDSTUK II. VERKEERSTEKENS EN MAATREGELEN TER REGLING VAN HET VERKEER

Paragraaf 1. Verkeersstekens

Artikel 3. Verkeersstekens zijn:

- a. verkeersborden;
- b. verkeerslichten en
- c. verkeersstekens op het wegdek.

Artikel 4. 1. De verkeersborden die een gebod, een verbod of een adviessnelheid betreffen zijn vastgesteld in bijlage I, behorende bij het RVV 1990, hoofdstukken A tot en met H.

2. De verkeersborden die een gevaar aanduiden zijn vastgesteld in bijlage I, behorende bij het RVV 1990, hoofdstuk J.

3. De verkeersborden die overige informatie van belang voor de weggebruikers bevatten moeten voor zover in bijlage I, behorende bij het RVV 1990, hoofdstukken K en L, niet een bepaald model is voorgescreven, bestaan uit een rechthoekig bord, waarop de letters, cijfers of symbolen in een blauw veld zijn geplaatst. Onze Minister kan veranderingen toestaan.

Artikel 5. De verkeerslichten zijn de lichten genoemd in de artikelen 68 tot en met 75 van het RVV 1990.

Artikel 6. 1. De verkeerstekens op het wegdek die een gebod of verbod betreffen zijn de verkeerstekens genoemd in artikel 23, eerste lid, onderdeel g, artikel 24, eerste lid, onderdeel e, artikel 25, derde lid, artikel 46 en de artikelen 76 tot en met 81 van het RVV 1990.

2. Andere verkeerstekens op het wegdek kunnen worden aangebracht ter geleiding van het verkeer, ter herinnering aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid en ter aanduiding van andere omstandigheden.

Artikel 7. Andere verkeerstekens dan de in dit hoofdstuk genoemde worden niet geplaatst.

Paragraaf 2. Onderborden

Artikel 8. 1. Onder verkeersborden kunnen onderborden worden geplaatst.

2. Deze onderborden kunnen inhouden:

- a. een nadere uitleg van de op de borden voorkomende aanduiding;
- b. bij borden die een gebod of verbod aanduiden, een beperking van de werkingssfeer van die borden of
- c. bij de borden G7, G9 en G11 van bijlage I, behorende bij het RVV 1990, een aanduiding dat de door het bord aangeduide geboden of verboden niet gelden voor het verkeersgebruik als op het onderbord aangegeven.

Paragraaf 3. Voorschriften met betrekking tot verkeerstekens en onderborden

Artikel 9. Onze Minister geeft voorschriften over inrichting, plaatsing, kleur, afmeting en materiaal van verkeerstekens en onderborden.

Artikel 10. 1. Onze Minister geeft voorschriften over de toepassing van de borden A1, A4, E12, G1, G3 en G5 van bijlage I, behorende bij het RVV 1990, alsmede over de zonale toepassing van verkeersborden.

2. Over de toepassing van de overige verkeerstekens kan Onze Minister voorschriften geven.

3. De in het eerste en tweede lid bedoelde voorschriften hebben betrekking op:

- a. wat betreft verkeersborden de gevallen waarin deze mogen worden toegepast en de eisen waaraan wegen of weggedeelten bij de toepassing van verkeersborden ten minste dienen te voldoen;
- b. wat betreft verkeerslichten de gevallen waarin deze mogen worden toegepast en de eisen waaraan verkeerslichtenregelingen ten minste dienen te voldoen;

c. wat betreft verkeerstekens op het wegdek de gevallen waarin deze mogen worden toegepast.

Artikel 11. 1. Onze Minister kan voorschriften geven over de toepassing van onderborden.

2. De in het eerste lid bedoelde voorschriften hebben betrekking op de gevallen waarin onderborden mogen worden toegepast.

Paragraaf 4. Plaatsing en verwijdering van verkeerstekens krachtens verkeersbesluit

Artikel 12. De plaatsing of verwijdering van de hierna genoemde verkeerstekens moet geschieden krachtens een verkeersbesluit:

a. de borden die zijn opgenomen in de hoofdstukken A tot en met G van bijlage I, behorende bij het RVV 1990, uitgezonderd de borden C22, E4, indien op een onderbord de wijze waarop parkeren dient te geschieden wordt aangegeven, E9 en E12;

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 13. In het verkeersbesluit tot plaatsing van borden die de snelheid, het parkeren of geslotenverklaringen betreffen alsmede van bord G7 kan worden bepaald, dat de door deze borden aangeduide geboden of verboden gelden in een bepaald gebied.

Artikel 14. Indien onder de in deze paragraaf genoemde verkeersborden onderborden worden geplaatst, wordt zulks in het betrokken verkeersbesluit tot uitdrukking gebracht.

Artikel 15. In het verkeersbesluit tot plaatsing van bord A1, voor zover dit aanduidt dat een maximumsnelheid van 30 km/h geldt, en bord G5 van bijlage I, behorende bij het RVV 1990, wordt aangegeven op welke wijze wordt voldaan aan de krachtens artikel 10, eerste lid, gestelde voorschriften.

Artikel 16. Geen verkeersbesluit behoeft te worden genomen indien het betrokken verkeersteken wordt geplaatst of verwijderd ter nadere aanduiding dat een verkeersregel van toepassing is dan wel dat een ander verkeersteken dat een gebod of verbod inhoudt is geplaatst.

Paragraaf 5. Maatregelen ter regeling van het verkeer

Artikel 17. 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 18. In het verkeersbesluit worden de aard en de omvang van de maatregelen aangegeven.

Artikel 19. Geen verkeersbesluit behoeft te worden genomen, indien

de betrokken maatregel strekt tot ondersteuning van een verkeersregel of een aldaar geplaatst verkeersteken dat een gebod of verbod inhoudt.

Paragraaf 6. Verkeersbesluiten

Artikel 20. 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 de wegen onder beheer van een provincie door gedeputeerde staten;
- c. voor zover zij betreffen het verkeer op de 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 de gemeenteraad of, krachtens besluit van de raad, door burgemeester en wethouders of door de raad ingestelde commissies.

2. Voorzover het betreft de wegen, bedoeld in de onderdelen c en d van het eerste lid, en gelegen buiten de bebouwde kom, kunnen gedeputeerde staten het krachtens het eerste lid bevoegd gezag verzoeken een of meer bepaalde verkeersbesluiten te nemen, indien zulks ter bescherming van de in artikel 2, tweede en derde lid, van de Wegenverkeerswet genoemde belangen in een bepaald gebied noodzakelijk is.

3. Indien niet binnen drie maanden aan een verzoek, bedoeld in het tweede lid, wordt gevolg gegeven, zijn gedeputeerde staten bevoegd, in plaats van het in het eerste lid bedoelde gezag, de bedoelde verkeersbesluiten te nemen.

Artikel 21. 1. Verkeersbesluiten moeten met redenen zijn omkleed.

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

Artikel 22. Een besluit waarbij een verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit wordt afgewezen wordt eveneens met redenen omkleed.

Artikel 23. Het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg wordt met betrekking tot verkeersbesluiten gehoord.

Artikel 24. Verkeersbesluiten worden genomen na overleg met de betrokken Korpschef van de gemeentepolitie, de districtscommandant van de Rijkspolitie dan wel, indien de taak met betrekking tot het verkeer mede wordt vervuld door de Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie, de commandant van de Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie.

Artikel 25. Verkeersbesluiten als gevolg waarvan het verkeer op wegen andere dan die waarop het verkeersbesluit betrekking heeft rechtstreeks en ingrijpend wordt beïnvloed, worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen in artikel 20 genoemde bevoegd gezag.

Artikel 26. 1. Verkeersbesluiten worden bekend gemaakt: wat betreft besluiten van Onze Minister in de Staatscourant; wat betreft besluiten van gedeputeerde staten in het provinciaal blad; wat betreft besluiten

van waterschappen en gemeentebesturen op de in het waterschap respectievelijk in de gemeente gebruikelijke wijze.

2. Van de in het eerste lid bedoelde bekendmaking wordt mededeling gedaan in één of meer plaatselijke dag- of weekbladen. In de mededeling worden in ieder geval de weg waarop het verkeersbesluit betrekking heeft, alsmede de te plaatsen of te verwijderen verkeerstekens dan wel de te treffen maatregelen ter regeling van het verkeer vermeld.

Artikel 27. Verkeersbesluiten als bedoeld in artikel 17 treden in werking met ingang van de dag, nadat een termijn van dertig dagen na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken.

Paragraaf 7. Plaatsing, verwijdering, kosten

Artikel 28. De plaatsing, het onderhoud en verwijdering van verkeerstekens, bedoeld in artikel 12, geschiedt door de zorg en op kosten van het orgaan dat het verkeersbesluit tot plaatsing of verwijdering genomen heeft.

Artikel 29. In afwijking van het bepaalde in artikel 28 geschiedt de plaatsing, het onderhoud en de verwijdering van de verkeerstekens, strekkende tot de instandhouding en bruikbaarheid van de weg door de zorg en op kosten van het openbaar lichaam dat het beheer heeft van de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg. De kosten, voortvloeiende uit de plaatsing van bord E6 van bijlage I, behorende bij het RVV 1990, kunnen worden verhaald op degene of degenen ten behoeve van wie het bord is geplaatst.

Artikel 30. De plaatsing, het onderhoud en verwijdering van de andere dan de in artikel 28 bedoelde verkeerstekens geschiedt door de zorg en op kosten van het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg.

Artikel 31. De uitvoering van maatregelen ter regeling van het verkeer, bedoeld in artikel 17, geschiedt door de zorg en op kosten van het orgaan dat het verkeersbesluit tot deze maatregelen heeft genomen.

Artikel 32. De kosten verbonden aan de tijdelijke plaatsing van verkeerstekens en aan de tijdelijke uitvoering van maatregelen zijn ten laste van degene die deze verricht.

Artikel 33. Indien in, op, boven of langs een weg activiteiten worden ondernomen welke niet behoren tot het normale verkeersgebruik van die weg en het bevoegde gezag het noodzakelijk acht verkeerstekens te plaatsen of te verwijderen in verband met die activiteiten, kan het bevoegde gezag de kosten die het voor de plaatsing, het onderhoud of de verwijdering heeft gemaakt ten laste brengen van degene die deze activiteiten uitvoert.

Paragraaf 8. Tijdelijke plaatsing of toepassing van verkeerstekens en het tijdelijk uitvoeren van maatregelen

Artikel 34. Door of vanwege het in artikel 20 genoemde gezag dan wel door of namens het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over een weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, door de eigenaar van een weg kunnen in de hierna genoemde omstandigheden en voor de duur van die omstandigheden verkeerstekens, bedoeld in

artikel 12, worden geplaatst alsmede maatregelen, bedoeld in artikel 17, worden uitgevoerd:

a. ingeval van de uitvoering van werken, opdooi, de doorweekte toestand van een weg of weggedeelte, dreigend gevaar of andere dringende omstandigheid van voorbijgaande aard;

b. ingeval van een door het wegverkeer veroorzaakte ernstige aantasting van voorbijgaande aard van de in het derde lid, onder a, van artikel 2 van de Wegenverkeerswet genoemde belangen.

Artikel 35. De plaatsing van verkeerstekens en het uitvoeren van maatregelen, bedoeld in artikel 34, kunnen geschieden zonder een daaraan ten grondslag liggend verkeersbesluit.

Artikel 36. Van het voornemen tot tijdelijke plaatsing van verkeerstekens en tot het tijdelijk uitvoeren van maatregelen of, indien hiertoe reeds is overgegaan, van dat feit wordt zo spoedig mogelijk kennis gegeven aan het krachtens artikel 20 bevoegde gezag dat de tijdelijke plaatsing of de tijdelijke maatregel ongedaan kan maken. De kennisgeving kan achterwege blijven voor zover dit gezag dit heeft bepaald.

Artikel 37. In afwijking van artikel 34 geschieden de tijdelijke plaatsing en de tijdelijke maatregel krachtens een verkeersbesluit indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing of tot de tijdelijke maatregel leiden van langere duur zijn dan vier maanden dan wel zich regelmatig voordoen. Paragraaf 6 is alsdan van toepassing.

Artikel 38. De met verkeersregeling belaste ambtenaren der rijks- en gemeentepolitie kunnen, indien in onvoorziene omstandigheden de afwikkeling van het verkeer zulks noodzakelijk maakt, voor ten hoogste drie uren verkeerstekens plaatsen en maatregelen uitvoeren zonder dat kennisgeving aan het bevoegde gezag behoeft te geschieden. Geschiedt de plaatsing of maatregel voor langere tijd, dan is artikel 36 van overeenkomstige toepassing.

Artikel 39. Indien de toestand van een waterkerende dijk waarop een weg is gelegen zulks vordert, heeft de onderhoudsplichtige van de dijk de bevoegdheid tot het tijdelijk plaatsen van verkeerstekens die een gebod of verbod inhouden alsmede tot het tijdelijk uitvoeren van maatregelen.

Artikel 40. Door of namens de onderhoudsplichtige van de dijk wordt onverwijld aan Onze commissaris in de provincie en aan het openbaar lichaam, dat het beheer heeft over de weg of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, aan de eigenaar van de weg kennis gegeven van het voornemen tot tijdelijke plaatsing en tot het tijdelijk uitvoeren van maatregelen bedoeld in artikel 39 of, indien hiertoe reeds is overgegaan, van dat feit. Onze commissaris in de provincie kan de tijdelijke plaatsing of de tijdelijke maatregel ongedaan maken.

Artikel 41. Tot het ongedaan maken van de tijdelijke plaatsing van verkeerstekens of het tijdelijk uitvoeren van maatregelen als bedoeld in de artikelen 36 en 40 kan worden overgegaan indien:

a. de omstandigheden als bedoeld in artikel 34 zich niet of niet langer voordoen of

b. deze omstandigheden de plaatsing of de maatregel niet kunnen rechtvaardigen.

Artikel 42. Indien het niet mogelijk is verkeersborden, houdende een gebod of verbod, in de voorgeschreven vorm tijdelijk te plaatsen, kan in

spoedeisende gevallen het gebod of verbod op andere duidelijke wijze worden aangeduid.

Paragraaf 9. Beroep

Artikel 43. Van verkeersbesluiten tot plaatsing of verwijdering van verkeerstekens of tot het treffen of verwijderen van maatregelen ter regeling van het verkeer staat beroep open op de Kroon.

Artikel 44. Van besluiten, waarbij een verzoek tot het nemen van een verkeersbesluit wordt afgewezen, staat beroep open op de Kroon. Met een zodanig besluit wordt een weigering een zodanig besluit te nemen gelijk gesteld.

Artikel 45. Het beroep krachtens artikel 43 of artikel 44 kan door iedere belanghebbende worden ingesteld binnen een termijn van dertig dagen na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt.

Artikel 46. Van een beslissing betreffende een invalidenparkeerkaart staat beroep open op de Kroon. Met een beslissing wordt een weigering om te beslissen gelijk gesteld. Het niet nemen van een beslissing binnen redelijke tijd wordt als een weigering beschouwd.

Artikel 47. Het beroep krachtens artikel 46 kan door iedere belanghebbende worden ingesteld binnen een termijn van dertig dagen na de dag waarop de beslissing ter kennis van de aanvrager is gebracht.

HOOFDSTUK III. VASTSTELLING BEBOUWDE KOM

Artikel 48. 1. De grenzen van de bebouwde kom of kommen van een gemeente worden vastgesteld bij besluit van de gemeenteraad.

2. De artikelen 23, 24 en 26, eerste lid, zijn van overeenkomstige toepassing.

3. Door het gemeentebestuur worden op kosten van de gemeente de grenzen van de bebouwde kommen aangeduid voor zover en op de wijze als door Onze Minister bepaald.

