



ONTWERP-VERKEERSBESLUIT: inhaalverbod voor vrachtauto's op diverse autosnelwegen in beheer bij het Rijk

Datum: 23 april 2014

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

- I. Door plaatsing van borden modellen F3 en F4 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (met onderborden) en onder verwijdering van de hiermee strijdige borden een inhaalverbod voor vrachtauto's in te stellen op een aantal rijksweggedeelten en gedurende bepaalde tijdsperiodes, een en ander zoals aangegeven op de bij dit verkeersbesluit behorende bijlage 1.
- II. In te trekken het besluit van 19 mei 2003 met nummer R 2003/5056 (Staatscourant van 28 mei 2003, nummer 102).

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna Wvw) moet een verkeersbesluit worden genomen voor het plaatsen of verwijderen van verkeerstekens, alsmede voor onderborden, zoals deze genoemd zijn in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna BABW) en voor zover daardoor een verbod of gebod wordt ingesteld of gewijzigd. Op grond van artikel 18, eerste lid, onder a, van de Wvw, ben ik bevoegd dit verkeersbesluit te nemen voor wegen in beheer bij het Rijk.

2. Doel

In mijn brief van 22 januari 2013 aan de Tweede Kamer (kenmerk IenM/BSK-2012/120955) heb ik de Kamer geïnformeerd over mijn voornemen het inhaalverbod voor vrachtauto's (hierna ook genoemd: IVV) te actualiseren.

Bij het instellen van het inhaalverbod vrachtauto's in 2003 was het doel om de doorstroming te vergroten. Dit is nog steeds het geval. Het inhaalverbod vrachtauto's functioneert goed, maar door de groei van het vrachtverkeer en wegverbredingen is een actualisatie ervan gewenst.

Met de actualisatie van het IVV wordt beoogd in te spelen op gewijzigde situaties en nieuwe inzichten. Op een aantal wegtrajecten wordt een inhaalverbod ingesteld. Op meerdere wegtrajecten wijzigt het tijdvenster van spits- naar dagvenster (of andersom). Op wegtrajecten waar de autosnelweg is verbreed van 2x2 naar 2x3 en op wegtrajecten waar colonnevorming van vrachtauto's optreedt wordt het IVV opgeheven. Op wegtrajecten langer dan ca. 30 km wordt het inhaalverbod onderbroken. De actualisatie resulteert er in dat per saldo op minder wegtrajecten een IVV gaat gelden.

De actualisatie van het IVV leidt tot het verwijderen van IVV-bebording op bepaalde wegtrajecten waar nu een inhaalverbod geldt en tot het plaatsen van IVV-bebording op specifieke wegtrajecten met 2x2 rijstroken, waar de groei van het vrachtverkeer aanleiding geeft voor het instellen van een inhaalverbod voor vrachtauto's of door het wijzigen van het tijdvenster waarbinnen het inhaalverbod geldt.

Dit verkeersbesluit voorziet in de aanpassing van wegtrajecten met vaste borden (fase 1). Voor het aanpassen van wegtrajecten met dynamische borden (rotatiepanelen op spitsstroken) wordt een separaat verkeersbesluit voorbereid (fase 2).



Plaatsing en verwijdering van borden en onderborden, zoals hierboven wordt bedoeld, zal worden uitgevoerd in de periode van 15 september tot 15 december 2014.

3. Inhaalverboden op autosnelwegen

Om knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid te helpen voorkomen, is op een groot deel van het Nederlandse autosnelwegennet een IVV ingesteld. In 2003 zijn de inhaalverboden op grote schaal ingevoerd. In 2010 is een verkenning uitgevoerd naar een actualisatie van de inhaalverboden voor vrachtauto's op het Nederlandse autosnelwegennet. De aanleiding hiervoor was de jaarlijkse toename van de hoeveelheid vrachtauto's, vorming van colonnes en de realisatie van verruimingen van de capaciteit op het autosnelwegennet, waaronder diverse spits- en plusstroken. In het daarop volgende onderzoek in 2012 zijn deze ontwikkelingen doorvertaald in een actualisatie van de inhaalverboden voor vrachtauto's [Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen, RWS/DVS, juni 2012].

Om tot de actualisatie van de inhaalverboden te komen is een aantal uitgangspunten van toepassing:

