



## **VERKEERSBESLUIT: Opheffen inhaalverbod voor vrachtauto's op diverse autosnelwegtrajecten in beheer bij het Rijk**

### **DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU**

#### **BESLUIT**

Door het verwijderen van de borden model F3 en F4 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (inclusief eventuele onderborden) het inhaalverbod voor vrachtauto's op te heffen op een aantal rijksweggedeelten, een en ander zoals nader aangegeven op het bij dit besluit behorende wegvakkenoverzicht.

#### **OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT**

##### **1. Wettelijke basis**

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna "WVW") dient een verkeersbesluit te 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, is de minister van Infrastructuur en Milieu 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 lenM/BSK-2012/120955) heb ik de Kamer geïnformeerd over mijn voornemen het inhaalverbod voor vrachtauto's (hierna "IVV") te actualiseren. Bij het instellen van het IVV in 2003 was het doel om de doorstroming te vergroten. Dit is nog steeds het geval. Het IVV functioneert in bepaalde situaties op zich 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.

In mijn brief van 17 september 2015 aan de Tweede Kamer (kenmerk RWS-2015/37632) heb ik de Kamer specifiek geïnformeerd over de aanpak van IVV op wegtrajecten met spitsstroken.

Een inhaalverbod voor vrachtwagens dient ter bevordering van de doorstroming en wordt alleen ingesteld op wegen met twee rijstroken per rijrichting bij grote intensiteit van het verkeer. Een inhaalverbod is derhalve niet van toepassing op wegen met drie of meer rijstroken in elke rijrichting. Op spitsstroken rechts gold echter tot voor kort het uitgangspunt wél een IVV in te stellen bij open strook. Belangrijkste argument daarvoor was dat het inhaalverbod bij open spitsstrook zou bijdragen aan een rustiger wegbeeld en dus aan de verkeersveiligheid.

Recent specifiek onderzoek naar de veiligheid en het gedrag van vrachtwagenchauffeurs wijst evenwel uit dat de veiligheidsrisico's van het ontbreken van een IVV, behoudens onder bepaalde omstandigheden, klein zijn. Het handhaven van een inhaalverbod op spitsstroken is daarmee niet in lijn met mijn uitgangspunt om alleen een inhaalverbod in te stellen als dit echt nodig is.

Het opheffen van het IVV bij geopende spitsstroken rechts sluit aan bij het landelijk beleid om geen IVV toe te passen op wegen met drie of meer rijstroken.

##### **3. Effecten opheffen inhaalverbod**

Het opheffen van het IVV is onderzocht op de aspecten doorstroming, veiligheid en beleving van weggebruikers.



### *Doorstroming*

Vaststaat dat het IVV slechts een gering effect heeft op de doorstroming van het verkeer op wegvakken met een geopende spitsstrook. Met het opheffen van het IVV op de betrokken weggedeelten met een geopende spitsstrook, wordt derhalve bereikt dat niet langer een IVV geldt in die gevallen waarin dat gelet op de doorstroming van het verkeer niet (langer) noodzakelijk is.

Anderzijds, wanneer de verkeersintensiteit zo laag is dat een spitsstrook niet open hoeft, is in de regel de intensiteit van het verkeer en de interactie tussen vrachtverkeer en personenverkeer ook zo laag dat een IVV niet nodig is. Daarom kan het IVV, in die gevallen waar IVV niet noodzakelijk is bij geopende spitsstroken, in zijn geheel worden opgeheven.

### *Veiligheid*

In het kader van de actualisatie van het IVV is onderzoek uitgevoerd naar de invloed van vrachtauto's op ernstige ongevallen op autosnelwegen. De werkwijze en resultaten zijn vastgelegd in 'Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen' [RWS/DVS, juni 2012], paragraaf 2.1. 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 et cetera een rol dat op basis van deze cijfers geen verband te leggen is tussen ernstige ongevallen met vrachtauto's en wegtrajecten met een inhaalverbod (voornamelijk autosnelwegen met twee rijstroken per richting).