HOOFDSTUK IV. INVALIDENPARKEERKAART

Artikel 49. Aan een invalide die zich niet of nauwelijks te voet kan voortbewegen kan door de raad of, krachtens besluit van de raad, door burgemeester en wethouders van de gemeente in het persoonsregister waarvan hij voorkomt een invalidenparkeerkaart worden verstrekt.

Artikel 50. Aan een invalide, bedoeld in artikel 49, die niet in het persoonsregister van een gemeente in Nederland voorkomt kan door of vanwege Onze Minister een invalidenparkeerkaart worden verstrekt.

Artikel 51. Behoudens de door Onze Minister vastgestelde uitzonderingen is een invalidenparkeerkaart onder de door Onze Minister gestelde voorwaarden geldig voor de duur van vijf achtereenvolgende jaren, gerekend vanaf de dag van afgifte.

Artikel 52. Indien redelijke grond bestaat voor de verwachting dat de termijn, gedurende welke de invalide in aanmerking komt voor een invalidenparkeerkaart, korter zal zijn dan vijf jaren, beperkt het gezag dat

bevoegd is tot de afgifte van invalidenparkeerkaarten de geldigheidsduur tot die termijn.

Artikel 53. Onze Minister geeft regels omtrent:

- a. de afgifte van invalidenparkeerkaarten;
- b. de inrichting van de invalidenparkeerkaart;
- c. duplicaten van invalidenparkeerkaarten;
- d. de wijze waarop de invalidenparkeerkaart in motorvoertuigen moet worden aangebracht.

Artikel 54. Aan een invalidenparkeerkaart worden de voorschriften verbonden die door Onze Minister worden vastgesteld. Andere voorschriften mogen niet aan een invalidenparkeerkaart worden verbonden. Het gezag dat een invalidenparkeerkaart heeft verstrekt kan de kaart ongeldig verklaren indien de voorschriften niet worden nageleefd.

Artikel 55. Heeft een invalidenparkeerkaart zijn geldigheid verloren dan is de invalide aan wie de kaart is verstrekt of, indien deze is overleden, degene die de kaart onder zich heeft verplicht de kaart zo spoedig mogelijk in te leveren bij het gezag dat de kaart heeft verstrekt.

HOOFDSTUK V. AANSTELLING VERKEERSBRIGADIERS

Artikel 56. Verkeersbrigadiers, bedoeld in artikel 82, tweede lid, van het RVV 1990, worden aangesteld door de burgemeester.

Artikel 57. Op verkeersbrigadiers wordt toezicht gehouden door de politie.

Artikel 58. Onze Minister geeft nadere regels omtrent het in de artikelen 56 en 57 bepaalde alsmede regels omtrent:

- a. de opleiding van verkeersbrigadiers;
- b. de plaatsen waar en de tijdstippen waarop verkeersbrigadiers hun taken mogen uitoefenen en
- c. de uitrusting van verkeersbrigadiers.

HOOFDSTUK VI. STRAFBEPALING

Artikel 59. Overtreding van de artikelen 1, 2 en 55 is een strafbaar feit.

HOOFDSTUK VII. OVERGANGSBEPALINGEN

Artikel 60. Verkeerstekens en onderborden, geplaatst krachtens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181) voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, worden geacht te zijn geplaatst overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

Artikel 61. Maatregelen ter regeling van het verkeer, bedoeld in artikel 17 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer, aangebracht voor de datum van inwerkingtreding van dit besluit, worden geacht te zijn aangebracht overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

Artikel 62. De grenzen van de bebouwde kommen, vastgesteld krachtens artikel 8 van de Wegenverkeerswet (Stb. 1935, 554), worden geacht te zijn vastgesteld overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

Artikel 63. Invalidenparkeerkaarten, verstrekt krachtens het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181), behouden hun geldigheid gedurende de termijn die bij de afgifte van die kaart is bepaald.

Artikel 64. Verkeersbrigadiers, aangesteld krachtens artikel 106b van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181), worden geacht te zijn aangesteld overeenkomstig de bepalingen van dit besluit.

HOOFDSTUK VIII. INWERKINGTREDING

Artikel 65. De artikelen van dit besluit treden in werking op een bij koninklijk besluit te bepalen tijdstip, dat voor de verschillende artikelen of onderdelen daarvan verschillend kan worden gesteld.

HOOFDSTUK IX. CITEERTITEL

Artikel 66. Dit besluit kan worden aangehaald als «Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer» of als «BABW».

Lasten en bevelen dat dit besluit met de daarbij behorende nota van toelichting in het Staatsblad zal worden geplaatst en dat daarvan afschrift zal worden gezonden aan de Raad van State.

Tavarnelle, 26 juli 1990

Beatrix

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Uitgegeven de *elfde* oktober 1990

De Minister van Justitie,
E. M. H. Hirsch Ballin

Het advies van de Raad van State is openbaar gemaakt door terinzagelegging bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Tevens zal het advies met de daarbij ter inzage gelegde stukken worden opgenomen in het bijvoegsel bij de Nederlandse Staatscourant van 13 november 1990, nr. 221

NOTA VAN TOELICHTING

Hoofdstuk I. Algemeen

Het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (BABW) bevat in hoofdzaak de grondslag voor de toepassing van het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium ter regulering van het verkeer. Te zamen met het per gelijke datum in werking getreden Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990) strekt dit besluit tot vervanging van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens (Stb. 1966, 181).

Voor het onderbrengen van de administratieve bepalingen inzake het wegverkeer in een afzonderlijke algemene maatregel van bestuur is gekozen vanwege het feit dat deze bepalingen van een geheel andere aard zijn dan de in het RVV 1990 opgenomen gedragsregulerende voorschriften voor de weggebruikers. In het BABW zijn de voorschriften ondergebracht ter zake van de plaatsing en toepassing van verkeers-tekens en maatregelen ter regeling van het verkeer en de daarbij te hanteren procedures, waardoor dit besluit zich voornamelijk richt tot de bij de toepassing van het instrumentarium betrokken overheden.

Daarnaast bevat het BABW administratieve voorschriften omtrent de afgifte van invalidenparkeerkaarten en de aanstelling van verkeersbrigadiers.

Ten opzichte van de overeenkomstige bepalingen van het RVV 1966 is in het BABW een aantal wijzigingen opgenomen. In hoofdstuk II zal op de belangrijkste achtergronden voor het vaststellen van deze nieuwe administratieve bepalingen worden ingegaan.

Hoofdstuk III bevat een beschouwing over de rol van de verkeers-tekens in het totaal van het instrumentarium, dat de overheid ten dienste staat bij het bewerkstelligen van het gewenste verkeersgedrag.

In hoofdstuk IV tot en met VI worden de belangrijkste wijzigingen in het BABW ten opzichte van het RVV 1966 nader toegelicht. Hoofdstuk VII betreft de dereguleringsaspecten. Deze toelichting besluit met een artikelsgewijze toelichting in hoofdstuk VIII.

Hoofdstuk II. Aanleiding tot de vaststelling van het BABW

Er bestaan verschillende redenen, die leiden tot de noodzaak de administratieve bepalingen van het RVV 1966 en dan in het bijzonder de bepalingen, die betrekking hebben op de toepassing van verkeerstekens te herzien. In dit hoofdstuk worden de belangrijkste daarvan belicht.

1. Terughoudend en zorgvuldig gebruik van verkeerstekens

De beschouwingen van een tweetal door het eerste kabinet Lubbers ingestelde Commissies, te weten de Commissie vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen (Commissie Geelhoed) en de Commissie kleine criminaliteit (Commissie Roethof) vormen de belangrijkste aanleiding te komen tot een herbeschouwing van de administratieve bepalingen van het RVV 1966. In algemene zin is op de rapporten van beide Commissies in de nota van toelichting bij het RVV 1990 reeds uitgebreid ingegaan. Daarom wordt hier volstaan met een korte uiteenzetting.

Door deze Commissies is ruime aandacht besteed aan de toepassing van het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium. Zonder de problematiek van de verkeersregels uit het oog te verliezen kan de conclusie worden getrokken dat een aanmerkelijk deel van de verdichting van de regelgeving ter zake van het verkeersgedrag en de daaruit voortvloeiende problemen waar het de naleving van die regels betreft, kan worden teruggevoerd op het veelvuldig gebruik van verkeerstekens.

Beide Commissies hebben dan ook aanbevolen maatregelen te treffen ten einde te voorkomen dat het bestand aan verkeerstekens nog verder zou groeien en voorts te bewerkstelligen, dat een sanering van bestaande toepassingen zou plaatsvinden.

Hiertoe is te meer reden, aangezien met name bij de Commissie Geelhoed de vrees bestond dat als gevolg van de uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet het bestaande veelvuldig gebruik van verkeerstekens nog verder zal gaan toenemen. Immers de verwachting lijkt gerechtvaardigd, dat het openen van de mogelijkheid verkeerstekens te plaatsen uit anderen hoofde dan uit hoofde van de zgn. klassieke verkeersbelangen (zie hieromtrent verderop in deze toelichting) zal leiden tot een groot aantal nieuw te plaatsen verkeerstekens.

Een en ander heeft ertoe geleid, dat is gezocht naar wegen om de toeneming van het aantal verkeerstekens op de weg een halt toe te roepen en te komen tot een zorgvuldiger en terughoudender gebruik van verkeerstekens. Met dit besluit wordt in belangrijke mate het kader gegeven om de terughoudendheid en zorgvuldigheid bij de plaatsing van verkeerstekens te bevorderen. Bij de uitwerking hiervan is van belang, dat de structuur van de wegenverkeerswetgeving op het punt van de toepassing van verkeerstekens gedecentraliseerd van aard is. De bevoegdheid verkeerstekens te plaatsen is in belangrijke mate in handen gelegd van de lagere overheden. Het welslagen van het streven om te komen tot een terughoudende en zorgvuldige toepassing van verkeers-tekens is dan ook in belangrijke mate afhankelijk van de wijze waarop de verschillende bij het wegverkeer betrokken overheden zich voor dit streven willen inzetten.

2. Uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet

Een tweede reden voor de aanpassing van de administratieve voorschriften inzake het wegverkeer is gelegen in de uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet, zoals voorzien bij de wet van 25 mei 1989 (Stb. 225).

Hierbij is onder andere een wijziging tot stand gebracht van artikel 2 van de Wegenverkeerswet (WVW). Op de hoofdlijnen en achtergronden van deze wijziging is bij de parlementaire behandeling uitgebreid ingegaan.

In het kader van het onderhavige besluit is van belang, dat met de uitbreiding van de reikwijdte van de WVW de mogelijkheid is geopend tevens verkeerstekens te plaatsen uit hoofde van de in het derde lid van artikel 2 WVW genoemde oogmerken, te weten het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade, dan wel het voorkomen of beperken van door het verkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden.

De toepassingsmogelijkheden van het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium hebben hiermee een belangrijke uitbreiding ondergaan. Het betekent, dat thans een algemeen toepasbaar en uniform instrumen-

tarium ter beschikking staat aan de bij het wegverkeer betrokken overheden, waarbij vanuit de verschillende betrokken belangen kan worden gekomen tot een integrale, op alle betrokken belangen afgestemde, aanpak van het verkeer op de wegen.

De uitbreiding van de toepassingsmogelijkheden van verkeerstekens noodzaakt wel tot het treffen van een aantal voorzieningen in het BABW. Hiervoor is gewezen op de vrees voor een toeneming van het aantal verkeerstekens als gevolg van de ruimere strekking van artikel 2 WVV. Het streven naar een terughoudend en zorgvuldig gebruik van verkeersstekens is dan ook mede hierop terug te voeren. Een deel van de in dit opzicht in het BABW getroffen maatregelen staat dan ook in directe relatie met de uitbreiding van de reikwijdte. Daarnaast zijn voorzieningen nodig geoordeeld op het gebied van onder andere de toedeling van bevoegdheden, de motivering van verkeersbesluiten tot plaatsing van verkeerstekens en het overleg bij de totstandkoming van verkeersbesluiten.

3. Stroomlijning en vereenvoudiging

In de derde plaats is een groot aantal wijzigingen ten opzichte van het RVV 1966 terug te voeren op de sedert 1966 veranderde inzichten omtrent de bestuurlijke verantwoordelijkheden en bevoegdheden op het gebied van het wegverkeer. Dit hangt samen met het streven van het kabinet naar decentralisatie van bevoegdheden, stroomlijning en vereenvoudiging van procedures en het vermijden van onnodige beleidslasten. Waar mogelijk is in het BABW hierop ingespeeld.

Op twee in dit verband in het oog springende operaties wordt hier in het bijzonder gedoeld.

In het kader van de Heroverwegingen¹ is door het kabinet besloten te komen tot een verregaand terugdringen van velerlei in de Nederlandse wetgeving voorkomende vormen van preventief toezicht. Het RVV 1966 kende op verschillende plaatsen dergelijke vormen van toezicht bij de plaatsing van bepaalde verkeerstekens. Gewezen kan bij voorbeeld worden op artikel 136 van het RVV 1966, dat in een aantal nauwkeurig omschreven gevallen de goedkeuring eiste van een hoger bestuursorgaan bij de aanwijzing van een weg tot voorrangsweg. De achterliggende gedachte bij dergelijke bepalingen, namelijk te zorgen voor een goede afstemming tussen de op verschillende elkaar kruisende wegen geldende verkeersregimes heeft op zich niet aan waarde ingeboet, doch kan thans beter op andere, voor de betrokken overheden minder belastende wijze, worden vormgegeven.

In het kader van het project D'gemeenten/D'provincies, dat is gericht op intensivering van deregulering en decentralisatie in de verhouding met gemeenten en provincies, hebben de gemeenten en provincies op het gebied van de administratieve voorschriften inzake het wegverkeer een groot aantal voorstellen gedaan. In het Decentralisatieoverzicht, dat is gevoegd bij de begroting voor het jaar 1989 van het Ministerie van Binnenlandse Zaken, worden deze nader aangeduid. Veel van deze voorstellen hebben betrekking op wijziging en vereenvoudiging van bevoegdheden en procedures op het gebied van de plaatsing van verkeerstekens, zoals deze zijn neergelegd in het RVV 1966.

Bij de voorbereiding van het onderhavige besluit is na overleg met de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG) en het Interprovinciaal Overleg (IPO) gebleken, dat een groot aantal van deze voorstellen, zo

¹ Heroverweging toezicht op lagere overheden, deelrapport nr. 74.

niet rechtstreeks dan toch naar hun strekking, zonder bezwaar in definitieve vorm in het BABW kan worden overgenomen. Op verschillende plaatsen is aldus ten opzichte van de overeenkomstige bepalingen van het RVV 1966 vorm gegeven aan het streven naar decentralisatie en deregulering.

Hoofdstuk III. De verkeerstekens als instrument van verkeersbeleid

Bij het nastreven van verkeersdoelstellingen speelt de toepassing van verkeerstekens een belangrijke rol. Verkeerstekens geven immers de lokale autoriteiten de mogelijkheid om ter aanvulling op of in afwijking van de landelijk geldende algemene verkeersregels van het RVV 1990 een op de plaatselijke situatie toegesneden verkeersgedrag voor te schrijven. In die zin wordt door de toepassing van verkeerstekens het in het RVV 1990 neergelegde regelcomplex verfijnd.

In dit licht dienen verkeerstekens die geboden en verboden inhouden vanuit dereguleringsoogpunt dan ook niet anders te worden benaderd dan de landelijk geldende regels van het RVV 1990. Sterker nog, juist doordat de toepassing van deze verkeerstekens aanvulling of afwijking van de landelijke verkeersregels inhoudt, is zulks één van de oorzaken voor de regelverdichting binnen de wegenverkeerswetgeving.

Het verminderen van de regelverdichting op het gebied van de wetgeving ter zake van het verkeersgedrag kan dan ook alleen succesvol zijn, indien tevens de door de toepassing van verkeerstekens veroorzaakte regelverdichting een halt kan worden toegeeroepen.

