

Vergaderjaar 1998–1999

26 115

Meerjarenprogramma Verkeersveiligheid 1998–2002

Nr. 13

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 14 juli 1999

Hierbij informeer ik u over de voortgang van **het inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits**. In mijn brieven van 2 juli 1997 aan de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat en 9 juli 1998 (25 318, nr. 10) heb ik u op de hoogte gesteld van de intensieve monitoring van het inhaalverbod voor vrachtwagens op de A16. Het inhaalverbod is destijds ingesteld ter bevordering van de doorstroming en de verkeersveiligheid. De uitkomsten van de verschillende onderzoeken op de A16 gaven mij aanleiding het inhaalverbod op de wegvakken waar dit reeds was ingesteld te handhaven en na te gaan of een eventuele uitbreiding naar andere wegvakken mogelijk was, waarbij ik eveneens de tijdvensters van het inhaalverbod nader zou bestuderen. Voorts zou ik de mogelijkheden nagaan voor een proef met het inhaalverbod op een wegvak met 2x3 rijstroken. Uit mijn onderzoek is mij gebleken dat het inhaalverbod over het algemeen goed wordt nageleefd.

Uitbreiding van het aantal wegvakken voor het inhaalverbod

In mijn onderzoek naar een mogelijke uitbreiding van het aantal wegvakken voor het inhaalverbod heb ik gebruik gemaakt van dezelfde criteria als bij het bepalen van de al eerder geselecteerde wegvakken. Deze criteria zijn 2x2 rijstroken, benuttingsgraad van 60% of hoger en/of een helling.

Momenteel geldt op ongeveer 185 kilometer van het autosnelwegennet een inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits. Dat is ca 8% van de in totaal 2250 km. Op basis van deze selectiecriteria komt nog eens ongeveer 615 kilometer in aanmerking voor een inhaalverbod voor vrachtwagens in de spits. Hiermee komt het totaal op ongeveer 800 kilometer (ca 35% van het autosnelwegennet). Op bijgevoegde kaart zijn de betreffende wegvakken aangegeven.¹

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.

Deze aanzienlijke uitbreiding is verklaarbaar uit het feit dat destijds alleen de achterlandverbindingen in de selectie van wegvakken waren meege-

nomen. Voorts is de mobiliteit verder gegroeid zodat meer wegvakken aan een benuttingsgraad van 60% voldoen.

Het ligt in de bedoeling deze uitbreiding per 1 oktober aanstaande in te voeren. Definitieve datum en locaties van invoering zullen worden aangekondigd in de Staatscourant.

Uitbreiding van de tijdvensters voor het inhaalverbod

Bij het huidige inhaalverbod voor vrachtwagens gelden twee tijdvensters. In de provincies Noord- en Zuid-Holland, Utrecht en het westelijke deel van de provincie Noord-Brabant (A16) geldt een tijdvenster van 7–10 uur in de ochtend en 15–19 uur in de middag. In de provincies Gelderland en Limburg is het inhaalverbod van kracht van 7–9 uur 's ochtends en 16–18 uur 's middags.

In mijn onderzoek naar een verdere optimalisatie van de tijdvensters is mij gebleken dat met name in de provincies Noord- en Zuid-Holland en Utrecht al voor 7 uur 's ochtends een benuttingsgraad van 60% wordt gehaald. Hoewel er verschillen tussen de wegvakken bestaan, wordt op deze wegvakken al tussen 6 en 7 uur 's ochtends deze benuttingsgraad bereikt. Het effect op de doorstroming is minder groot wanneer het inhaalverbod pas om 7 uur ingaat omdat dan het verbod wordt ingesteld na het tijdstip waarop een benuttingsgraad van 60% wordt bereikt. Het inhaalverbod zou op deze wegvakken bij voorkeur eerder moeten worden ingesteld. In de middag voldoet het tijdvenster wel.

In verband met de aaneengesloten uitbreiding van het aantal wegvakken waarop het inhaalverbod geldt kan het probleem ontstaan dat op een en hetzelfde wegvak twee verschillende tijdvensters van kracht worden. Dit leidt tot onduidelijkheid voor de weggebruiker. Met het oog op het voorkomen van een dergelijke situatie ben ik voornemens een landelijk eenduidig tijdvenster in te stellen. Dit heeft tot gevolg dat het inhaalverbod zal gelden van 6–10 uur in de ochtend en 15–19 uur in de middag/avond.

Aanduiding van het inhaalverbod

Het inhaalverbod voor vrachtwagens zal net zoals dat nu al het geval is, worden aangeduid met het bord F3 van het RVV 1990 (verbod voor vrachtwagens om motorvoertuigen in te halen).

Op de lange duur lijkt de meest ideale oplossing het gebruik van bord C7 (sluiten van een rijstrook voor vrachtwagens) als onderdeel van de verkeerssignalering. Omdat het verbod slechts geldt op de linker rijstrook is het noodzakelijk dat dit bord in de vorm van een matrix-aanduiding alleen boven die rijstrook wordt aangegeven.

Dit wordt ook wel een «dynamisch inhaalverbod voor vrachtauto's genoemd», er is dan tevens een mogelijkheid om het instellen van het inhaalverbod te koppelen aan de verkeersintensiteit. Ook de branche heeft al laten weten aan die uitvoeringsvorm sterk de voorkeur te geven. Er loopt inmiddels een proef met een dynamisch inhaalverbod in de provincie Limburg. Nadelen van deze dynamische oplossing zijn de realisatietermijn en de hoge kosten. Op de lange duur zal – afhankelijk van de beschikbare middelen en tijd voor beheer en onderhoud – deze oplossing kunnen worden meegenomen in de plannen tot renovatie van de bestaande verkeerssignalering.

Standpunt van de wegvervoerorganisaties

In het Overlegorgaan Goederenvervoer hebben de branche-organisaties in het wegvervoer (waaronder TLN) laten weten met een aantal kanttekeningen te kunnen instemmen met de voorgenomen uitbreiding van het

inhaalverbod. Het Rapport van bevindingen dat ik hierover van het Overlegorgaan Goederenvervoer heb ontvangen treft u hierbij aan¹. Het in dit rapport genoemde aantal kilometers (68%) berust op een misverstand, het in het begin van deze brief genoemde aantal kilometers (35%) van het autosnelwegennet is correct.

Recent hebben de media melding gemaakt van het voornemen tot uitbreiding van dit inhaalverbod. Volgens diezelfde media heeft TLN zich tegen de uitbreiding van het inhaal verbod uitgesproken («niet is aangetoond dat de files worden teruggedrongen, evenmin is aangetoond dat het de verkeersveiligheid ten goede komt»)

Dit nadere standpunt van TLN is voor mij geen reden om op mijn voornemen terug te komen.

Proef met het inhaalverbod op een wegvak met 2x3 rijstroken

In voornoemde brief van 9 juli 1998 heb ik eveneens aangegeven voornemens te zijn om een proef te starten met het inhaalverbod op een wegvak waar sprake is van 2x3 rijstroken. Momenteel studeer ik nog op een mogelijk traject voor deze proef. Over mijn voornemens ten aanzien van deze proef zal ik u te zijner tijd informeren.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
T. Netelenbos

¹ Ter inzage gelegd bij de afdeling Parlementaire Documentatie.