Indien colonnevorming van vrachtauto's zich op een wegtraject voordoet, dan zal een IVV zelfs leiden tot een mogelijk negatief effect. De verwachting is dat de verkeersveiligheid in die situaties zal afnemen als gevolg van het IVV. Door de colonnes is het voor het personenauto's 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. Op enkele van de bij dit besluit betrokken wegvakken kan sprake zijn van colonnevorming. Om die reden is het opheffen van het IVV eveneens gewenst.

Uit een gedrags- en verkeerskundig onderzoek 'Gedragskundige Analyse Inhaalverbod Vrachtverkeer Spitsstroken' [Adviesdienst Mens en Veiligheid, maart 2015] en op basis van eerdere onderzoeken naar het effect van IVV op de verkeersveiligheid is het inzicht ontstaan dat het opheffen van het IVV niet zonder meer op alle spitsstroken kan plaatsvinden, maar maatwerk vereist.

Alle spitsstrooktrajecten rechts zijn geanalyseerd op het voorkomen van insnoeringen. Zie hiervoor de nota 'Aanpassing Inhaalverbod Vrachtwagens IVV op spitsstroken rechts' [RWS, maart 2015]. Geanalyseerd is in hoeverre deze locatiespecifiek tot een verkeersveiligheidsrisico leiden, zoals omschreven in de gedragskundige analyse.

Hierbij is rekening gehouden met:

- De beschikbare redresseerruimte tussen kantlijn spitsstrook en voertuigkering.
- De mate van insnoering ten opzichte van de beschikbare ruimte stroomopwaarts, de abruptheid van de versmalling.
- Het aantal en breedte van de rijstroken in het dwarsprofiel.
- De beschikbare ruimte aan de middenbermzijde.
- De aanwezigheid van complexe wegvakken, noodzaak tot anticipatie ter voorkoming van verkeers-ongevallige situaties.

Uit deze analyse blijkt dat het IVV op 17 van de in totaal 20 spitsstrooktrajecten opgeheven kan worden. Derhalve blijft in drie situaties, waarin sprake is van een ongevalsrisico bij inhaalmanoeuvres van vrachtverkeer in de vorm van flankongevallen en/of kop-staartbotsingen, het IVV bij geopende spitsstrook om verkeersveiligheidsredenen gehandhaafd, te weten:

A2 Urmond – kpt Vonderen

A2 kpt Vonderen - Urmond

A9 Badhoevedorp (7) – kpt Raasdorp



Omdat anderzijds veiligheidsrisico's bij opheffen van IVV niet helemaal zijn uit te sluiten zal de nieuwe situatie worden gemonitord.

#### *Beleving van weggebruikers*

Jaarlijks wordt er door de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) een gebruikerstevredenheids-onderzoek uitgevoerd onder chauffeurs van vrachtauto's. Uit het onderzoek van 2011 is gebleken dat 26% van de chauffeurs van vrachtauto's de inhaalverboden (zeer) effectief vindt. 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 een inhaalverbod met een (geopende) spitsstrook springt er echter in de beleving van chauffeurs van vrachtauto's ongunstig uit: 45% van de chauffeurs heeft daar regelmatig problemen met rijstrookwisselingen.

#### **4 . Belangenafweging**

Aan het nemen van dit verkeersbesluit liggen de in artikel 2, eerste lid, sub c, WVV genoemde belangen ten grondslag. 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. Met het opheffen van het IVV in de daarvoor in aanmerking komende gevallen, wordt aangesloten bij het uitgangspunt om geen IVV toe te passen op autosnelwegen met drie of meer rijstroken en wordt daarmee een bijdrage geleverd aan het verminderen van het aantal verkeersborden op autosnelwegen. De voorstellen voor het opheffen van het IVV zijn op 21 april 2015 besproken en afgestemd met de brancheorganisaties TLN, EVO, VERN en Koninklijk Nederlands Vervoer als ook met de Nationale Politie en de ANWB.

Bij het opheffen van het IVV zijn geen milieubelangen betrokken: er is geen toename van geluidemissie en er worden geen grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden. Verder is geen sprake van aantasting van natuurlijke waarden van natuurbeschermingsgebieden.