Met name sinds de 70-er jaren is een aanzienlijke toeneming opgetreden van het aantal verkeerstekens langs de Nederlandse wegen. Dit geschiedde niet zonder reden. De ontwikkelingen in de economische bedrijvigheid en daarmee samenhangend de groei van het besteedbaar inkomen van de burger hebben in die jaren onder meer geleid tot een forse groei van de mobiliteit. Het beslag dat met name de auto is gaan leggen op de beschikbare ruimte op de Nederlandse wegen werd dermate groot dat ingrijpen in de verkeersafwikkeling geboden was en nog steeds geboden is. Die jaren hebben daardoor tegelijkertijd een steeds sterkere bemoeienis van de verschillende bij het wegverkeer betrokken overheden te zien gegeven bij de ordening van het verkeer. Die bemoeienis strekte zich grofweg uit van de aanleg van nieuwe wegen en vergroting van de bestaande capaciteit van de wegen ten einde aan de toegenomen mobiliteitsbehoefte tegemoet te komen tot het tegengaan van de nadelige effecten van die toegenomen mobiliteit voor de veiligheid van het wegverkeer en de verkeersdeelnemers. Ook uit die periode stammen de eerste gedachten om de schadelijke en hinderlijke neveneffecten van het wegverkeer te bestrijden met behulp van het instrumentarium van de wegenverkeerswetgeving, hetwelk heeft geleid tot de hiervoor genoemde wet van 25 mei 1989. Recentelijk is daarbij als gevolg van de mobiliteitsontwikkeling en de daarmee samenhangende gevolgen voor het milieu nog gekomen de dringende noodzaak een halt toe te roepen aan de ongebreidelde toeneming van de mobiliteit. In dit verband kan worden gewezen op het Bereikbaarheidsplan voor de Randstad en de beleidsvoornemens van het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer².

De aanpak van deze door het wegverkeer veroorzaakte problemen vereist de inzet van een breed scala van instrumenten. Daarbij werd en wordt – met het oog op het verwezenlijken van de op de problemen

² Kamerstukken II, 1988–1989, 20 922, nrs. 1–2

toegesneden verkeersdoelstellingen – in ruime mate gebruik gemaakt van verkeerstekens om zo het verkeersgedrag en de verkeerscirculatie in de gewenste banen te leiden.

Het is dit «sturende» gebruik van verkeerstekens, waarop de Commissie Geelhoed de aandacht vestigde, omdat juist dit gebruik van verkeerstekens een zichzelf versterkend proces van regelverdichting oproept: de ene «sturende» verkeersmaatregel lokt als het ware de andere uit.

De analyse van de Commissie Roethof – en dan vooral de beschouwingen van de subcommissie verkeer – heeft aangetoond, dat mede onder invloed van de regelverdichting de bereidheid bij weggebruikers vrijwillig de regels en tekens van het RVV na te leven, fors is afgenomen, terwijl de met de handhaving belaste instanties niet in staat zijn voldoende tegengas te bieden.

Deze analyse leidt tot de constatering, dat op dit moment verkeerstekens als instrument van beïnvloeding van verkeersgedrag aan waarde hebben ingeboet. De doelstellingen die men met de plaatsing van verkeerstekens wil bereiken kunnen daardoor in een aantal gevallen niet of onvoldoende worden gehaald.

Dit leidt ertoe, dat de rol van verkeerstekens, evenals die van de verkeersregels, in het totaal van instrumenten gericht op het gewenste verkeersgedrag aan een herwaardering moet worden onderworpen. De toetsingscriteria, die zijn ontwikkeld door de Commissie Roethof, bieden daartoe een belangrijk aanknopingspunt. Alleen indien de regels en tekens ook zelf weer aan overtuigingskracht kunnen winnen, mag worden verwacht, dat de bereidheid van weggebruikers om de met die regels en tekens gegeven geboden en verboden na te leven, weer zal toenemen.

Wat betreft de verkeerstekens is – in het voetspoor van de Commissie Roethof – al aangegeven, dat daartoe een bescheidener gebruik van verkeerstekens noodzakelijk is.

Tegen de achtergrond van het vorenstaande dienen dan ook de nieuwe administratieve voorschriften inzake het wegverkeer te worden geplaatst. Zij scheppen het kader voor een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens.

Hierbij is essentieel, dat verkeerstekens dienen te worden beschouwd in de context, waarin ze worden toegepast. Zulks niet alleen in relatie tot de feitelijke situatie op de weg, maar ook in relatie tot andere ter beschikking staande instrumenten, waarmee tevens – en vaak zelfs beter – het beoogde verkeersgedrag kan worden bewerkstelligd.

Op deze plaats moet dan ook het belang van infrastructurele voorzieningen worden onderstreept. Dergelijke voorzieningen dienen in de regel beter het beoogde doel dan juridische regels vermogen. De waarde, die een op het gewenste verkeersgedrag afgestemde weginrichting heeft voor het bereiken van de gestelde verkeersdoelstellingen, is afdoende aangetoond. Het gunstige effect op de verkeersveiligheid en leefbaarheid van 30 km/h-straten of -gebieden en erven is genoegzaam bekend. Evenzeer kunnen goede infrastructurele voorzieningen een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van een bepaalde parkeerordening. De ervaringen met het Proefproject parkeerordening in Utrecht wijzen hierop. Daarnaast kan ook met een gerichte en efficiënte handhavingsinzet worden bereikt, dat regels en tekens beter worden nageleefd,

hetgeen het bereiken van de gestelde verkeersdoelstellingen naderbij brengt.

Op het gebied van de handhaving zijn belangrijke verbeteringen aanstaande.

Gewezen kan worden op de wet administratiefrechtelijke handhaving van verkeersvoorschriften (Stb. 1989, 300). Met het in deze wet opgenomen administratiefrechtelijke systeem van afdoening van eenvoudige verkeersovertredingen kunnen politie en justitie de veel voorkomende overtredingen van verkeersvoorschriften beter en efficiënter aanpakken.

Voorts zijn of worden wetsvoorstellen ingediend, die beogen de gemeenten een beter instrumentarium te bieden voor de handhaving van de parkeerordening. Gedoeld wordt op de voorgenomen verbetering van de wegsleepregeling van artikel 43a WVV en de invoering van de wielklem als nieuw instrument gericht op de invordering van niet-betaalde parkeergelden.

Hoofdstuk IV. Terughoudend en zorgvuldig gebruik van verkeerstekens

In het vorenstaande is reeds gewezen op de rol van de bij het wegverkeer betrokken overheden. De directe betrokkenheid van met name provincies en gemeenten als mede verantwoordelijke instanties voor de aanpak van de verkeersonveiligheid en de mobiliteitsproblematiek zowel uit hoofde van hun verantwoordelijkheid als bestuurlijk orgaan als uit hoofde van hun functie als wegbeheerder komt in verschillende wettelijke regelingen tot uitdrukking, sterker nog de directe rol met betrekking tot het wegverkeer wordt uitdrukkelijk aan de verschillende overheden opgedragen.

De structuur van de administratieve bepalingen inzake het wegverkeer is dan ook aldus dat bevoegdheden inzake het plaatsen van verkeerstekens in het algemeen toekomen aan de beheerders van de betrokken wegen. Het BABW is dan de juiste plaats om voorzieningen te treffen die moeten leiden tot een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens.

Reeds in eerdere stadia zijn maatregelen op dit terrein aangekondigd. In de memorie van antwoord bij het wetsvoorstel 16 092³ dat heeft geleid tot de wet van 25 mei 1989 werden de volgende zes maatregelen in het vooruitzicht gesteld:

1. Het zodanig aanscherpen van de motiveringsplicht, dat bij verkeersbesluiten blijkt of er rekening is gehouden met de noodzaak van een terughoudende en zorgvuldige toepassing van verkeerstekens;
2. Een periodieke toetsing van vroegere verkeersbesluiten door het orgaan dat het verkeersbesluit indertijd heeft genomen;
3. Het voorschrijven van een verkeersbesluit voor de plaatsing van verkeerslichten;
4. Beperking van het aantal toegestane onderborden en de toepassing daarvan;
5. Verbetering van de publicatie van verkeersbesluiten;
6. Plaatsing van verkeerstekens eerst na afloop van de beroepstermijn.

In eerdere versies van het BABW waren deze maatregelen uitgewerkt in de vorm van wettelijke bepalingen. In dit voorstel is slechts een deel daarvan opgenomen. Met name zijn de maatregelen inzake de periodieke

³ Kamerstukken II, 1985-1986, 16 092, nr. 5, blz. 5 e.v.

toetsing en de verkeersbesluiten voor de plaatsing van verkeerslichten niet opgenomen. De achtergrond daarvan is de volgende.

In het oog dient te worden gehouden dat de hier genoemde maatregelen ertoe strekken het aantal verkeerstekens te beperken. Het realiseren van een zodanige beperking houdt onvermijdelijk een aantasting in van de bevoegdheden van de betrokken wegbeheerders en staat daarmee op zichzelf op gespannen voet met het decentralisatiebeleid. Ook brengen enkele van de aangekondigde maatregelen bijzondere lasten met zich mee voor de wegbeheerders. Gemeend werd echter, dat een en ander moest worden aanvaard gelet op de belangen die hier in het geding zijn.

Gaandeweg werd echter duidelijk, dat de noodzaak zorgvuldiger met de verkeerstekens om te gaan ook door de provincies en de gemeenten wordt onderschreven. In de reacties van het IPO en de VNG op eerder genoemde versies van het BABW bleek, dat ook deze organisaties de doelstellingen van de herziening van het RVV 1966 ten volle onderschrijven. Verschil van inzicht bestond op dat ogenblik over de wijze waarop met name de doelstelling van het terughoudende en zorgvuldige gebruik van verkeerstekens dient te worden bereikt. Zo werd met name de maatregel van de uitbreiding van de motiveringsverplichting bij het treffen van verkeersmaatregelen met een toetsing aan de aan de criteria van de Commissie Roethof ontleende deregulerings-elementen als een sterk bureaucratiserende maatregel beschouwd, zeker voor die gevallen, waarin het treffen van de desbetreffende maatregel logischerwijs uit de verkeerssituatie ter plaatse voortvloeit. Een dergelijk bezwaar bestond eveneens tegen de maatregel van de periodieke toetsing.

In het in de afgelopen periode gevoerde overleg met de VNG en het IPO is gebleken, dat deze organisaties bereid zijn zich ervoor in te spannen langs andere weg de doelstellingen van het BABW te verwezenlijken. Op 21 februari 1989 heeft bestuurlijk overleg plaatsgevonden over het RVV 1990 en het BABW met deze twee instanties alsmede met de Unie van Waterschappen. In dit overleg is de afspraak gemaakt bij de invoering van het RVV 1990 en het BABW gezamenlijk een aantal activiteiten te ondernemen, teneinde de nieuwe regels ingang te doen vinden bij de wegbeheerders en hen te stimuleren tot een zorgvuldig en terughoudend gebruik van verkeerstekens.

Deze ontwikkeling rechtvaardigt alleszins, dat de wetgever op dit punt pas op de plaats maakt. Met name is thans aanvaardbaar van die maatregelen af te zien die in het bijzonder belastend zijn voor de wegbeheerders.

Voor het slagen van de operatie is nu wel van belang, dat – nu daartoe in het BABW zelf minder waarborgen zijn neergelegd – langs andere weg wegbeheerders ertoe worden gebracht op een verantwoorde wijze met hun bevoegdheden om te gaan.

Hieraan wordt op verschillende manieren gevolg gegeven. Twee in het oog lopende worden hier genoemd.

Een van de elementen van de voorgenomen uitbreiding van de motiveringsverplichting betrof het aspect van de handhaafbaarheid van de met verkeerstekens aangeduide ge- of verboden. Aldus – zo was de gedachtengang – zou worden bereikt, dat bij de vaststelling van verkeersbesluiten het handhavingsaspect meer dan thans zou meewegen. Dit element kon vervallen, aangezien de wegbeheerders konden instemmen

met het opnemen van een bepaling in het BABW, dat verkeersbesluiten na overleg met de politie worden vastgesteld. Langs deze weg kan worden verzekerd, dat bij de vaststelling van verkeersbesluiten het handhavingsaspect in voldoende mate aan de orde komt.

In de tweede plaats zijn Rijk, IPO, VNG en Unie van Waterschappen – zoals hiervoor is opgemerkt – overeengekomen gezamenlijk de nodige activiteiten te ontplooiën op het gebied van flankerende maatregelen. Een daartoe ingestelde projectgroep, waarin de betrokken overheden zijn vertegenwoordigd, zal kennis verzamelen en ideeën ontwikkelen aan de hand waarvan wegbeheerders in staat zullen zijn op een verantwoorde wijze gebruik te maken van het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium bij het nastreven van de doelstellingen op het gebied van de verkeersveiligheid, de bereikbaarheid en het milieu. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om kennis en ideeën over het toepassen van infrastructurele voorzieningen in plaats van regels en tekens, het saneren van het bestand aan verkeerstekens en het geven van aanbevelingen over de beste aanpak van verkeersproblemen in het algemeen en gericht op specifieke groepen weggebruikers, zoals kwetsbare verkeersdeelnemers en mensen met een handicap.

Hoofdstuk V. Uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet

De wet van 25 mei 1989 maakt het mogelijk het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium te hanteren met het oog op andere belangen dan de belangen van verkeersveiligheid, vrijheid van het verkeer en instandhouding van wegen. Verkeerstekens kunnen nu ook worden geplaatst om de door het verkeer veroorzaakte overlast, hinder of schade (artikel 2, derde lid, onderdeel a, WVV) of de door het wegverkeer veroorzaakte aantasting van het karakter of de functie van objecten of gebieden (artikel 2, derde lid, onderdeel b, WVV) te voorkomen of te beperken. Wegbeheerders kunnen thans met behulp van verkeerstekens de schadelijke en hinderlijke neveneffecten van het verkeer bestrijden. Zo kunnen maatregelen worden getroffen gericht op bij voorbeeld het verzekeren van de nachtrust, de bescherming van de rust in de natuur- en recreatiegebieden of de bevordering van de leefbaarheid in stedelijke gebieden. Ook de bescherming van gebieden die uit het oogpunt van natuur- of landschapsbescherming waardevol zijn of de bescherming van historische stads- en dorpsgezichten kan thans op basis van de wegenverkeerswetgeving ter hand worden genomen.

In principe staat hiertoe het gehele in het RVV 1990 of zijn bijlage I opgenomen instrumentarium ter beschikking. Aan het gebruik maken van dit instrumentarium dient wel een afweging van de in het geding zijnde belangen ten grondslag te liggen. Bij de parlementaire behandeling van het wetsvoorstel 16 092 is aan deze noodzakelijke belangenafweging ruime aandacht besteed. Met name deed zich daarbij de vraag voor op welke wijze zou kunnen worden verzekerd, dat de afweging tussen de verschillende, naar hun aard soms tegenstrijdige, belangen die een rol spelen bij het treffen van verkeersmaatregelen op een evenwichtige wijze zou plaatsvinden. Daarbij is aangegeven, dat in artikel 2 van de WVV niet een rangorde is aangebracht tussen de z.g. klassieke verkeersbelangen en de milieubelangen, zodat deze in principe van gelijk gewicht moeten worden geacht. Indien aan het behartigen van één van de in het geding zijnde belangen een groot gewicht moet worden toegekend, kan dit inbreuk op andere belangen rechtvaardigen, zij het binnen de grenzen van hetgeen redelijkerwijs aanvaardbaar is. Zo is bij voorbeeld aangegeven, dat verkeersmaatregelen mede of uitsluitend gericht op de in

artikel 2, derde lid, van de WVV genoemde belangen niet ten koste zullen mogen gaan van de verkeersveiligheid of een onevenredige belemmering van de verkeerscirculatie zullen mogen betekenen.