- De wijze van bebording en de huidige tijdvensters wijzigen niet. Dit betekent dat er sprake kan zijn van:
 - een algemeen inhaalverbod
 - een vast dagvenster (op werkdagen van 6.00 tot 19.00 uur)
 - een vast spitsvenster (op werkdagen van 06.00 tot 10.00 uur en van 15.00 tot 19.00 uur).
- De huidige inhaalverboden en ook de actualisatie ervan gaan uit van inhaalverboden op autosnelwegen met twee rijstroken. Bij drie (of meer-) strooks autosnelwegen wordt verondersteld dat de linker rijstrook (of rijstroken) beschikbaar blijft voor personenauto's om de inhalende vrachtauto's te passeren.
- Er geldt een algemeen inhaalverbod voor vrachtauto's als door de weginrichting het inhalen door vrachtauto's onveilig is. Dit is het geval bij tunnels en bij smalle wegvakken, bijvoorbeeld als gevolg van de aanwezigheid van een kunstwerk (zoals een viaduct).
- Er is geen inhaalverbod op autosnelwegen wanneer de verkeersintensiteit relatief laag is. Bij hogere verkeersintensiteiten gedurende de dagperiode of spitsuren wordt een dag- of spitsvenster toegepast. Voor een autosnelweg met 2 rijstroken per richting en waar een maximumsnelheid geldt van 120 km/uur of 130 km/uur, ligt de grens op ongeveer 2100 motorvoertuigen per richting per uur. Voor een autosnelweg met 2 rijstroken per richting en waar een maximumsnelheid geldt van 100 km/uur ligt de grens op ongeveer 2700 motorvoertuigen per richting per uur. Boven deze verkeersintensiteiten wordt een IVV toegepast, beneden deze intensiteiten is een IVV niet effectief.
- Een wegtraject met kans op colonnevorming heeft geen inhaalverbod. Hiervoor is een grenswaarde aangehouden van 750 vrachtauto's per uur; boven deze intensiteit wordt geen inhaalverbod toegepast.

De actualisatie leidt tot het volgende inhaalverbod.

3.1 Vaste borden – algemeen

Op enkele wegvakken is een algemeen inhaalverbod voor vrachtauto's ingesteld. Dit verbod houdt in dat vrachtauto's op geen enkel tijdstip mogen inhalen. Het algemene inhaalverbod geldt volgens dit verkeersbesluit op totaal 45 km autosnelweg.

De betreffende wegtrajecten zijn in bijlage 1, kolom 'Nieuw IVV-regime', aangeduid met 'Algemeen'.

3.2 Vaste borden – spitsvenster

Het spitsvenster betreft een inhaalverbod voor vrachtauto's op werkdagen gedurende de spitsuren van 06.00 tot 10.00 uur en van 15.00 tot 19.00 uur. Het spitsvenster geldt volgens dit verkeersbesluit op ca. 1270 km weg.

De betreffende wegtrajecten zijn in bijlage 1, kolom 'Nieuw IVV-regime', aangeduid met 'Spits'.

3.3 Vaste borden – dagvenster

Het dagvenster betreft een inhaalverbod voor vrachtauto's op werkdagen van 06.00 uur tot 19.00 uur. Het dagvenster geldt volgens dit verkeersbesluit op ca. 680 km autosnelweg.

De betreffende wegtrajecten zijn in bijlage 1, kolom 'Nieuw IVV-regime', aangeduid met 'Dag'.



4. Effecten inhaalverbod

In 2003 is het inhaalverbod breed ingevoerd met als doel het verbeteren van de doorstroming, de veiligheid en het verminderen van de irritaties van weggebruikers. De actualisatie van het IVV is onderzocht op de aspecten doorstroming, veiligheid en beleving van weggebruikers.

Doorstroming

De huidige inhaalverboden gaan uit van een IVV op autosnelwegen met twee rijstroken. Bij de invoering van het inhaalverbod in 2003 is aangetoond dat door een IVV de doorstroming op deze autosnelwegen verbeterd wordt. Met de actualisatie van het IVV wordt bereikt dat de doorstromingseffecten worden gerealiseerd op wegtrajecten waar dit effect maximaal is en wordt daar opgeheven waar deze doorstromingseffecten niet (meer) optreden.

Veiligheid

Voor de actualisatie van het inhaalverbod voor vrachtauto's is onderzoek uitgevoerd naar de invloed van vrachtauto's op ernstige ongevallen op autosnelwegen. De werkwijze en resultaten zijn vastgelegd in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen, RWS/DVS, juni 2012"

De belangrijkste conclusie is dat het aandeel ernstige ongevallen waarbij een relatie met inhalende vrachtauto's of colonnevorming IVV is gesignaleerd, beperkt is. Bij 21 (van de 228 onderzochte) ernstige ongevallen met vrachtauto's is een mogelijke relatie verondersteld met het inhaalverbod. Dit is 9% van de onderzochte ongevallen. In totaal betreft het ca. 1,5% van het aantal ernstige ongevallen op het autosnelwegennet. Bij ongevallen spelen evenwel dermate veel factoren zoals verkeersdrukte, weginrichting, weersomstandigheden en dergelijke een rol dat op basis van deze cijfers geen verband te leggen is tussen ernstige ongevallen met vrachtauto's en wegtrajecten met een inhaalverbod.

