



## ONTWERP-VERKEERSBESLUIT

---

Datum	20 mei 2019
Onderwerp	Inhaalverbod voor vrachtauto's op diverse autosnelwegen in beheer bij het Rijk.

---

## DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT

### BESLUIT

I. Door plaatsing van borden modellen F3 en F4 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990, (hierna RVV 1990) met onderborden en onder verwijdering van eventueel 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 tabel (bijlage 1, ingekleurde trajecten).

II. In te trekken het besluit 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, 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

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 in verkeersbesluiten van 16 juli 2014 (Staatscourant 17 juli 2014, nummer 20746) en van 2 december 2015 (Staatscourant 17 december 2015, nummer 46167).

Het inhaalverbod vrachtauto's functioneert goed, maar door de groei van het vrachtverkeer en personenverkeer en aanpassingen van de 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 inhaalverbod voor vrachtauto's 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 15 september 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 diverse spits- en plusstroken.

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 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 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 linker rijstrook (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 Eschen).
- 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 inhaalverbod voor vrachtauto's. Hiervoor is een grenswaarde aangehouden van 750 vrachtauto's per uur; boven deze intensiteit wordt geen inhaalverbod toegepast.
- Verkeersintensiteit. Er is geen inhaalverbod voor vrachtauto's 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 het volgende inhaalverbod voor vrachtauto's.

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

### **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 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 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 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 IVV is gesignaleerd, beperkt is. Bij 21 (van de 228 onderzochte) ernstige ongevallen met vrachtauto's is een mogelijke relatie verondersteld met het inhaalverbod voor vrachtauto's. 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 verkeersdruk, 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 inhaalverbod voor vrachtauto's leiden tot een mogelijk negatief effect. De verwachting is dat de verkeersveiligheid zal afnemen als gevolg van het inhaalverbod voor vrachtauto's. 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 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 [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. In het kader van artikel 2 Wegenverkeerswet streeft de Rijksoverheid met dit verkeersbesluit naar het verzekeren van de veiligheid op de weg (sub a) en het waarborgen van de bruikbaarheid van de weg (sub c). 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 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 inhaalverbod voor vrachtauto's zijn op 10 januari 2019 besproken en afgestemd met de brancheorganisaties TLN, EVO, VERN en Koninklijk Nederlands Vervoer 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 23 mei 2019 en ligt ter inzage vanaf vrijdag 24 mei 2019. Belanghebbenden kunnen vanaf vrijdag 24 mei 2019 tot en met donderdag 4 juli 2019 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 WATERSTAAT,  
namens deze,  
De Directeur-Generaal Rijkswaterstaat,

Drs. M.C.A. Blom

## MEDEDELINGEN

### *Inzien stukken*

Het ontwerp-verkeersbesluit met bijlagen ligt vanaf vrijdag 24 mei 2019 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;  
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.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl)

### *Reageren*

Belanghebbenden kunnen van vrijdag 24 mei 2019 tot en met donderdag 4 juli 2019 schriftelijk of mondeling zienswijzen naar voren brengen tegen het ontwerp-verkeersbesluit.

Uw schriftelijke reactie (brief) kunt u sturen naar:

Directie Participatie  
T.a.v. IVV - actualisatie 2019  
Postbus 20901  
2500 EX Den Haag

Het is ook mogelijk om via [www.platformparticipatie.nl](http://www.platformparticipatie.nl) een zienswijzenformulier in te vullen.

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

Mondeling kunt u reageren bij de Directie Participatie, telefoon 070-4568999.

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

### *Nadere informatie*

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