De belangenafweging zal in de motivering van verkeersbesluiten tot uitdrukking moeten komen. Daartoe is in het BABW (artikel 21, tweede lid) bepaald, dat in de motivering moet worden aangegeven welke belangen aan het besluit ten grondslag liggen en op welke wijze deze zijn afgewogen tegen de overige in het geding zijnde belangen. Op deze wijze is gewaarborgd, dat het bevoegde gezag bij het nemen van een verkeersbesluit gehouden is voldoende aandacht aan de verschillende betrokken belangen te besteden. Laat dit gezag zulks na of wordt aan bepaalde aspecten onvoldoende aandacht besteed, dan kan zulks in de beroepsprocedure bij de Kroon op grond van artikel 43 van het BABW aan de orde worden gesteld.

Het hier bedoelde gebruik van verkeerstekens strekt in belangrijke mate tot vervanging van de in gemeentelijke of provinciale verordeningen opgenomen voorschriften die beperkingen aan het verkeer opleggen uit motieven, andere dan de z.g. klassieke verkeersbelangen.

Dergelijke voorschriften hebben in hoofdzaak betrekking op een drietal soorten van gedragsbeperking:

– *Voorschriften betreffende de toegankelijkheid van wegen voor bepaalde categorieën verkeer.*

Hierbij moet worden gedacht aan de in verschillende provincies bestaande verordeningen ter wering van het gemotoriseerde verkeer uit natuurgebieden. Dergelijke voorschriften zijn eveneens te vinden in gemeentelijke verordeningen bijv. in de vorm van verboden om tijdens de nachtelijke uren op bepaalde wegen of in bepaalde delen van de bebouwde kom met motorfietsen en bromfietsen te rijden in verband met de geluidsoverlast. Vervanging van dergelijke voorschriften door verkeersborden houdende een geslotenverklaring (de tekens van hoofdstuk C van bijlage I behorende bij het RVV 1990) kan zonder bezwaar geschieden. Nu ook aan deze verkeerstekens zonale werking kan worden toegekend, kan worden volstaan met de plaatsing van de desbetreffende verkeersborden aan de rand van het betrokken gebied.

– *Voorschriften betreffende het parkeren.*

Deze voorschriften – veelal neergelegd in een parkeerexcessenverordening – betreffen in hoofdzaak het op de weg staan van lange en hoge voertuigen, niet rijklare voertuigen, caravans en voertuigen behorende tot de handelsvoorraad van bedrijven. Hoewel dergelijke voorschriften in principe ook door verkeersborden zouden kunnen worden vervangen, lijkt zulks niet altijd wenselijk nu in de meeste gevallen deze voorschriften betrekking hebben op de gehele bebouwde kom. Overwogen wordt om in overleg met de VNG te bezien of een aantal van deze voorschriften – zo deze in overwegende mate in gemeentelijke verordeningen zijn opgenomen en een redelijke naleving daarvan is verzekerd – zich alsnog leent voor opnemingsregels als verkeersregel in het RVV 1990. Bij voorschriften betreffende het stallen van de handelsvoorraad kan worden gebruik gemaakt van verkeerstekens, zij het dat zou kunnen worden overwogen in deze gevallen te volstaan met een verkeersbesluit en de plaatsing van het verkeersbord achterwege te laten, aangezien deze parkeerverboden zich tot een zeer concreet bepaalde groep richten, nl. alleen de eigenaren van de betrokken garagebedrijven.

– *Voorschriften betreffende het veroorzaken van stank, hinder of ernstige geluidsoverlast.*

Deze voorschriften zijn vaak in zeer algemene bewoordingen gesteld. Deze lenen zich in het algemeen niet voor opname in het RVV 1990, aangezien ze niet voldoen aan de in het RVV 1990 geformuleerde uitgangspunten.

Met het oog op de mogelijkheid verkeersregulerend op te treden uit hoofde van de zgn. milieubelangen bevatten het RVV 1990 en BABW enige nieuwe instrumenten. Gewezen is al op de uitbreiding van de zonale toepassing van verkeersborden tot ook die borden die een geslotenverklaring betreffen.

Voorts kan aan sommige bestaande instrumenten een ruimere toepassing worden gegeven. Zo is het bij voorbeeld thans krachtens het BABW ook mogelijk wegen of gebieden die buiten de bebouwde kom zijn gelegen aan te wijzen als wegen of gebieden waar een maximum-snelheid van 30 km/u geldt, uiteraard voor zover wordt voldaan aan de op grond van artikel 10 van het BABW gestelde eisen voor wat betreft de inrichting. Tevens wordt overwogen aan gemeenten de mogelijkheid te geven wegen of gebieden aan te wijzen, die voor vrachtauto's slechts toegankelijk zijn, indien deze voor wat betreft hun geluidsproductie voldoen aan bepaalde eisen. Een dergelijke regeling is aangekondigd in het IMP-geluid 1984-1988 (Kamerstukken II, 1983-1984, 18 100, nr. 8, pag. 58 e.v.) en vormt thans nog onderwerp van nadere uitwerking.

Hoofdstuk VI. Overige belangrijke wijzigingen

1. Maatregelen ter regeling van het verkeer

Vanuit de organisaties van het beroepsgoederenvervoer wordt reeds enige tijd aangedrongen op verbetering van de mogelijkheden van de rechtsbescherming in die gevallen waarin wegbeheerders door wijziging van de inrichting van wegen de verkeerscirculatie beïnvloeden. Het gaat dan onder andere om de fysieke afsluiting van wegen, waardoor bepaalde bestemmingen niet of moeilijk bereikbaar worden. De bevoegdheid van wegbeheerders om door middel van dit soort maatregelen de verkeerscirculatie te beïnvloeden vloeit voort uit de algemene beheerstaak met betrekking tot de wegen.

Hierbij deed zich het probleem voor, dat de bestaande procedures van Wegenverkeerswet, Wegenwet en Wet op de ruimtelijke ordening aan belanghebbende burgers, die zich door dergelijke maatregelen in hun belangen aangetast achtten, geen rechtsingang boden. Slechts in incidentele gevallen kon door middel van een onrechtmatige daadsactie ex artikel 1401 BW verhaal bij de rechter worden gezocht.

Tegen de achtergrond van het feit, dat de vervanging van verkeers-tekens door fysieke maatregelen, waardoor het beoogde verkeersgedrag niet slechts juridisch maar juist ook feitelijk wordt bereikt, als een belangrijk uitgangspunt van het BABW geldt, dient in het BABW een voorziening te worden getroffen, ten einde te voorkomen dat aldus de bestaande lacune in de rechtsbescherming zou worden vergroot.

In het BABW is vorenbedoelde voorziening als volgt tot stand gebracht. In paragraaf 5 van hoofdstuk II wordt aan een aantal infra-structurele maatregelen aan de weg een zelfstandige betekenis

toegekend. Het gaat daarbij om maatregelen die leiden tot een beperking van de toegankelijkheid van een weg of weggedeelte voor categorieën weggebruikers dan wel tot de uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik mag maken. Juist ten gevolge van deze maatregelen kunnen de belangen van burgers in het bijzonder worden geraakt.

Voor het aanbrengen of verwijderen van deze verkeersvoorzieningen is thans krachtens artikel 17 een verkeersbesluit vereist. Op deze wijze zijn wegbeheerders gehouden om, evenals zulks geldt voor de plaatsing van verkeerstekens, de hierbedoelde infrastructurele maatregelen te motiveren op de wijze als is aangegeven in paragraaf 6 van hoofdstuk II. Voorzover daarbij belangen van bij voorbeeld het goederenvervoer in het geding zijn, zal zulks aldus in het verkeersbesluit tot uitdrukking kunnen worden gebracht.

In artikel 43 is aangegeven, dat ook van deze verkeersbesluiten beroep op de Kroon openstaat, zodat belanghebbenden ten volle de mogelijkheid hebben in rechte voor hun belangen op te komen.

De rechtsbescherming is tot de hiervoor genoemde maatregelen beperkt en betreft daarmee bij voorbeeld niet parkeerbelemmerende maatregelen van fysieke aard en feitelijke maatregelen die er toe strekken de snelheid van voertuigen te matigen ten einde de bestuurslasten voor de wegbeheerders beperkt te houden. Die bestuurslasten mogen niet worden onderschat. Het voorschrijven van een verkeersbesluit brengt onder meer mee, dat het besluit moet worden bekendgemaakt en dat van de bekendmaking mededeling moet worden gedaan in één of meer plaatselijke dag- of weekbladen alsmede dat met de uitvoering eerst mag worden begonnen na het verstrijken van de beroepstermijn. Aangezien het uit dereguleringsoogpunt mede wenselijk is deze lasten voor zoveel verantwoord te beperken is naar aanleiding van het in hoofdstuk IV genoemde bestuurlijke overleg besloten het bieden van rechtsbescherming te beperken tot die gevallen waarin de belangen van burgers in het bijzonder kunnen worden geraakt. Aan dit criterium voldoen de niet in het BABW opgenomen fysieke maatregelen naar mijn oordeel niet.

2. De bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten

De verdeling over de verschillende betrokken overheden van de bevoegdheden tot het nemen van verkeersbesluiten is in het BABW ten opzichte van het RVV 1966 op een aantal punten sterk vereenvoudigd en gestroomlijnd. De belangrijkste wijzigingen op het gebied van de competentie vloeien voort uit het feit, dat in het BABW de relatie tussen de verantwoordelijkheid voor de aanleg, het beheer en het onderhoud van wegen enerzijds en de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten met betrekking tot het verkeer op die wegen anderzijds is versterkt.

Eerder is al aangegeven dat bij de keuze omtrent het inzetten van het instrumentarium gericht op een bepaald beoogd verkeersgedrag van belang is, dat dit beoogde verkeersgedrag het beste kan worden bereikt door een daarop afgestemde inrichting van de weg zelve. Eerst indien het beoogde verkeersgedrag niet langs die weg kan worden bereikt, zou tot de toepassing van verkeerstekens moeten worden overgegaan, uiteraard voor zover de naleving van de met die verkeerstekens aangeduide verboden en geboden in voldoende mate is verzekerd. Het ligt in de rede, dat de afweging die aan die keuze ten grondslag ligt het best binnen één orgaan kan plaatsvinden en wel binnen het orgaan dat

bestuurlijk en ook financieel verantwoordelijk is voor het beheer van een bepaalde weg. Dit noodzaakte er reeds toe de in artikel 132 van het RVV 1966 opgenomen competentieregeling in beschouwing te nemen.

Daar komt nog bij, dat als gevolg van de wijziging van artikel 2 van de WVV bij een ongewijzigde competentieregeling gemeenten niet langer bevoegd zouden zijn maatregelen met een milieumotief te treffen op de bij hen in beheer zijnde wegen buiten de bebouwde kom. Ook dit feit noodzaakte tot een herbeschouwing van artikel 132 van het RVV 1966.

Voorts is in het kader van de voorbereiding van de sanering van het wegenbeheer overeengekomen om in bepaalde gevallen de zorg voor de wegen en daarmee het beheer van die wegen te leggen bij waterschappen. Tegen de achtergrond van hetgeen hiervoor is opgemerkt houdt dit in, dat in de gevallen, waarin aan waterschappen het wegbeheer wordt toebedeeld, de waterschappen ook de bevoegdheid dienen te verkrijgen tot het plaatsen van verkeerstekens die geboden en verboden in het leven roepen.

Tegen de achtergrond van het vorenstaande is de relatie tussen de verantwoordelijkheid voor aanleg, beheer en onderhoud van wegen en de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten op die wegen ten volle doorgevoerd. Dit betekent, dat de waterschappen en de gemeenten krachtens artikel 20 thans ook bevoegd zijn regelend op te treden ten aanzien van het verkeer waar het de bij hen in beheer zijnde wegen betreft.

Ook in andere zin is de regeling met betrekking tot de competentie in het BABW vereenvoudigd. De in het RVV 1966 opgenomen regeling voor de plaatsing buiten de bebouwde kom van verkeersborden, die een maximumsnelheid aanduiden, is vervallen, zodat ook ten aanzien van de plaatsing van deze verkeerstekens de algemene in artikel 20 opgenomen competentieregeling geldt. Voorts is – daartoe was reeds door het kabinet besloten in het kader van de Heroverwegingen⁴ – een aantal bepalingen vervallen inhoudende de goedkeuring van besluiten tot de plaatsing van bepaalde verkeerstekens.

Het vorenstaande brengt wel met zich mee, dat met het oog op een aanvaardbare en uniforme toepassing van een aantal van deze verkeerstekens krachtens artikel 10 BABW nadere toepassingsvoorschriften moeten worden gegeven.

Bij de opzet van de nieuwe structuur voor de bevoegdheden tot het nemen van verkeersbesluiten is ervan uitgegaan dat een gecoördineerde aanpak van de verkeersproblemen in een bepaald gebied – ook indien daarbij uitsluitend andere dan de zgn. klassieke verkeersbelangen in het geding zijn – in goed bestuurlijk overleg tot stand kan komen. Verwezen zij hieromtrent ook naar de volgende paragraaf.

Niettemin is van verschillende zijden (onder andere de provincies en organisaties van natuur- en landschapsbehoud) aangedrongen op het tot stand brengen van een regeling waarbij de provincies eigen bevoegdheden houden ook ten aanzien van gemeentelijke en waterschapswegen buiten de bebouwde kom. Achtergrond hiervan is dat zich naar het oordeel van deze instanties bij de in het BABW totstandgebrachte decentralisatie van bevoegdheden het risico kan voordoen, dat bij de behartiging van belangen die boven het beheer van een weg uitgaan een gecoördineerde aanpak in het gedrang kan komen, indien vele wegbeheerders daarbij betrokken zijn. Met name kan zich dit voordoen op

⁴ Heroverweging toezicht lagere overheden. Deelrapport nr. 74

beleidsterreinen, waarbij de provincies een belangrijke initiërende en coördinerende rol vervullen, zoals op het terrein van de natuurbescherming.

Bij de mondelinge behandeling in de Tweede Kamer van het wetsvoorstel inzake de uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet op 16 maart 1989 is dit punt uitgebreid aan de orde geweest. Daarbij is van de zijde van de regering de toezegging gedaan in het kader van de voorgenomen integrale herziening van de Wegenverkeerswet een aanwijzingsbevoegdheid omtrent te nemen verkeersbesluiten te creëren, teneinde de systematiek van de Wegenverkeerswet beter te doen aansluiten op die van de Wet op de ruimtelijke ordening. Voorts is toegezegd in het onderhavige besluit een voorziening te treffen, zodanig dat te zijner tijd een soepele overgang naar de in de nieuwe Wegenverkeerswet op te nemen regeling mogelijk is.

In het BABW is een voorziening getroffen die het beste aansluit bij de in de nieuwe Wegenverkeerswet op te nemen aanwijzingsbevoegdheid. Artikel 20 opent de mogelijkheid dat gedeputeerde staten van een provincie met het oog op de in het tweede en derde lid van artikel 2 van de Wegenverkeerswet genoemde belangen ook ten aanzien van het verkeer op gemeentelijke of waterschapswegen buiten de bebouwde kom verkeersbesluiten nemen.

Aangezien deze bevoegdheid materieel ingrijpt in de bevoegdheden van de gemeenten en de waterschappen mag worden verwacht, dat de provincies het gebruik van de bevoegdheid zullen baseren op door de provincies vastgesteld beleid.

Als bezwaar tegen deze voorziening kan gelden, dat aldus twee bestuursorganen bevoegd zijn ten aanzien van dezelfde weg verkeersbesluiten te nemen. Hoewel deze situatie op zichzelf bezwaarlijk is, kan dit bezwaar worden geaccepteerd, nu deze voorziening uitdrukkelijk is bedoeld als een tijdelijke voorziening, nl. totdat een definitieve regeling in de nieuwe Wegenverkeerswet is totstandgekomen. Daarnaast is uitdrukkelijk bepaald, dat gedeputeerde staten het betrokken gemeente- of waterschapsbestuur eerst in de gelegenheid dienen te stellen zelf de gevraagde maatregelen tot stand te brengen, alvorens gedeputeerde staten van deze bevoegdheid gebruik kunnen maken.