Indien colonnevorming zich op een wegtraject voordoet, dan zal een inhaalverbod voor vrachtauto's leiden tot een mogelijk negatief effect. De verwachting is dat de verkeersveiligheid zal afnemen als gevolg van het inhaalverbod. Door de colonnes is het voor het verkeer moeilijk in en uit te voegen op de autosnelweg als gevolg van de lange rijen vrachtauto's. Dit kan tot ongewenste manoeuvres en/of conflicten leiden. Om die reden krijgt een wegtraject met kans op colonnevorming geen inhaalverbod. Hiervoor is een grenswaarde aangehouden van 750 vrachtauto's per uur en boven deze intensiteit wordt geen inhaalverbod toegepast. Conform mededeling van mijn brief van 22 januari 2013 aan de Tweede Kamer worden op wegtrajecten die langer zijn dan 30 km daar waar mogelijk IVV-onderbrekingen gerealiseerd (ook "inhaalvakken" genoemd), zodat de vrachtauto's daar kunnen inhalen. Dit in verband met het attentieniveau van de chauffeurs van de vrachtauto's.

Beleving van weggebruikers

In 2010 is er een gebruikersonderzoek uitgevoerd [Gebruikerstevredenheidsonderzoek automobilisten, Landelijk rapport september 2011, RWS/DVS, november 2011]. Ten aanzien van het inhaalverbod voor vrachtauto's is hierin het volgende vermeld: 88% van de personenautomobilisten vindt het inhaalverbod (zeer) effectief. Dit percentage is de laatste vier jaar constant. Jaarlijks wordt er door DVS een gebruikerstevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder chauffeurs van vrachtauto's. Uit het onderzoek van 2011 [Gebruikerstevredenheidsonderzoek vrachtwagenchauffeurs, Rapport september 2011, RWS/DVS, november 2011] is gebleken dat 26% van de chauffeurs van vrachtauto's de inhaalverboden (zeer) effectief vinden. Er lijkt sprake van een lichte stijging van het aandeel dat de maatregel effectief vindt. In 2008 was het percentage nog 21%. 29% heeft een neutrale mening en 45% vindt de maatregel niet effectief. De combinatie van het inhaalverbod en een spitsstrook springt er in de beleving van chauffeurs van vrachtauto's ongunstig uit: 45% heeft daar vaak/regelmatig problemen met rijstrookwisselingen.

5. Belangenafweging

De Rijksoverheid streeft naar behoud en verbetering van internationale en nationale verbindingen over de weg. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt onder meer ingezet op het intensiever gebruiken/benutten van de bestaande infrastructuur. Eén van de maatregelen waarmee de bereikbaarheid kan worden verhoogd betreft het inhaalverbod voor vrachtauto's. De maatregel dat vrachtauto's gedurende bepaalde tijdvakken op de dag niet mogen inhalen bevordert de doorstroming van alle weggebruikers doordat het aantal verkeersbewegingen wordt verminderd, waardoor een rustiger verkeersbeeld ontstaat. Hierdoor wordt de weg beter benut en de kwaliteit van de verkeersafwikkeling verbeterd. Bovendien wordt de kans op ongevallen kleiner waardoor incidentele files afnemen.



De voorstellen voor de actualisatie van het inhaalverbod voor vrachtauto's zijn op 9 januari 2014 en 18 maart 2014 besproken en afgestemd met de brancheorganisaties TLN, EVO en VERN als ook met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie en de ANWB.

Gevolgde procedure

Dit verkeersbesluit wordt voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 24 april 2014 en ligt ter inzage vanaf vrijdag 25 april 2014. Belanghebbenden kunnen vanaf vrijdag 25 april 2014 tot en met donderdag 5 juni 2014 naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen.

Verder is overeenkomstig artikel 24 van het BABW overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU,

Namens deze,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

mr. ing. J.H. Dronkers

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf vrijdag 25 april 2014 gedurende zes weken ter inzage op de volgende kantoren van Rijkswaterstaat op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur:

- Midden Nederland, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht of Zuiderwagenplein 2, 8224 AD Lelystad;
- Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV Leeuwarden;
- Oost-Nederland, Eusebiusbuitensingel 66, 6828 HZ Arnhem;
- West-Nederland-Noord, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem;
- West-Nederland-Zuid, Boompjes 200, 3011 XD Rotterdam;
- Zuid-Nederland, Avenue Ceramique 125, 6221 KV Maastricht of Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch;
- Zee en Delta, Lange Kleiweg 34, 2288 GK Rijswijk of Poelendaelesingel 18, 4335 JA Middelburg.

Het ontwerp-verkeersbesluit kan ook worden gedownload via www.centrumpp.nl.

Reageren

Belanghebbenden kunnen van vrijdag 25 april 2014 tot en met donderdag 5 juni 2014 schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren brengen tegen het ontwerp-verkeersbesluit.

Uw schriftelijke reactie kunt u sturen naar:

Directie Participatie

Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV)

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

Stichtingen en verenigingen worden verzocht bij hun reactie een exemplaar van de statuten mee te zenden.

Mondeling kunt u reageren bij de Directie Participatie, telefoon 070-4569602.

De Directie Participatie bundelt alle reacties en stuurt deze naar de Minister van Infrastructuur en Milieu. Mede op basis van deze ingebrachte zienswijzen neemt de Minister van Infrastructuur en Milieu een definitief besluit.

Nadere informatie

Voor inlichtingen over de inspraakprocedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4569602. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u contact opnemen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-80023, of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.