



## VERKEERSBESLUIT

---

Datum	19 september 2019
Onderwerp	Inhaalverbod voor vrachtauto's op autosnelwegen in beheer bij het Rijk.

---

## DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

### BESLUIT

I. Door plaatsing en verwijdering van borden modellen F3 en F4 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (hierna: RVV 1990) en onderborden, een inhaalverbod voor vrachtauto's in te stellen op een de rijksweggedeelten en gedurende de tijdperioden zoals aangegeven op de bij dit verkeersbesluit behorende tabel (bijlage 1, ingekleurde trajecten).

II. In te trekken het verkeersbesluit van 16 juli 2014 (Staatscourant van 17 juli 2014, nummer 20746).

### 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 zoals genoemd in artikel 12 van het Besluit administratieve bepalingen inzake het wegverkeer (hierna: BABW), alsmede voor de daaronder geplaatste onderborden. 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

Het doel van het instellen van het inhaalverbod vrachtauto's (hierna: IVV) is om de doorstroming te vergroten.

Al eerder in 2014 en in 2015 heeft een actualisatie van het IVV plaatsgevonden. Dit is gebeurd met de verkeersbesluiten van 16 juli 2014 (Staatscourant 17 juli 2014, nummer 20746) en van 2 december 2015 (Staatscourant 17 december 2015, nummer 46167).

Het IVV functioneert goed, maar door de groei van het vrachtverkeer en personenverkeer en aanpassingen van wegen is een regelmatige (eens in de circa 5 jaar) 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 rijstroken naar 2x3 rijstroken en op wegtrajecten waar colonnevorming van vrachtauto's optreedt, wordt het IVV opgeheven. Op wegtrajecten langer dan ca. 30 km wordt het inhaalverbod over korte afstand onderbroken.

Dit verkeersbesluit leidt tot het verwijderen van borden F3 en F4 RVV 1990 op bepaalde wegtrajecten waar nu een inhaalverbod geldt en tot het plaatsen van borden F3 en F4 RVV 1990 op specifieke wegtrajecten met 2x2 rijstroken, waar de groei van het vrachtverkeer aanleiding geeft voor het instellen van een IVV of door het wijzigen van het tijdvenster (in een onderbord) waarbinnen het inhaalverbod geldt.

De feitelijke plaatsing en verwijdering van borden en onderborden, zoals hierboven omschreven, zal gespreid worden uitgevoerd in de periode van 1 oktober 2019 tot 15 januari 2020.

### 3. Inhaalverboden op autosnelwegen

#### 3.1 Uitgangspunten IVV

Om knelpunten op het gebied van doorstroming en verkeersveiligheid te voorkomen, is op een groot deel van het Nederlandse autosnelwegennet een IVV ingesteld. In 2003 zijn de inhaalverboden op grote schaal ingevoerd. In 2010 en opnieuw in 2018 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 verruiming van de capaciteit op het autosnelwegennet door middel van spitsstroken.

In het onderzoek van 2018 zijn deze ontwikkelingen doorvertaald in een actualisatie van de inhaalverboden voor vrachtauto's, het rapport *Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019 [RWS/Arcadis, 12 december 2018]*.

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

- 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 uur tot 19.00 uur)
  - een vast spitsvenster (op werkdagen van 06.00 uur tot 10.00 uur en van 15.00 uur tot 19.00 uur).
  - een dynamisch inhaalverbod (afhankelijk van opening spitsstrook)
- De huidige inhaalverboden en ook de actualisatie gaan uit van inhaalverboden op autosnelwegen met twee rijstroken. Bij drie (of meer-) strooks autosnelwegen wordt verondersteld dat de linkerrijstrook (of rijstroken) beschikbaar blijft voor personenauto's om de inhalende vrachtauto's te passeren.  
Als een wegvak een spitsstrook omvat, wordt geen IVV meer ingesteld (met uitzondering van het traject A2/A76 Maasbracht – Ten Esschen).
- Er geldt een algemeen inhaalverbod voor vrachtauto's als is komen vast te staan dat 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).
- Colonnevorming. Een wegtraject met kans op colonnevorming door vrachtverkeer heeft geen IVV. Hiervoor is een grenswaarde aangehouden van 750 vrachtauto's per uur; boven deze intensiteit wordt geen inhaalverbod toegepast.
- Verkeersintensiteit. Er is geen IVV 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 ligt de grens op ongeveer 2400 motorvoertuigen per richting per uur. Dit komt overeen met een Intensiteit/Capaciteitswaarde van 0,56. Boven deze verkeersintensiteiten wordt een IVV toegepast, beneden deze intensiteiten is een IVV niet effectief.
- Interacties. Als de I/C verhouding lager is dan 0,56, maar het aantal interacties tussen personenauto's en vrachtauto's (dit is: een gebeurtenis waarbij óf de personenauto óf de vrachtauto snelheid moet wijzigen of moet uitwijken) groter of gelijk is aan ca. 1600 per uur, dan wordt een IVV ingesteld.  
Als het aantal interacties in een spitsuur groter of gelijk is aan de grenswaarde, dan wordt een spitsvenster ingesteld. Als ook één of meer uren tussen de spitsuren een hoger of gelijk aantal interacties heeft, dan wordt een dagvenster ingesteld.