3. Bestuurlijke coördinatie

Een maatregel voor een bepaalde weg kan het verkeer op één of meer andere wegen beïnvloeden. Een eenvoudig voorbeeld kan dit verduidelijken. Indien een weg gesloten wordt verklaard voor motorvoertuigen met het oog op het verminderen van geluidhinder op die weg kan zulks leiden tot een verhoging van de intensiteit van het verkeer op andere wegen met alle – nadelige – gevolgen van dien. Is de beheerder van de wegen dezelfde als die van de weg waarop het verkeersbesluit betrekking heeft dan zal hij met de effecten van zijn maatregel wel rekening hebben gehouden.

Meer algemeen geldt, dat voor aanpak van veel verkeers- en veiligheidsproblemen de inzet nodig is van verschillende bij het wegbeheer betrokken overheden. Bij wijze van voorbeeld kan hier gewezen worden op de gezamenlijke inzet van Rijk, provincies en gemeenten op het gebied van de bereikbaarheid van de Randstad. Ook daarbij blijkt dat een gecoördineerde aanpak van de ongewenste effecten van de mobiliteitsgroei voor de bereikbaarheid van economische centra noodzakelijk is.

Ook meer concreet geldt bij de toepassing van het wegenverkeersrechtelijk instrumentarium, dat voor het bereiken van de eigen doelstellingen of het voorkomen van negatieve effecten elders afstemming met andere wegbeheerders onontbeerlijk is. Dit geldt temeer in het licht van de uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet. Naar verwachting zal deze afstemming in goed bestuurlijk overleg tussen de betrokken overheden onderling tot stand kunnen komen.

Niettemin is het nodig geoordeeld in het BABW uitdrukkelijk de medebetrokkenheid te regelen van andere bestuurlijke organen bij de totstandkoming van verkeersbesluiten, indien van die verkeersbesluiten een rechtstreeks en ingrijpend effect op het verkeer op andere wegen kan worden verwacht. Daartoe bepaalt artikel 25, dat in de hier bedoelde gevallen verkeersbesluiten worden genomen na overleg met het ten aanzien van die andere wegen genoemde bevoegde gezag.

Hoofdstuk VII. Deregulering

Het besluit is getoetst aan de Aanwijzingen van de Minister-President van 16 januari 1985, Stcrt. 18, inzake de toetsing van ontwerpen van wet en van algemene maatregelen van bestuur. Voor het antwoord op verschillende vragen die in deze aanwijzingen worden gesteld kan hier korthedshalve worden verwezen naar hetgeen hiervoor in deze toelichting is opgemerkt. Meer in het bijzonder kan over de dereguleringsaspecten het volgende worden gesteld.

1. Algemeen

De regeling bevat de voorschriften voor de wegbeheerder inzake het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens, het aanbrengen van infrastructuurle maatregelen ter regeling van het verkeer, het verstrekken van invalidenparkeerkaarten en het aanstellen van verkeersbrigadiers. Deze voorschriften zijn met name nodig in verband met het belang dat het kabinet hecht aan een vermindering en vereenvoudiging van overheidsregelingen.

De betrokken regels vervangen de in het RVV 1966 neergelegde voorschriften. In verband met de beschreven doelstelling van het BABW zijn ze waar nodig aangescherpt en aangevuld. Overigens kan in belangrijke mate de terughoudende en zorgvuldige toepassing van verkeerstekens langs de weg van het flankerend beleid worden bevorderd. Met de instanties die bij de uitvoering van het BABW zijn betrokken (provincies, gemeenten en waterschappen) zijn hierover afspraken gemaakt. Een en ander betekent, dat slechts op bescheiden schaal van ingrijpen in de uitoefening van bevoegdheden door provincies, gemeenten en waterschappen sprake is. Niettemin is zulks – gelet op de doelstelling van het BABW – op een aantal punten onvermijdelijk. Met gemeenten, provincies en waterschappen is hierover overeenstemming bereikt.

2. Bestuursinstrumenten

Het in het RVV 1966 vervatte preventieve toezicht ten aanzien van enkele verkeersmaatregelen is in het BABW komen te vervallen. Daartegenover staat, dat de Minister van Verkeer en Waterstaat regels kan vaststellen inzake de toepassing van verkeerstekens. Een en ander is geschied ten einde duplicering van beleid te voorkomen en uniforme toepassing van verkeerstekens te bevorderen in de gevallen, waarin zulks met name in het belang van de verkeersveiligheid nodig is. De wegbe-

heerders kunnen met deze aanpak instemmen. Een gemengde werkgroep van Rijk, provincies, gemeenten en waterschappen zal aanbevelingen doen om de vrijwillige terughoudendheid bij de toepassing van verkeersstekens verder te realiseren. Van voorschriften van bovenaf wordt daarom zoveel mogelijk afgezien.

3. Financiële lasten

De in het BABW vervatte maatregelen die moeten leiden tot een terughoudende toepassing van verkeerstekens brengen financiële lasten mee voor de wegbeheerders. Daar staan besparingen tegenover: minder ontheffingen, vermindering van bestuurslasten door stroomlijning van bevoegdheden en vereenvoudiging van procedures, vermindering van het aantal geplaatste verkeerstekens en daardoor een vermindering van de daarmee samenhangende kosten en vermindering afgifte invalidenparkeerkaarten, doordat bestuurders van invalidenvoertuigen deze niet langer nodig hebben.

De lasten en besparingen zullen in de totaliteit bezien tegen elkaar opwegen.

Tijdens het reeds eerder gememoreerde bestuurlijk overleg tussen Rijk, IPO, VNG en Unie van Waterschappen op 21 februari 1989 kon de conclusie worden getrokken, dat de invoering van het RVV 1990 en het BABW voor de betrokken overheden geen aanleiding vormt een beroep te doen op de bepalingen van de bestuursakkoorden.

Op grond van het vorenstaande is het niet nodig de kosten en besparingen in deze toelichting cijfermatig te onderbouwen. In dit verband zij er op gewezen dat de Raad voor de gemeentefinanciën die in zijn advies van 30 januari 1989 adviseerde deze financiële onderbouwing in de nota van toelichting op te nemen geen rekening heeft kunnen houden met de uitkomsten van het bestuurlijk overleg van 21 februari 1989.

4. Bestuurlijke lasten

Het BABW noopt tot de vaststelling van diverse ministeriële regelingen, met name op het terrein van het gebruik en de toepassing van verkeerstekens. De op het RVV 1966 gebaseerde regelingen zullen voor zoveel mogelijk worden vereenvoudigd.

Het BABW zal uiteraard de nodige voorlichting behoeven. In het overleg met het IPO, de VNG en de Unie van Waterschappen wordt de wijze, waarop dit zal geschieden, nader ingevuld.

Het BABW noopt de wegbeheerders tot overleg met andere wegbeheerders ingeval verkeersmaatregelen worden getroffen die het verkeer op andere wegen dan die waarop de maatregel betrekking heeft beïnvloeden. Deze lastenverzwaring, waarmee de wegbeheerders konden instemmen, is nodig in verband met het interlokale karakter van het wegverkeer.

Het aantal beroepsprocedures zal kunnen verminderen. Deze beperking wordt met name veroorzaakt, doordat er minder ontheffingen en beslissingen over aanvragen over invalidenparkeerkaarten nodig zullen zijn; er zullen derhalve minder voor beroep vatbare beslissingen worden genomen. Daar komt nog bij, dat het Kroonberoep tegen beschikkingen inzake ontheffingen wordt vervangen door beroep krachtens de Wet administratieve rechtspraak overheidsbeschikkingen. Door middel van

een hertoetsing van bestreden beschikkingen kunnen in een aantal gevallen gerezen bezwaren worden ondervangen, hetgeen het aantal beroepsprocedures verder zal doen teruglopen.

Anderzijds is een aantal infrastructurele voorzieningen vatbaar gemaakt voor Kroonberoep. Gelet op het feit, dat het in die gevallen veelal zal gaan om het aanbrengen van deze voorzieningen in de plaats van verkeerstekens zal een stijging van het aantal beroepen naar verwachting niet optreden.

5. Handhaving

Het BABW bevat enkele strafbepalingen die door de politie zullen moeten worden gehandhaafd. De sanctie op overtreding van deze bepalingen is hechtenis van ten hoogste twee maanden of geldboete van de tweede categorie. Aangezien de inhoud van deze bepalingen reeds was opgenomen in het RVV 1966 dan wel in provinciale of gemeentelijke verordeningen behoeven problemen bij de handhaving niet te worden verwacht.

6. Rechtsbescherming

Van bepaalde besluiten tot plaatsing of verwijdering van verkeers-tekens alsmede het aanbrengen van infrastructurele voorzieningen en van beslissingen waarin verzoeken tot zodanige beslissingen worden afgewezen alsmede van beslissingen inzake een invalidenparkeerkaart staat beroep open op de Kroon. Ten aanzien van beslissingen inzake ontheffingen is de Arob-procedure van toepassing.

Op de belasting van de met de rechtsbescherming belaste instanties is hiervoor ingegaan.

7. Varianten

Aanvankelijk is overwogen in het BABW een groter aantal maatregelen op te nemen, dat moet leiden tot een meer terughoudende en zorgvuldige toepassing van verkeerstekens. De inspanningen die de wegbeheerders zich op dit punt willen getroosten rechtvaardigen dat er is afgezien van de overwogen maatregelen op het gebied van de periodieke toetsing van verkeersbesluiten en het voor beroep vatbaar maken van de plaatsing en verwijdering van verkeerslichten.

Eén van de hiervoor bedoelde maatregelen betrof de in artikel 28 van het voorontwerp voor het BABW vervatte regeling dat verkeersbesluiten eerst in werking treden met ingang van de dag, nadat een termijn van dertig dagen na de dag waarop het besluit is bekend gemaakt, is verstreken. In het ontwerp-besluit zoals dit werd voorgelegd aan de Raad van State was van deze voorziening dan ook afgezien. In verband met het advies van de Raad kwam de bepaling (artikel 27 van het besluit) gedeeltelijk weer tot leven. De betrokken bepaling heeft nu uitsluitend betrekking op verkeersbesluiten die betrekking hebben op infrastructurele voorzieningen.

Voorts waren aanvankelijk andere termijnen overwogen in artikel 37 van het BABW. In het voorontwerp voor het BABW was bepaald dat tijdelijke verkeersmaatregelen op een verkeersbesluit dienden te berusten indien de omstandigheden die tot de tijdelijke plaatsing leiden van langere duur zijn dan drie maanden terwijl in het ontwerp-besluit zoals voorgelegd aan de Raad van State deze termijn was bepaald op zes

maanden. De termijn van drie maanden was aanvankelijk verdubbeld tot zes maanden ten einde de bestuurslasten voor de wegbeheerders te beperken. Op grond van het advies van de Raad van State is deze termijn teruggebracht tot vier maanden aangezien de termijn van zes maanden volgens de Raad van State te lang is uit een oogpunt van voldoende rechtsbescherming.

In het ontwerp-BABW zoals voorgelegd aan de Raad van State was niet voorzien in een regeling inzake de tijdelijke uitvoering van 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. Op grond van het advies van de Raad van State over het ontwerp-Wegenverkeerswet 1990 is besloten een dergelijke voorziening alsnog in het BABW op te nemen.

Ten slotte was aanvankelijk overwogen beslissingen inzake invalidenparkeerkaarten vatbaar te maken voor Arobberoep. Op grond van het advies van de Raad van State is uiteindelijk het Kroonberoep ter zake gehandhaafd.

In de nota van toelichting wordt op de daartoe geëigende plaatsen op het vorenstaande nader ingegaan.

8. Conclusie

Al met al moet het BABW uit dereguleringsoogpunt als positief worden aangemerkt.

Hoofdstuk VIII. Artikelen

Hoofdstuk I. Algemene bepalingen

Artikel 1

Dit artikel verbiedt anderen dan degenen die daartoe krachtens dit besluit bevoegd zijn, op, langs of boven de wegen verkeerstekens aan te brengen, te doen aanbrengen, aangebracht te houden of te verwijderen dan wel de zichtbaarheid van verkeerstekens weg te nemen. Tot nu toe kende de wegenverkeerswetgeving een dergelijk uitdrukkelijk verbod niet. Veelal werd daarin voorzien door verordeningen die werden vastgesteld door de wegbeheerder. De in artikel 1 vervatte algemene bepaling komt derhalve tegemoet aan de wens tot uniforme voorschriften.

Tot degenen die krachtens dit besluit bevoegd zijn verkeerstekens te plaatsen kunnen in de eerste plaats de personen of instanties worden gerekend die bevoegd zijn verkeersbesluiten te nemen: het in artikel 20 genoemde bevoegde gezag. In een beperkt aantal gevallen waarbij het beheer van de weg en het bevoegd gezag niet in één hand is – gedacht kan worden aan een openbaar lichaam dat het beheer over een weg heeft en particuliere eigenaren van wegen – is deze groep groter. Waar artikel 1 spreekt over degenen die krachtens dit besluit bevoegd zijn, ziet het op deze grotere groep personen of instanties. Dat de plaatsing van verkeerstekens niet slechts is voorbehouden aan het eerdergenoemde gezag, blijkt ook reeds uit de bepalingen ter zake van de kosten (hoofdstuk II, paragraaf 7) en de tijdelijke plaatsing of toepassing van verkeerstekens en het tijdelijk uitvoeren van maatregelen (hoofdstuk II, paragraaf 8) waar over het openbaar lichaam dat het beheer van de weg heeft of de eigenaar van de weg wordt gesproken.

Artikel 2

Het verbod dat in dit artikel is neergelegd, beoogt te voorkomen dat het verkeer door voorwerpen, inrichtingen of borden, van welke aard ook, in verwarring zou kunnen worden gebracht. Ditzelfde verbod was voorheen in artikel 109 van het RVV 1966 opgenomen.

Hoofdstuk II. Verkeerstekens en maatregelen ter regeling van het verkeer

Paragraaf 1. Verkeerstekens

Artikel 3

Dit artikel geeft, in navolging van artikel 107 RVV 1966, een opsomming van de soorten verkeerstekens die dit besluit kent.

Artikel 4

Dit artikel geeft vervolgens aan waar de onderscheidene categorieën verkeersborden in de bij het RVV 1990 behorende bijlage I zijn opgenomen. Daarbij wordt aangetekend dat slechts een beperkt aantal verkeersborden die overige, voor de weggebruiker van belang zijnde, informatie bevatten, in bijlage I is opgenomen. Het derde lid bepaalt dat niet in genoemde bijlage opgenomen borden van de daar bedoelde categorie moeten bestaan uit een rechthoekig bord waarop de letters, cijfers of symbolen in een blauw veld zijn geplaatst. De Minister van Verkeer en Waterstaat kan ten aanzien van laatstgenoemde borden veranderingen toestaan.

Artikel 5

Voor de opsomming van de soorten verkeerslichten verwijst dit artikel naar de artikelen 68 tot en met 75 van het RVV 1990.

Artikel 6

Het eerste lid van dit artikel verwijst voor de verkeerstekens op het wegdek die een gebod of verbod betreffen, eveneens naar het RVV 1990. Het tweede lid biedt vervolgens, zoals artikel 130, eerste lid, van het RVV 1966 deed, de mogelijkheid andere verkeerstekens op het wegdek aan te brengen, mits deze tekens dienen ter geleiding van het verkeer, ter herinnering aan de ter plaatse geldende maximumsnelheid dan wel ter aanduiding van andere – in het verkeer gelegen en voor de weggebruikers van belang zijnde – omstandigheden.