#### **5 . Gevolgde procedure**

Dit verkeersbesluit is voorbereid volgens de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (hierna "Awb"). Het ontwerpverkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van 24 september 2015 en lag ter inzage vanaf 25 september 2015. Belanghebbenden konden vanaf 25 september 2015 tot en met 5 november 2015 naar keuze schriftelijk of mondeling zienswijzen indienen. Er zijn geen zienswijzen ingediend. Wel zijn er omwille van de consistentie met eerdere besluiten en ter verduidelijking, enige verbeteringen aangebracht. Op bladzijde 2 onderaan is 'kpt Rottepolderplein' vervangen door 'Badhoevedorp (7)'. In de tabel bij wegtraject nummer 10 is '41,1' vervangen door '41,3', in aansluiting op het verkeersbesluit IVV van 16 juli 2014 (wegtrajecten met vaste bebording).

Verder is overeenkomstig artikel 24 BABW overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie. Gebleken is dat van die zijde geen bezwaren bestaan tegen het opheffen van het IVV, zoals aangegeven op de bij besluit behorende trajectenlijst.

#### **6 . Bekendmaking**

Artikel 3:40 Awb bepaalt dat een besluit niet in werking treedt voordat het is bekendgemaakt. In artikel 26 BABW is bepaald dat de bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant. Dit verkeersbesluit wordt op de voorgeschreven wettelijke wijze bekendgemaakt.

Den Haag, 2 december 2015.

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Namens deze,

De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat

Mr. ing. J.H. Dronkers



## MEDEDELINGEN

### *Inzien stukken*

Het verkeersbesluit met bijhorende documenten ligt vanaf 18 december 2015 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. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

Midden-Nederland, Griffioenlaan 2, 3526 LA Utrecht;

Zuiderwagenveld 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;

Zuid Nederland, Zuidwal 58, 5211 JK 's-Hertogenbosch;

Zee en Delta, Lange Kleiweg 34, 2288 GK Rijswijk

Zee en Delta, Poelendaelesingel 18, 4335 JA Middelburg.

Het verkeersbesluit en bijhorende documenten kan ook worden gedownload via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

### *Beroep*

Op grond van de Algemene wet bestuursrecht kunt u tegen dit besluit schriftelijk in beroep gaan binnen zes weken na de dag waarop het is bekendgemaakt. Het beroepschrift moet worden gezonden aan de rechtbank (Sector Bestuursrecht) in uw regio.

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en tenminste het volgende te bevatten:

- a. uw naam en adres;
- b. de dagtekening;
- c. de vermelding van dit besluit (kopie bijvoegen);
- d. de gronden van het beroep (motivering).

Het indienen van een beroep is in beginsel alleen mogelijk indien de indiener van het beroep ook een zienswijze over het ontwerp-verkeersbesluit naar voren heeft gebracht.

### *Voorlopige voorziening*

Gelijktijdig met of na de indiening van het beroepschrift kunt u –bij een spoedeisend belang- een verzoek doen tot het treffen van een voorlopige voorziening. Dit verzoek moet worden gericht tot

de Voorzieningenrechter van de rechtbank (Sector Bestuursrecht) in uw regio. Zie hiervoor de site <http://www.rechtspraak.nl/Organisatie/Rechtbanken/>.

Het verzoek dient te zijn ondertekend en tenminste te bevatten:

- a. uw naam en adres;
- b. de dagtekening;
- c. de vermelding van dit besluit (kopie bijvoegen);
- d. de gronden van het verzoek (motivering).

Stuur bovendien een kopie van het beroepschrift mee.

### *Langs elektronische weg*

Indiening kan ook via de site <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. Daarvoor moet u wel beschikken over een elektronische handtekening (DigiD). Kijk op de site voor de precieze voorwaarden.



---

### *Kosten*

Zowel voor de behandeling van het beroep als voor de behandeling van het verzoek om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. De Griffier van de rechtbank zal u daar na de indiening op wijzen en u berichten binnen welke termijn en op welke wijze het bedrag moet worden voldaan.