De actualisatie leidt tot de volgende inhaalverboden voor vrachtauto's.

#### 3.2 Vaste borden – algemeen

Op enkele wegvakken is een algemeen IVV ingesteld. Dit verbod houdt in dat vrachtauto's op geen enkel tijdstip mogen inhalen. Het algemene inhaalverbod geldt volgens dit verkeersbesluit op totaal ca. 35 km autosnelweg. De betreffende wegtrajecten zijn in bijlage 1, kolom 'Nieuw IVV-regime', aangeduid met 'Algemeen'.

#### 3.3 Vaste borden – spitsvenster

Het spitsvenster betreft een IVV op werkdagen gedurende de spitsuren van 06.00 uur tot 10.00 uur en van 15.00 uur tot 19.00 uur. Het spitsvenster geldt volgens dit verkeersbesluit op ca. 144 km weg. De betreffende wegtrajecten zijn in bijlage 1, kolom 'Nieuw IVV-regime', aangeduid met 'Spits'.

### *3.4 Vaste borden – dagvenster*

Het dagvenster betreft een IVV op werkdagen van 06.00 uur tot 19.00 uur. Het dagvenster geldt volgens dit verkeersbesluit op ca. 734 km autosnelweg.

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

### *3.5 Dynamisch*

Het dynamisch inhaalverbod betreft een IVV op variabele tijden. Het dynamisch inhaalverbod geldt volgens dit verkeersbesluit op ca. 35 km autosnelweg (in casu de A2/A76 Maasbracht – Ten Eschen). De betreffende wegtrajecten zijn in bijlage 1, kolom 'Nieuw IVV-regime', aangeduid met 'Dynamisch'.

## **4. Effecten inhaalverbod**

In 2003 is het IVV breed ingevoerd met als doel het verbeteren van de doorstroming, de veiligheid en het verminderen van 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 2x2 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 het doorstroomeffect maximaal is en wordt op wegtrajecten opgeheven waar deze doorstromingseffecten niet (meer) optreden.

### *Veiligheid*

Voor 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 de memo 'Analyse PV ongevallen' [ARCADIS, maart 2012].

De belangrijkste conclusie is dat het aandeel ernstige ongevallen, waarbij een relatie met inhalende vrachtauto's of colonnevorming is gesignaleerd, beperkt is. Bij 21 (van de 228 onderzochte) ernstige ongevallen met vrachtauto's is een mogelijke relatie verondersteld met het IVV. 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 een rol, zoals verkeersdrukte, weginrichting, weersomstandigheden en dergelijke, dat op basis van deze cijfers geen verband te leggen is tussen ernstige ongevallen met vrachtauto's en wegtrajecten met een inhaalverbod.

Indien colonnevorming van het vrachtverkeer zich op een wegtraject voordoet, dan zal een IVV leiden tot een mogelijk negatief effect. De verwachting is dat de verkeersveiligheid zal afnemen als gevolg van het IVV. Door de colonnes is het voor het verkeer moeilijk in- en uitvoegen op de autosnelweg als gevolg van de aaneengesloten rij 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 over korte afstand IVV-onderbrekingen gerealiseerd (ook "inhaalvakken" genoemd), zodat de vrachtauto's daar kunnen inhalen. Dit in verband met het attentieniveau (oplettendheid) van de vrachtautochauffeurs.

