

Vergaderjaar 1994–1995

22 100

Meerjarenplan Verkeersveiligheid

Nr. 42

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 18 augustus 1995

In het nota-overleg verkeersveiligheid van 13 maart 1995 is gepleit voor de invoering van **een selectief inhaalverbod voor vrachtauto's**. De motie van Van 't Riet c.s. (22 100, nr. 30) hieromtrent is aangenomen. Met deze brief wil ik u nader informeren over de stand van zaken met betrekking tot dit onderwerp.

In 1994 zijn in overleg met wegbeheerders, organisaties voor het wegtransport en regionale politiekorpsen 5 trajecten geselecteerd, waar een inhaalverbod het overwegen waard leek. Bepalend bij die overweging was de mate waarin betrokkenen het inhalend vrachtverkeer als problematisch kenschetsten. Verder is rekening gehouden met de verkeersintensiteit, het aandeel van het vrachtverkeer, reliëf en de aanwezigheid van invoegstroken. U bent over deze trajecten geïnformeerd door middel van een brief d.d. 4 mei 1994 (23 400 XII, nr. 58).

Voor 4 van de 5 trajecten zijn haalbaarheidsstudies uitgevoerd (voor de A12 in Zuid-Holland is deze binnenkort gereed, waarna ook daar een besluit voor een proef kan worden genomen). De resultaten zijn besproken met het Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD) en het georganiseerde wegtransport (TLN, EVO). Zodoende zijn 2 trajecten overgebleven:

- A 2 Roosteren–Born (ca. 6 km in richting Maastricht);
- A 50 Waterberg–Terlet (ca. 5 km in richting Apeldoorn).

Op deze trajecten is het draagvlak bij vrachtwagenchauffeurs voor een inhaalverbod gemeten. Hoewel dit gering bleek te zijn, gaf men aan zich aan het verbod te zullen houden.

In oktober/november a.s. wordt op de 2 genoemde trajecten een inhaalverbod voor onbepaalde tijd ingesteld. Dit zal gaan gelden in de ochtend- en avondspits op werkdagen. Afspraken over de handhaving ervan zijn gemaakt met het KLPD. Gedurende een periode van minimaal 6 tot 8 weken worden de effecten van de maatregel gemeten. De beoogde effecten zijn:

- verbeterde verkeersafwikkeling;
- vergroting van de capaciteit en uitstel van filevorming;
- verhoging van de verkeersveiligheid.

Daarnaast worden mogelijke neveneffecten onderzocht, zoals kolonnevorming op de rechterrijstrook en op de toeritten. Ook wordt het draagvlak onder de betrokken weggebruikers gemeten. In het voorjaar van 1996 worden de eerste meetresultaten verwerkt, waarna een evaluatierapport verschijnt.

Op basis van het evaluatierapport zal in 1996 de verdere invoering van het inhaalverbod op trajecten waar deze maatregel effectief is, ter hand worden genomen.

Ik hoop u voldoende te hebben geïnformeerd over de stand van zaken met betrekking tot de selectieve toepassing van een inhaalverbod voor het vrachtverkeer. Zodra de resultaten van de proeven beschikbaar komen en de daadwerkelijke invoering van de maatregel aan de orde is, zal ik op dit onderwerp terugkomen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
A. Jorritsma-Lebbink