Artikel 7

De paragraaf ter zake van verkeerstekens, wordt afgesloten met een bepaling die van de toepassing van verkeerstekens een gesloten systeem maakt: andere verkeerstekens dan in deze paragraaf genoemde worden niet geplaatst. Het RVV 1966 kende een dergelijke uitdrukkelijke bepaling niet, zij het dat het gesloten karakter van de toepassing van verkeerstekens in zekere zin ook daarin uit de systematiek voortvloeide. Uit een oogpunt van duidelijkheid is een uitdrukkelijke bepaling echter gewenst.

Artikel 8

Dit artikel biedt de mogelijkheid onderborden onder verkeersborden te plaatsen. Het tweede lid geeft aan wat de inhoud van deze onderborden kan zijn. Dat kan in de eerste plaats een nadere uitleg van de op de verkeersborden voorkomende aanduiding zijn. In de tweede plaats kan dat, indien het verkeersborden betreft die een gebod of verbod inhouden, een beperking van de werkingssfeer van die borden zijn. Van het verbod voor motorvoertuigen elkaar onderling in te halen (bord F1) kan bij voorbeeld het inhalen van tractoren worden uitgezonderd.

De hiervoor genoemde toepassingsmogelijkheden van onderborden bestonden ook reeds onder het RVV 1966. Problemen deden zich echter voor bij de borden waaruit niet slechts een concreet gebod of verbod voortvloeit, doch op grond waarvan een bepaald regime ter plaatse van kracht is. Bij deze zogenaamde «regiemborden» zijn de daar uit voortvloeiende ge- en verboden neergelegd in een of meer verkeersregels.

In het verleden is gedurende vele jaren de opvatting gehuldigd dat, aangezien uit regimeborden niet rechtstreeks een ge- of verbod voortvloeide, onder deze borden geen onderbord kon worden geplaatst waardoor de werkingssfeer werd beperkt. In de praktijk bleek daaraan echter wel behoefte te bestaan. Met name in door middel van het bord «voetpad» als voetgangersgebied aangeduide winkelstraten werden in de praktijk onderborden geplaatst die de bevoorrading van de winkels mogelijk maakten. Deze praktijk is bij koninklijk besluit van 20 maart 1986, VR 1986, 77, door de Kroon gehonoreerd. De Kroon achtte toepassing van onderborden onder regiemborden mogelijk.

Een en ander noodzaakte tot een duidelijke regeling ter zake van onderborden onder regiemborden voor zowel de weggebruikers als de wegbeheerders. In verband daarmee is in onderdeel c van het tweede lid, een aantal regiemborden opgenomen waarbij door middel van onderborden kan worden aangegeven dat de door die borden aangeduide geboden en verboden niet gelden voor het verkeersgebruik als op onderborden aangegeven.

Door de keuze voor de term verkeersgebruik kan de uitzondering betrekking hebben niet alleen op bij voorbeeld een categorie weggebruikers maar ook op bij voorbeeld het bedienend verkeer in winkelstraten of op bestemmingsverkeer.

Paragraaf 3. Voorschriften met betrekking tot verkeerstekens en onderborden

Artikel 9

De door de Minister van Verkeer en Waterstaat te geven voorschriften als in dit artikel bedoeld hebben een tweeledig doel. In de eerste plaats wordt daarmee uniformiteit in de plaatsing en de uitvoering van verkeerstekens en onderborden beoogd. Daarnaast zijn de eisen gesteld ten aanzien van de kwaliteit van de tekens en borden.

Artikel 10

Artikel 10 biedt de grondslag voor door de Minister van Verkeer en Waterstaat te stellen voorschriften omtrent de toepassing van verkeers-

tekens. Het gaat hierbij niet zoals in artikel 9 om de feitelijke plaatsing van de verkeerstekens, maar om de vraag wanneer verkeerstekens mogen worden geplaatst.

Het RVV 1966 kende op een drietal plaatsen overeenkomstige bepalingen, te weten de artikelen 132b, 132c en 136a. In het onderhavige artikel worden deze samengebracht.

In het eerste lid van artikel 10 is uitdrukkelijk aangegeven voor welke verkeerstekens in elk geval de hier bedoelde voorschriften worden vastgesteld. Het betreft hier die verkeersborden, waarvan de werking in de praktijk in hoge mate afhankelijk is van een juiste inrichting van de weg. Gewezen wordt hier op de plaatsing van bord G5 (erf) of bord A1, indien daarmee een maximumsnelheid van 30 km/h wordt aangeduid. Slechts indien de wegen waarop dergelijke verkeersborden worden geplaatst voldoen aan bepaalde eisen voor wat betreft de inrichting, mag worden verwacht dat de met de plaatsing van die borden beoogde verkeers(veiligheids)doelstellingen worden gehaald.

Eveneens kunnen de omstandigheden waaronder het verkeersbord wordt geplaatst bepalend zijn. In verband met de wijziging van de bevoegdheid op wegen buiten de bebouwde kom door middel van borden maximumsnelheden vast te stellen dienen met het oog op de uniformiteit in de toepassing van snelheidslimieten ook ten aanzien van deze borden de hier bedoelde voorschriften te worden vastgesteld.

Het tweede lid opent de mogelijkheid ten aanzien van andere dan de in het eerste lid genoemde verkeerstekens voorschriften over de toepassing te geven. Dergelijke voorschriften waren op basis van het RVV 1966 vastgesteld. Zo was in de ministeriële regeling inzake verkeerstekens op borden en op het wegdek, en onderborden bepaald dat bij voetgangers-oversteekplaatsen bord 96 van bijlage II behorende bij het RVV 1966 moest worden toegepast en werden in het zgn. verkeerslichtenbesluit de gevallen aangegeven waarin tweekleurige verkeerslichten mochten worden toegepast. Aan een uitdrukkelijke grondslag daartoe is behoefte gebleken, met name omdat de mogelijkheid dergelijke voorschriften op te nemen in de krachtens het RVV 1966 bestaande ministeriële regelingen aan twijfel onderhevig was. Het ligt niet in het voornemen aan het vaststellen van dergelijke voorschriften een uitbreiding te geven. In zoverre brengt het BABW dan ook geen lastenvermeerdering mee voor de wegbeheerders.

Het derde lid bepaalt waarop de in het eerste en tweede lid bedoelde voorschriften betrekking kunnen hebben.

In onderdeel a wordt de mogelijkheid geboden voorschriften te geven die een uniforme toepassing van bepaalde borden waarborgen door te bepalen in welke gevallen zij mogen worden toegepast en aan welke eisen de wegen of weggedeelten moeten voldoen om die borden toe te passen. Daarmee kan onder meer worden voorkomen dat door middel van borden bepaalde ge- of verboden in het leven worden geroepen die niet aansluiten bij het karakter van de weg.

Met onderdeel b wordt beoogd een zorgvuldige toepassing van verkeerslichten te bevorderen. Het gaat hierbij niet alleen om de vraag wanneer deze lichten mogen worden geplaatst. Voorts biedt dit onderdeel de mogelijkheid minimum eisen aan de afstelling van de verkeerslichtenregelingen te stellen.

Onderdeel c, ten slotte, beoogt de eenheid in de toepassing van verkeerstekens op het wegdek te bevorderen.

Artikel 11

Dit artikel biedt de mogelijkheid voorschriften te geven ten aanzien van de toepassing van onderborden. Hiermede wordt beoogd een terughoudende en uniforme toepassing van onderborden te bereiken. In het algemeen deel van deze toelichting is op de noodzaak daartoe ingegaan.

Paragraaf 4. Plaatsing en verwijdering van verkeerstekens krachtens verkeersbesluit

Artikel 12

Dit artikel geeft een opsomming van de verkeerstekens, die slechts mogen worden geplaatst krachtens een verkeersbesluit. In algemene zin betreft dit dezelfde groep verkeerstekens die onder de werking van artikel 132 van het RVV 1966 vielen. Het gaat dan met name om die verkeerstekens die voor de weggebruikers geboden of verboden in het leven roepen.

Ten opzichte van het RVV 1966 is een aantal wijzigingen doorgevoerd.

Voor een deel vloeien deze voort uit de in het BABW gekozen systematiek voor wat betreft de toedeling van bevoegdheden. Zo brengt de toedeling van de bevoegdheid tot het vaststellen van maximumsnelheden buiten de bebouwde kom aan het in artikel 20 bedoelde bevoegde gezag met zich mee, dat plaatsing of verwijdering van de desbetreffende borden thans op basis van een verkeersbesluit van het aldaar genoemde bevoegde gezag geschiedt.

Voorts is een tweetal nieuwe verkeerstekens in de opsomming van artikel 12 opgenomen. Het betreft hier de gele onderbroken strepen en de haaietanden. Gezien het feit, dat ook deze verkeerstekens verplichtingen voor weggebruikers in het leven roepen, is het aanbrengen daarvan krachtens een verkeersbesluit gewenst.

Artikel 13

Aan borden die de snelheid, het parkeren of geslotenverklaringen betreffen, kan een zonale werking worden toegekend. Het RVV 1966 kende slechts de mogelijkheid zonale werking toe te kennen aan borden ter zake van de snelheid en het parkeren. In de praktijk bleek ook behoefte te bestaan aan zonale werking van bepaalde geslotenverklaringen. Dit laatste vloeit met name voort uit het feit, dat ingevolge de uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet ook met het oog op andere dan de zgn. klassieke verkeersbelangen verkeerstekens kunnen worden geplaatst. In artikel 13 wordt de bestaande praktijk zoals die gold voor snelheids- en parkeerverbodsborden, dat de zonale werking in het verkeersbesluit wordt vastgesteld, uitdrukkelijk geregeld. Op grond van artikel 10, eerste lid, zal de Minister van Verkeer en Waterstaat voorschriften geven over de zonale toepassing van verkeersborden. Deze voorschriften zullen er met name toe strekken misverstanden bij de weggebruikers ten aanzien van de toepasselijkheid van verboden in een bepaald gebied te voorkomen.

Artikel 14

Ten aanzien van onderborden kende het RVV 1966 niet de verplichting in het desbetreffende verkeersbesluit aan te geven, dat een onderbord werd aangebracht. Artikel 14 roept voor de in artikel 8, tweede lid, onder b en c, bedoelde onderborden een dergelijke verplichting in het leven. Het betreft hier dikwijls een zo ingrijpende uitzondering op de oorspronkelijke inhoud van het bord, dat uitdrukkelijke vermelding in het verkeersbesluit is gerechtvaardigd. Overigens wordt opgemerkt dat in het verleden bij een besluit tot plaatsing van een bord, indien tevens een onderbord werd aangebracht, in het besluit meestal reeds melding werd gemaakt van de uitzondering.

Artikel 15

Bij de toelichting op artikel 10 is reeds aangegeven van welk belang een juiste inrichting van de weg is, indien aldaar bord A1, dat aanduidt, dat een maximumsnelheid van 30 km/h geldt, of bord G5 (erf) wordt geplaatst. Met het oog daarop zijn dan ook krachtens artikel 10, eerste lid, eisen voor wat betreft de inrichting gesteld.

Ten einde te bereiken, dat in een beroepsprocedure kan worden getoetst in hoeverre bij de plaatsing van deze borden wordt voldaan aan de gestelde eisen, bepaalt artikel 15, dat zulks in het desbetreffende verkeersbesluit wordt aangegeven.

Artikel 16

Dit artikel ziet op die gevallen dat een verkeersteken wordt geplaatst of verwijderd dat slechts ter ondersteuning dient van een reeds uit anderen hoofde geldend voorschrift. In dat geval wordt er in feite geen nieuw ge- of verbod in het leven geroepen, zodat aan een verkeersbesluit en de daaraan verbonden rechtsbescherming voor de burger, geen behoefte bestaat. Gedacht kan worden aan bij voorbeeld de plaatsing van bord C2, Eenrichtingsweg, in deze richting gesloten voor bestuurders, bij de afritten van autosnelwegen, ten einde misverstanden te voorkomen.

Paragraaf 5. Maatregelen ter regeling van het verkeer

Artikelen 17 en 18

De in deze paragraaf bedoelde maatregelen zijn van infrastructurele aard. Zoals in het algemeen gedeelte reeds werd vermeld bestond er behoefte aan een beroepsmogelijkheid tegen door wegbeheerders aangebrachte infrastructurele voorzieningen. Door thans voor deze maatregelen een verkeersbesluit te eisen wordt hieraan voldaan. De burger kan zowel tegen een besluit tot het aanbrengen van infrastructurele maatregelen als tegen een besluit tot weigering dergelijke maatregelen te treffen beroep instellen.

Het gaat hierbij om die infrastructurele ingrepen aan de weg, die leiden tot een beperking van de toegankelijkheid van een weg of weggedeelte voor categorieën weggebruikers dan wel tot een uitbreiding van het aantal categorieën weggebruikers dat van een weg of weggedeelte gebruik kan maken. In punt 1 van hoofdstuk VI van deze nota van toelichting is uiteengezet dat de vaststelling van verkeersbesluiten tot deze maatregelen dient te worden beperkt ten einde de bestuurslasten voor de wegbeheerders te beperken.

Artikel 18 bepaalt, dat in het verkeersbesluit de aard en de omvang van de maatregelen worden aangegeven, zulks ten einde belanghebbende burgers inzicht te geven welke maatregelen het betrokken overheidsorgaan voornemens is te treffen.

Artikel 19

Voor de toelichting op dit artikel kan worden verwezen naar de toelichting op artikel 16, waarin eenzelfde bepaling is opgenomen voor besluiten terzake van verkeerstekens.

Paragraaf 6. Verkeersbesluiten

Artikel 20

In dit artikel wordt de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten toebedeeld. De regeling wijkt op een aantal punten af van die welke op grond van het RVV 1966 gold. Voor wegen onder beheer van het Rijk is de regeling ongewijzigd gebleven: de Minister van Verkeer en Waterstaat is bevoegd daarvoor verkeersbesluiten te nemen.

Bij de bevoegdheidstoedeling aan gedeputeerde staten, het algemeen bestuur van een waterschap en de gemeenteraad heeft zich een verschuiving voorgedaan die beter aansluit bij het beheer van de weg. Deze wijzigingen zijn in het algemeen gedeelte reeds uitvoerig toegelicht. Hier wordt nog opgemerkt dat in het verleden de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten voor wegen buiten de bebouwde kom in beheer bij de gemeente of het waterschap toegekend was aan gedeputeerde staten. In het onderhavige besluit wordt deze bevoegdheid bij de gemeente respectievelijk het waterschap, de beheerder van de weg gelegd.

Ingevolge onderdeel a van het eerste lid kan de gemeenteraad de bevoegdheid tot het nemen van verkeersbesluiten overdragen aan burgemeester en wethouders of aan door de raad ingestelde commissies. Deze mogelijkheid berust op de gemeentewet. In het RVV 1966 was uitsluitend melding gemaakt van de overdracht aan burgemeester en wethouders; de overdracht aan commissies was ten onrechte niet vermeld. Deze omissie is thans hersteld.

Volledigheidshalve wordt opgemerkt dat de in dit artikel geregelde toedeling van bevoegdheden uiteraard ook van toepassing is op verkeersbesluiten waarbij de in paragraaf 5 bedoelde maatregelen ter regeling van het verkeer worden genomen.

Het tweede en derde lid vormen een uitzondering op de in het eerste lid gegeven algemene toedeling van de bevoegdheden. Op deze uitzondering is in het algemeen deel van deze toelichting reeds ingegaan.

Met nadruk zij hier nogmaals vermeld, dat het tweede en derde lid uitdrukkelijk bedoeld zijn als tijdelijke regeling. Zodra in de nieuwe Wegenverkeerswet een regeling omtrent een aanwijzingsbevoegdheid is tot stand gekomen, zullen het tweede en derde lid van artikel 20 vervallen.