### *Beleving van weggebruikers*

In 2010 is er een gebruikersonderzoek uitgevoerd [RWS DVS, 2011c]. Ten aanzien van het IVV 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 Rijkswaterstaat een gebruikerstevredenheidsonderzoek uitgevoerd onder chauffeurs van vrachtauto's. Uit het onderzoek van 2011 [Min IenM, 2011b] is gebleken dat 26% van de chauffeurs van vrachtauto's de inhaalverboden (zeer) effectief vinden. 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. Voor wat betreft de in artikel 2 Wwv vermelde belangen wordt met dit verkeersbesluit beoogd de veiligheid op de weg (lid 1 sub a) en de doorstroming van het verkeer (lid 1 sub c) te bevorderen. 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 IVV. 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 verbetert de kwaliteit van de verkeersafwikkeling. Bovendien wordt de kans op ongevallen kleiner waardoor incidentele files zullen afnemen.

De voorstellen voor de actualisatie van het IVV zijn op 10 januari 2019 besproken en afgestemd met de brancheorganisaties TLN, EVO, VERN en Koninklijk Nederlands Vervoer, alsook met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie en de ANWB.

## **6. Gevolgde procedure**

Dit verkeersbesluit heeft de procedure van Afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht gevolgd. Het ontwerp-verkeersbesluit is gepubliceerd in de Staatscourant van donderdag 23 mei 2019. Het ontwerp-verkeersbesluit heeft van 24 mei 2019 tot en met 4 juli 2019 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn, binnen de termijn, 14 zienswijzen binnengekomen. Overeenkomstig artikel 24 van het BABW is overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie, die kan instemmen met de maatregel.

## **7. Afweging ontvangen zienswijzen**

In de aan dit besluit gehechte Nota van Antwoord (Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Inhaalverbod voor vrachtauto's op diverse autosnelwegen in beheer bij het Rijk van 20 mei 2019) is ingegaan op de zienswijzen. De ontvangen zienswijzen hebben niet geleid tot wijzigingen in het besluit.

## **8. Publicatie**

Het onderhavige verkeersbesluit wordt geplaatst in de Staatscourant van 26 september 2019. Van de bekendmaking wordt schriftelijk mededeling gedaan aan diegenen die hun zienswijze op het ontwerp-verkeersbesluit naar voren hebben gebracht. Het verkeersbesluit, de Nota van Antwoord en relevante achtergrondrapporten worden op een aantal locaties van Rijkswaterstaat ter inzage gelegd, alsook digitaal aangeboden via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl).

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
namens deze,  
De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

drs. M.C.A. Blom

## MEDEDELINGEN

### *Inzien stukken*

Het verkeersbesluit met bijhorende documenten ligt vanaf 27 september 2019 gedurende zes weken (tot en met 7 november 2019) 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;
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	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 kan door belanghebbenden tegen dit besluit binnen zes weken na de dag waarop dit besluit is bekend gemaakt, een beroepschrift worden ingediend bij de sector bestuursrecht van de Rechtbank binnen het rechtsgebied, waarin de indiener van het beroepschrift woonachtig of gevestigd is. (<http://www.rechtspraak.nl/Gerechten/Rechtbanken/>).

Het beroepschrift dient te zijn ondertekend en ten minste het volgende te bevatten:

- de naam en adres van de indiener;
- de dagtekening;
- vermelding van de datum en nummer of kenmerk van het besluit, waartegen het beroepschrift zich richt en
- de opgave van redenen, waarom men zich niet met het besluit kan verenigen.

### *Digitaal beroep*

Digitaal beroep instellen bij de rechtbank is ook mogelijk via <http://loket.rechtspraak.nl/bestuursrecht>. De indiener dient wel te beschikken over een elektronische handtekening (DigiD).

### *Voorlopige voorziening*

Indien een beroepschrift is ingediend, is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen. Een dergelijk verzoek moet worden gericht aan de Voorzieningenrechter van de voorgenoemde Rechtbank. Bij het verzoek moet een afschrift van het beroepschrift worden overlegd. Zo mogelijk moet tevens een kopie van het besluit toegevoegd waarop het geschil betrekking heeft.

Voor de behandeling van een beroepschrift en een verzoekschrift om een voorlopige voorziening wordt een bedrag aan griffierecht geheven. Over de hoogte van dit bedrag, alsmede ten aanzien van de termijn waarbinnen dit bedrag moet worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

### *Nadere informatie*

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met de Directie Participatie, telefoon 070-4568999. Voor overige vragen en/of nadere informatie kunt u bellen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002 of kijken op [www.rijkswaterstaat.nl](http://www.rijkswaterstaat.nl).