Artikel 21

Evenals artikel 135, eerste lid, van het RVV 1966 bepaalt artikel 21, eerste lid, van het BABW, dat verkeersbesluiten met redenen moeten zijn

omkleed. De eisen, die door de Kroon, oordelend in beroep, zijn gesteld aan de motivering van de krachtens artikel 132, eerste lid, van het RVV 1966 genomen besluiten, zijn dan ook onverkort van toepassing op de krachtens het BABW te nemen verkeersbesluiten.

Op een tweetal punten is het tegen de achtergrond van de met het BABW beoogde doelstellingen nodig aan de motivering van verkeersbesluiten een nadere eis te stellen. In het algemeen deel van deze toelichting is hierop reeds ingegaan. De nadere eisen zijn opgenomen in het tweede lid van artikel 21.

In de eerste volzin van het tweede lid is bepaald, dat bij verkeersbesluiten moet worden aangegeven, welke doelstelling of doelstellingen met het besluit worden beoogd. Het bevoegde gezag dient in het besluit aan te geven, wat men met de plaatsing van een verkeerstek of met het treffen van een voorziening aan de weg wenst te bereiken. Hierdoor zijn belanghebbende burgers dan wel de Kroon, oordelend in beroep, in staat te beoordelen of het met de verkeersmaatregel beoogde effect op het verkeersgedrag ook inderdaad zal kunnen worden bereikt.

Voorts dient in het besluit de afweging van de betrokken belangen te worden zichtbaar gemaakt. Zoals in het algemeen deel van de toelichting is aangegeven, hangt dit samen met het feit, dat thans ook verkeersmaatregelen kunnen worden getroffen uit hoofde van andere belangen dan de zgn. klassieke verkeersbelangen. Uit het verkeersbesluit zal moeten blijken welke belangen in het geding zijn en op welke wijze deze belangen tegen elkaar zijn afgewogen.

Artikel 22

Deze bepaling kwam reeds voor in het RVV 1966 (artikel 135, eerste lid). Aangezien het hier om een negatief besluit gaat is hier er van afgezien de minimum-eisen van artikel 21, tweede lid, voor deze besluiten van toepassing te verklaren. Dit neemt niet weg dat de reden voor het afwijzen van een maatregel gelegen kan zijn in het feit dat andere belangen zich tegen het besluit verzetten. Zulks dient uiteraard in de motivering van het afwijzingsbesluit tot uitdrukking te worden gebracht.

Artikel 23

Dit artikel komt inhoudelijk overeen met artikel 132, tweede lid, van het RVV 1966. De beginselen van behoorlijk bestuur brengen mee dat ingeval de autoriteit die met het vaststellen van verkeersbesluiten is belast een ander is dan de beheerder of eigenaar van de weg de laatste ter zake van het voornemen een verkeersbesluit te nemen moet worden gehoord. In de praktijk zal deze bepaling overigens minder gewicht krijgen, aangezien de hier bedoelde situatie zich, gezien de in het BABW tot stand gebrachte stroomlijning op het gebied van de competentie, minder vaak zal voordoen.

Artikel 24

In artikel 24 wordt nu formeel de betrokkenheid geregeld bij de totstandkoming van verkeersbesluiten van de direct bij de handhaving van verkeersvoorschriften betrokken instantie. Door in het overleg voorafgaand aan de totstandkoming van een verkeersbesluit de politie te betrekken wordt bewerkstelligd, dat het aspect van de handhaving van verkeersvoorschriften – hier met name de handhaving van de door

verkeerstekens aangeduide ge- en verboden – ook op lokaal niveau voldoende tot zijn recht komt. Op deze wijze zal de handhaafbaarheid van verkeerstekens naar verwachting meer dan thans het geval is een aspect worden, dat meeweegt bij de besluitvorming. Tevens mag worden verwacht, dat met betrekking tot de aldus tot stand gekomen verkeersbesluiten de handhaving in voldoende mate is gewaarborgd.

Langs deze weg wordt een belangrijke bijdrage geleverd aan het streven naar een zorgvuldiger en terughoudender gebruik van verkeers-tekens.

Artikel 25

Voor de toelichting op artikel 25 zij verwezen naar het algemeen deel van deze toelichting. Voorts kan nog worden opgemerkt, dat niet bij elk gering effect op het verkeer op andere wegen als gevolg van getroffen verkeersmaatregelen het overleg bedoeld in artikel 25 zal dienen plaats te vinden. Dit is in het artikel tot uitdrukking gebracht in de woorden «rechtstreeks en ingrijpend». Overwogen kan worden een verkeersbesluit voor schorsing of vernietiging door de Kroon voor te dragen ingeval de bestuursorganen bij dat overleg niet tot overeenstemming komen en de betrokken wegbeheerder op onredelijke of oneigenlijke gronden bij het besluit persisteert en een andere wegbeheerder dientengevolge onevenredig in zijn belangen wordt getroffen. Overigens mag ervan worden uitgegaan, dat de betrokken overheden in de verschillende reeds bestaande overlegkaders tot een goede afstemming van hun verkeersbeleid kunnen komen. Het schorsings- en vernietigingswapen zal dan ook naar verwachting in de praktijk niet behoeven te worden gehanteerd.

Artikel 26

Het eerste lid komt vrijwel woordelijk overeen met artikel 133, eerste lid, van het RVV 1966.

Het tweede lid daarentegen is nieuw. Hoewel de Staatscourant en het provinciaal blad de officiële organen zijn voor het Rijk en de provincies om besluiten afkomstig van het Rijk resp. de provincies bekend te maken, moet worden vastgesteld dat deze organen weinig toegankelijk zijn voor de burgers. Zij zijn wat de berichtgeving betreft voornamelijk afhankelijk van de plaatselijke dag- of weekbladen. Datzelfde geldt trouwens ook voor gemeentelijke besluiten voor zover deze uitsluitend aan het gemeentehuis worden aangeplakt.

Voornoemde bezwaren worden ondervangen door het voorschrift in het tweede lid van artikel 26 dat van de bekendmaking van verkeersbesluiten mededeling wordt gedaan in een of meer plaatselijke dag- of weekbladen. Het is daarbij niet nodig de verkeersbesluiten in hun volle omvang te publiceren. Het gaat er om de burgers in kennis te stellen van het besluit om op een bepaalde weg een bepaald verkeersteken te plaatsen of te verwijderen dan wel om op die weg andere maatregelen – van feitelijke aard – te nemen. Vandaar dat het tweede lid de publicatieplicht tot dat laatste beperkt.

Artikel 27

Ingevolge het vierde lid van artikel 132b van het RVV 1966 mocht met de inrichting als erf eerst worden aangevangen nadat dertig dagen na de dag waarop het besluit tot plaatsing van het erfbord ter openbare kennis was gebracht, waren verstreken. Ingevolge het tweede lid van artikel

132c van het RVV 1966 gold dit voorschrift ook ten aanzien van besluiten tot plaatsing van al dan niet zonale aanduidingen inzake een maximumsnelheid van 30 km per uur binnen de bebouwde kom. Deze voorschriften zijn in artikel 27 van het BABW uitgebreid tot alle verkeersbesluiten die betrekking hebben op infrastructurele voorzieningen. De grond van deze maatregel is het feit, dat er zoveel mogelijk dient te worden voorkomen dat dergelijke verkeersbesluiten die de toets der kritiek niet kunnen doorstaan toch aanvankelijk ten uitvoer worden gelegd. Dat zou het geval zijn als een besluit wordt uitgevoerd, terwijl de beroepstermijn nog loopt. Het is ten slotte denkbaar dat gedurende die periode beroep wordt ingesteld en dat dit beroep leidt tot vernietiging van het bestreden besluit.

Ingeval gedurende de beroepstermijn beroep wordt ingesteld dan dienen de wegbeheerders te beoordelen of zij daarin aanleiding vinden met de tenuitvoerlegging te wachten totdat op het beroep is beslist. Indien gedurende de beroepstermijn om schorsing van de tenuitvoerlegging wordt gevraagd doen de wegbeheerders er verstandig aan de tenuitvoerlegging uit te stellen totdat op het verzoek is beslist ook indien de beslissing na het verstrijken van de beroepstermijn wordt verwacht. Wordt de schorsing uitgesproken dan wordt uiteraard op grond van die beslissing de tenuitvoerlegging opgehouden.

In het voorontwerp voor het BABW was deze regeling van toepassing op alle verkeersbesluiten, derhalve ook op die welke strekken tot de plaatsing van verkeerstekens. Plaatsing binnen de beroepstermijn was desniettemin mogelijk gemaakt indien de verkeerssituatie daartoe zou nopen. Deze omstandigheid zou in de motivering van het verkeersbesluit dan wel tot uitdrukking dienen te worden gebracht.

Op grond van het overleg met gemeenten, provincies en waterschappen over het voorontwerp voor het BABW was besloten van de «30-dagen-regel» af te zien. De bepaling werd als te betuttelend door de wegbeheerders ervaren. In het ontwerp-BABW zoals dit aan de Raad van State was voorgelegd, ontbrak de betrokken voorziening dan ook. De Raad van State had hiertegen blijkens zijn advies bezwaar voor zoveel het verkeersbesluiten betrof die zien op voorzieningen van infrastructurele aard in verband met het ingrijpende en kostbare karakter van dergelijke maatregelen. Aan het advies van de Raad is gevolg gegeven. Vandaar dat de betrokken bepaling, maar dan toegespitst op fysieke maatregelen, alsnog in het BABW is opgenomen.

Paragraaf 7. Plaatsing, verwijdering, kosten

Artikel 28

Deze bepaling komt in de plaats van artikel 134, eerste lid, van het RVV 1966. In tegenstelling tot het oude artikel voorziet artikel 28, nieuw, nu ook in een regeling van de kosten van het onderhoud van de betrokken verkeerstekens. Vanzelfsprekend komen ook de kosten van het beheren van een geplaatst verkeersteken voor rekening van het orgaan dat het teken heeft geplaatst.

Artikel 29

Dit artikel komt materieel overeen met artikel 134, tweede lid, van het RVV 1966. Ook hier wordt het onderhoud van de verkeerstekens in de tekst vermeld. Daarin behoeft niet langer te worden verwezen naar de borden die een maximumsnelheid of een adviessnelheid betreffen omdat

in tegenstelling tot het RVV 1966 in het BABW geen afwijkende competentieregeling inzake het plaatsen van die tekens is opgenomen. Dit betekent dat de kosten van het plaatsen, het onderhouden en het verwijderen van deze verkeerstekens voor rekening komen van het orgaan dat het verkeersbesluit heeft genomen. Artikel 28 is met andere woorden hier van toepassing.

Artikel 30

In het RVV 1966 waren geen bepalingen opgenomen inzake de kosten met betrekking tot het plaatsen, onderhouden en het verwijderen van de in artikel 30 genoemde verkeerstekens. Dit verzuim wordt hierbij hersteld. Vanzelfsprekend komen de kosten voor rekening van het openbaar lichaam dat het beheer heeft over de weg resp. de eigenaar van de weg.

Artikel 31

Aangezien het BABW het vaststellen van besluiten inzake het aanbrengen van bepaalde infrastructurele voorzieningen introduceert, dient in paragraaf 7 van hoofdstuk II van het BABW te worden geregeld te wiens laste de kosten ter zake van het uitvoeren van de bedoelde maatregelen komen. Hier is aansluiting gezocht bij artikel 28 inzake het plaatsen van verkeerstekens met ge- en verbiedende werking. De infrastructurele voorzieningen als bedoeld in artikel 17 moeten immers met deze tekens op één lijn worden gesteld.

Artikel 32

Deze bepaling komt materieel overeen met artikel 137, achtste lid, van het RVV 1966 voor zoveel het de tijdelijke plaatsing van verkeerstekens betreft. In artikel 32 van het BABW wordt nu ook rekening gehouden met de tijdelijke uitvoering van maatregelen als bedoeld in paragraaf 5 van hoofdstuk II.

Artikel 33

Het komt in de praktijk wel voor dat verkeerstekens op de weg worden geplaatst niet zozeer omdat publieke belangen, zoals het bevorderen van de veiligheid op de weg, daartoe de directe aanleiding zijn, maar omdat bepaalde buiten het verkeer gelegen activiteiten ingrijpen in de verkeersordering door het bevoegd gezag vereisen. Hierbij kan worden gedacht aan de situatie bij een bouwterrein, waar met het oog op de veiligheid van de passanten een gedeelte van de weg moet worden afgesloten, zodat soms het instellen van eenrichtingsverkeer noodzakelijk is. In dergelijke gevallen gaat het niet aan de kosten van het plaatsen van de borden en het onderhouden daarvan alsmede van het verwijderen daarvan als de activiteit is beëindigd voor rekening van de wegbeheerder te laten komen. In de praktijk worden de borden ook veelal geplaatst op verzoek van de belanghebbenden die best bereid zijn de kosten dienaangaande te betalen.

Artikel 33 opent de mogelijkheid in dergelijke gevallen de kosten voor rekening te laten komen van degene in wiens belang de tekens worden geplaatst.

Artikelen 34 tot en met 42

De artikelen 34 tot en met 42 komen in hoofdzaak overeen met artikel 137 van het RVV 1966 met dien verstande dat nu ook het tijdelijk uitvoeren van maatregelen in de paragraaf regeling vindt.

Op de algemene regel dat voor de plaatsing of toepassing van verkeerstekens en voor het uitvoeren van maatregelen een besluit is vereist is een aantal uitzonderingen dat is gelegen in de omstandigheden die aanleiding zijn tot de plaatsing, toepassing of uitvoering. Deze omstandigheden, waarvan in de onderdelen a en b van artikel 35 een opsomming wordt gegeven, zijn van tijdelijke aard en nopen veelal tot een onmiddellijke realisering. Met name dit laatste staat het nemen van een verkeersbesluit in de weg. Voorts is de bevoegdheid tot tijdelijke plaatsing en tot het tijdelijk uitvoeren van maatregelen, gezien de aard van de omstandigheden, niet beperkt tot het in artikel 20 genoemde gezag, doch ook toegekend aan het openbaar lichaam dat het beheer over een weg heeft of, indien geen openbaar lichaam het beheer heeft, de eigenaar van de weg.

Voor de in onderdeel a genoemde omstandigheden bestond ook in het RVV 1966 reeds de mogelijkheid tijdelijke maatregelen te nemen. De in onderdeel b bedoelde omstandigheden zijn nieuw en hebben betrekking op tijdelijke, spoed eisende, maatregelen ter bescherming van het milieu. Deze uitbreiding houdt verband met de in het algemeen gedeelte besproken uitbreiding van de reikwijdte van de Wegenverkeerswet.

Ten einde tot uitdrukking te laten komen, dat het hierbij uitsluitend gaat om bijzondere omstandigheden, wordt in artikel 37 het tijdelijke en incidentele karakter van de in deze paragraaf geregelde maatregelen nog eens benadrukt. Indien de omstandigheden langer dan vier maanden duren dan wel zich regelmatig voordoen, dient een verkeersbesluit overeenkomstig paragraaf 6 te worden genomen. Op dit punt is de regeling ten opzichte van die in het RVV 1966 aangescherpt. De termijn van vier maanden is gekozen omdat de termijn van drie maanden zoals voorgesteld in het voorontwerp voor het BABW de wegbeheerders voor te grote lasten zou plaatsen terwijl de termijn van zes maanden zoals voorgesteld in het ontwerp-besluit zoals voorgelegd aan de Raad van State te lang wordt bevonden voor een goede rechtsbescherming. Een termijn van vier maanden lijkt voldoende aan beide aspecten tegemoet te komen.

In de paragraaf wordt uitdrukkelijk aangegeven in welke gevallen tot het ongedaan maken van tijdelijke plaatsingen en van tijdelijke maatregelen als bedoeld in de artikelen 36, 38 en 40 kan worden overgegaan. Ook in dit opzicht is de regeling ten opzichte van die in het RVV 1966 derhalve aangescherpt.

Paragraaf 9. Beroep

Artikel 43

Artikel 135, tweede lid, van het RVV 1966 voorzag in de mogelijkheid beroep bij de Kroon in te stellen ter zake van het plaatsen en verwijderen van verkeerstekens met ge- en verbiedende werking. Artikel 43 van het BABW bevat thans de regeling dienaangaande. Daaraan is toegevoegd

het beroepsrecht inzake verkeersbesluiten tot het treffen van maatregelen ter regeling van het verkeer. Hiermee wordt bedoeld op de maatregelen als omschreven in artikel 17. Bij de toelichting bij dat artikel is al uiteengezet dat de eis ten aanzien van deze maatregelen verkeersbesluiten te nemen is vastgesteld met het oog daartegen beroep te kunnen instellen. Voor de toelichting hierop wordt dan ook verwezen naar de toelichting op artikel 17.

Artikel 44

De tekst van artikel 44 impliceert dat dit beroep ook mogelijk is als een verzoek om een maatregel te treffen ter regeling van het verkeer als bedoeld in artikel 17 wordt afgewezen. Een dergelijk verzoek kan ook betrekking hebben op het ongedaan maken van een dergelijke maatregel of het aanpassen daarvan. De Kroon kan aldus beoordelen in hoeverre met alle betrokken belangen (inclusief het financiële belang van het betrokken overheidsorgaan) is rekening gehouden.

Artikel 45

Dit artikel komt inhoudelijk overeen met artikel 135, derde lid, van het RVV 1966.

Artikelen 46 en 47

Ten aanzien van beslissingen betreffende een invalidenparkeerkaart is de in artikel 137a, zevende lid, van het RVV 1966 vervatte regeling (beroep op de Kroon) gehandhaafd.

Er was aanvankelijk overwogen dit beroep door Arob-beroep te vervangen. Daarvan is om de navolgende reden afgezien.

Zoals hiervoor is uiteengezet is het Kroonberoep voorshands gehandhaafd ter zake van verkeersbesluiten. Dit betekent onder meer dat Kroonberoep is opengesteld tegen besluiten tot plaatsing of verwijdering van het bord invalidenparkeerplaats alsmede tegen besluiten tot weigering dat bord te plaatsen. In de praktijk blijkt het meer dan eens voor te komen dat door een invalide zowel om een invalidenparkeerkaart als om een individuele parkeerplaats wordt gevraagd. Ingeval de invalide met voor hem niet aanvaardbare beslissingen wordt geconfronteerd zou het vervangen van Kroonberoep door Arob-beroep ter zake van beslissingen betreffende een invalidenparkeerkaart meebrengen dat hij in het ene geval zijn klacht zou dienen voor te leggen aan de Kroon en in het andere geval aan de Afdeling rechtspraak van de Raad van State. Het gevaar van uiteenlopende beslissingen zou dan geenszins denkbeeldig zijn, terwijl een dergelijk systeem voor de justitiabele volstrekt onbegrijpelijk zou zijn. Uit dien hoofde is besloten de geschillenbeslechting ook ten aanzien van beslissingen betreffende een invalidenparkeerkaart aan de Kroon op te dragen.

In het kader van de definitieve regeling van de Kroongeschillen zal worden gezien of een en ander moet worden heroverwogen.

Hoofdstuk III. Vaststelling bebouwde kom

Artikel 48

Krachtens artikel 8 van de Wegenverkeerswet worden de grenzen van de bebouwde kommen vastgesteld bij besluit van gedeputeerde staten.

In het kader van het project D'-gemeenten is het voorstel gedaan de vaststelling van deze grenzen voortaan te doen geschieden door het gemeentebestuur. In het BABW wordt dit voorstel gehonoreerd. In de praktijk hebben de gemeenten steeds een belangrijke rol gespeeld bij de vaststelling van de komgrenzen. Het initiatief tot vaststelling of wijziging van de bebouwde kom ging in de meeste gevallen van het gemeentebestuur uit, terwijl ook de zorg voor de aanduiding van komgrenzen reeds aan de gemeente was toevertrouwd. De provincies hebben in dezen vaak een meer toetsende rol gespeeld aan de hand van in verschillende provincies opgestelde criteria voor wat betreft de uniformiteit in de vaststelling van de grenzen en de kenbaarheid voor de weggebruikers.

Tegen deze achtergrond en in het licht van de algemene toedeling van de bevoegdheden in het BABW ontmoet de vaststelling van de grenzen van de bebouwde kom door de gemeenteraad geen bezwaar.

Met het oog op de coördinatie tussen de verschillende bij het wegbeheer betrokken organen, die ook van belang is bij de vaststelling van de bebouwde kommen, is in het tweede lid van artikel 48 een aantal bepalingen van paragraaf 6 van hoofdstuk II van overeenkomstige toepassing verklaard.

Hoofdstuk IV. Invalidenparkeerkaart

Dit hoofdstuk komt materieel overeen met hoofdstuk IIIA van het RVV 1966, zoals dit aan het RVV 1966 was toegevoegd bij koninklijk besluit van 5 mei 1977 (Stb. 267) en nadien was gewijzigd bij koninklijk besluit van 22 april 1986 (Stb. 219). In de nota van toelichting, behorende bij het koninklijk besluit van 5 mei 1977, wordt dit hoofdstuk toegelicht. Hier wordt volstaan naar die nota van toelichting te verwijzen. Bij het koninklijk besluit van 22 april 1986 werd de geldigheidsduur van invalidenparkeerkaarten verlengd van twee tot vijf jaar. Ter zake wordt verwezen naar de nota van toelichting bij dat koninklijk besluit.

Hoewel in het in het BABW opgenomen hoofdstuk geen wijzigingen zijn aangebracht is er toch een belangrijke aanpassing met betrekking tot de betekenis van de invalidenparkeerkaarten ontstaan. Volgens het RVV 1990 behoeven namelijk bestuurders van invalidervoertuigen die gebruik willen maken van de parkeerfaciliteiten voor invaliden geen invalidenparkeerkaart meer te hebben. In de nota van toelichting bij het RVV 1990 is hierop uitgebreid ingegaan. Eén en ander betekent dat slechts invalide bestuurders en invalide passagiers van motorvoertuigen zich van een invalidenparkeerkaart dienen te voorzien als zij van vorenbedoelde faciliteiten gebruik willen maken.

Hoofdstuk V. Aanstelling verkeersbrigadiers

De artikelen 56 tot en met 58 komen in de plaats van de artikelen 106a en 106b van het RVV 1966. De artikelen zijn aan het RVV 1966 toegevoegd bij koninklijk besluit van 24 februari 1983 (Stb. 110).

Wijzigingen zijn daarna niet aangebracht; dit is evenmin in het BABW het geval. Vandaar dat ook hier wordt volstaan met te verwijzen naar de nota van toelichting bij het koninklijk besluit van 24 februari 1983.

Hoofdstuk VII. Overgangsbepalingen

De artikelen 60 en 62 strekken ertoe zeker te stellen, dat de onder de werking van het RVV 1966 genomen besluiten niet opnieuw behoeven te worden vastgesteld bij de inwerkingtreding van het BABW.

Nu het BABW aan verkeersbesluiten, met name aan de daaraan ten grondslag liggende motivering, andere eisen stelt, dient iedere twijfel over status van de vóór de inwerkingtreding van het BABW geplaatste verkeerstekens te worden vermeden. Uiteraard heeft deze regeling geen betekenis voor die verkeerstekens uit het RVV 1966 die ingevolge het RVV 1990 zijn komen te vervallen. De wegbeheerders zullen tot de verwijdering van die tekens moeten overgaan aangezien de rechtskracht daaraan voor de weggebruikers is komen te ontvallen.

Artikel 61 beoogt eenzelfde regeling te treffen voor de op de datum van inwerkingtreding van het BABW aanwezige infrastructurele aanpassingen, die onder de werking van artikel 17 vallen.

Artikel 63 voorkomt, dat invaliden ten gevolge van de vaststelling van het BABW een nieuwe invalidenparkeerkaart dienen aan te vragen. De krachtens het RVV 1966 afgegeven invalidenparkeerkaarten behouden gewoon hun geldigheid. Herhaald zij dat invalidenparkeerkaarten niet langer nodig zijn als het gaat om bestuurders van invalidenvoertuigen. Voor zover de invalidenparkeerkaarten op deze voertuigen betrekking hebben behoeven ze derhalve vanaf de datum van inwerkingtreding niet meer te worden gebruikt.

Hoofdstuk VIII. Inwerkingtreding

Er wordt naar gestreefd het BABW gedurende het tweede kwartaal van 1991 in werking te laten treden. Dit geldt niet voor hoofdstuk III (Vaststelling bebouwde kom). Dit hoofdstuk zal pas in werking kunnen treden nadat artikel 8 van de Wegenverkeerswet is vervallen.

Bij deze nota van toelichting is een transponeringstabel gevoegd die er toe strekt op eenvoudige wijze aan te geven door welke nieuwe artikelen de betrokken bepalingen in het RVV 1966 zijn vervangen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen

Transponeringstabel BABW vs RVV 1966

BABW	RVV 1966
Artikel 1	Nieuw
Artikel 2	Artikel 109
Artikel 3	Artikel 107
Artikel 4, eerste lid	Artikel 117 onder a
Artikel 4, tweede lid	Artikel 117 onder b
Artikel 4, derde lid	Artikel 120, eerste lid
Artikel 5	Nieuw
Artikel 6, eerste lid	Nieuw
Artikel 6, tweede lid	Artikel 130, eerste lid
Artikel 7	Nieuw
Artikel 8, eerste lid	Artikel 121, eerste lid, eerste volzin
Artikel 8, tweede lid onder a en b	Artikel 121, tweede lid
Artikel 8, tweede lid onder c	Nieuw
Artikel 9 (inz. verkeerstekens)	Artikel 108
Artikel 9 (inz. onderborden)	Artikel 121, eerste lid, tweede volzin
Artikel 10, eerste lid (inz. bord A1 30 km/h)	Artikel 132, eerste lid
Artikel 10, eerste lid (inz. bord G5)	Nieuw
Artikel 10, eerste lid (inz. overige borden alsmede zonale toepassing)	Nieuw
Artikel 10, tweede lid	Nieuw
Artikel 10, derde lid	Nieuw
Artikel 11, eerste lid	Nieuw
Artikel 11, tweede lid	Nieuw
Artikel 12 onder a	Artikel 132, eerste lid, aanhef
Artikel 12 onder b onder I	Artikel 132, vierde lid onder a
Artikel 12 onder b onder II	Artikel 132, vierde lid onder d
Artikel 12 onder b onder III	Artikel 132, vierde lid onder e
Artikel 12 onder b onder IV	Artikel 132, vierde lid onder b
Artikel 12 onder b onder V	Nieuw
Artikel 12 onder b onder VI	Artikel 132, vierde lid onder c
Artikel 12 onder b onder VII	Nieuw
Artikel 13	Nieuw
Artikel 14	Nieuw
Artikel 15 (inz. bord A1 30 km/h)	Artikel 132c, tweede lid (m.b.t. tweede lid van artikel 132b)
Artikel 15 (inz. bord G5)	Artikel 132b, tweede lid
Artikel 16	Nieuw (zie echter onderschrift onder bord 16)
Artikel 17	Nieuw
Artikel 18	Nieuw
Artikel 19	Nieuw
Artikel 20, eerste lid onder a	Artikel 132, eerste lid onder a
Artikel 20, eerste lid onder b	Artikel 132, eerste lid onder b
Artikel 20, eerste lid onder c	Nieuw
Artikel 20, eerste lid onder d (inz. gemeen- teraad en b&w)	Artikel 132, eerste lid onder c
Artikel 20, eerste lid onder d (inz. commissies)	Nieuw
Artikel 20, tweede lid	Nieuw
Artikel 20, derde lid	Nieuw
Artikel 21, eerste lid	Artikel 135, eerste lid
Artikel 21, tweede lid	Nieuw
Artikel 22	Artikel 135, eerste lid
Artikel 23	Artikel 132, tweede lid
Artikel 24	Nieuw
Artikel 25	Artikel 132, derde lid
Artikel 26, eerste lid (inz. besluiten Minister)	Artikel 133, eerste lid onder a
Artikel 26, eerste lid (inz. besluiten gedepu- teerde staten)	Artikel 133, eerste lid onder b
Artikel 26, eerste lid (inz. besluiten water- schappen)	Nieuw
Artikel 26, eerste lid (inz. besluiten gemeenten)	Artikel 133, eerste lid onder c
Artikel 26, tweede lid	Nieuw
Artikel 27 (voor zover het erven betreft)	Artikel 132b, vierde lid
Artikel 27 (voor zover het 30 km/h betreft)	Artikel 132c, tweede lid
Artikel 27 (overige gevallen)	Nieuw
Artikel 28	Artikel 134, eerste lid
Artikel 29	Artikel 134, tweede lid
Artikel 30	Artikel 131
Artikel 31	Nieuw

<i>BABW</i>	<i>RVV 1966</i>
Artikel 32 (voor zover het verkeerstekens betreft)	Artikel 137, achtste lid
Artikel 32 (voor zover het maatregelen betreft)	Nieuw
Artikel 33	Nieuw
Artikel 34, aanhef (voor zover het verkeers-tekens betreft)	Artikel 137, eerste lid, eerste volzin
Artikel 34, aanhef (voor zover het maatregelen betreft)	Nieuw
Artikel 34 onder a	Artikel 137, eerste lid, eerste volzin
Artikel 34 onder b	Nieuw
Artikel 35	Nieuw
Artikel 36 (voor zover het verkeerstekens betreft)	Artikel 137, tweede lid
Artikel 36 (voor zover het maatregelen betreft)	Nieuw
Artikel 37	Nieuw
Artikel 38 (voor zover het verkeerstekens betreft)	Artikel 137, vierde lid
Artikel 38 (voor zover het maatregelen betreft)	Nieuw
Artikel 39	Artikel 137, vijfde lid
Artikel 40 (voor zover het de plaatsing betreft)	Artikel 137, zesde lid
Artikel 40 (voor zover het maatregelen betreft)	Nieuw
Artikel 41	Nieuw
Artikel 42	Artikel 137, zevende lid
Artikel 43	Artikel 135, tweede lid
Artikel 44, eerste volzin	Artikel 135, tweede lid
Artikel 44, tweede volzin	Nieuw
Artikel 45	Artikel 135, derde lid
Artikel 46	Artikel 137a, zevende lid
Artikel 47	Artikel 137a, zevende lid j ^o artikel 135, derde lid
Artikel 48, eerste lid	Nieuw
Artikel 48, tweede lid	Nieuw
Artikel 48, derde lid	Nieuw
Artikel 49	Artikel 137a, eerste lid
Artikel 50	Artikel 137a, tweede lid
Artikel 51	Artikel 137a, derde lid
Artikel 52	Artikel 137a, vierde lid
Artikel 53	Artikel 137a, vijfde lid, eerste volzin
Artikel 54	Artikel 137a, zesde lid
Artikel 55	Artikel 137b
Artikel 56	Artikel 106b, eerste lid
Artikel 57	Artikel 106b, tweede lid
Artikel 58	Artikel 106b, derde lid
Artikel 59 (inz. artikel 1)	Nieuw
Artikel 59 (inz. artikel 2)	Artikel 139, eerste lid (inz. artikel 109)
Artikel 59 (inz. artikel 55)	Artikel 139, eerste lid (inz. artikel 137b)
Artikel 60	Artikel 141, eerste lid, eerste volzin
Artikel 61	Nieuw
Artikel 62	Nieuw
Artikel 63	Nieuw
Artikel 64	Nieuw
Artikel 65	Artikel 147
Artikel 66	Nieuw

Deze bijlage behoort bij de Nota van Toelichting.

Mij bekend,

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
J. R. H. Maij-Weggen