

Vergaderjaar 2003–2004

29 200 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2004

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 januari 2004

Met de brief van 9 april 2003 (28 600-XII, nr. 104) heeft mijn ambtsvoorganger u geïnformeerd over zijn besluit tot het voorbereiden en uitvoeren van een proef met een dynamisch systeem van inhaalverboden voor vrachtverkeer op een driestrooksautosnelweg. In deze brief zet ik uiteen op welke wijze ik aan dit besluit uitvoering geef.

De voorbereiding van de bovengenoemde proef kent twee onderdelen te weten:

- a. de selectie van een geschikt wegvak op basis van verkeerskundige criteria;
- b. de handhavingaspecten van het inhaalverbod voor vrachtverkeer.

In dit stadium is overleg gevoerd met het Openbaar Ministerie Bureau Verkeershandhaving, de KLPD en de brancheorganisaties in het wegtransport.

Ik heb besloten de toezeggingen van mijn ambtsvoorganger als volgt vorm te geven:

- een proef op een driestrookswegvak van de A2 (Abcoude – Maarssen)
- een proef op een tweestrookswegvak van de A2 A2/A73 in Limburg (Grathem-Kerensheide/Ten Eschen)
- een proef met cameratoezicht op een nader te bepalen tweestrooksautosnelweg met een bestaand inhaalverbod voor vrachtverkeer.

Toelichting op de proeven:

– proef driestrooksweg:

Gebleken is dat het wegvak van de A2 (Abcoude–Maarssen) het meest geschikt is voor het houden van een proef met dynamische inhaalverboden voor vrachtverkeer op een driestrooksautosnelweg. De proef verschaft kennis over de effecten van de instelling van een inhaalverbod vrachtverkeer op driestrookswegen en de effecten van de dynamische uitvoering van het inhaalverbod voor vrachtverkeer.

Het is mijn streven de proef op de A2 (Abcoude – Maarssen) eind 2004 te starten.

- proef tweestrooksweg:
Daarnaast zal een proef worden gehouden met dynamische inhaalverboden op een wegvak van de tweestrooksautosnelweg A2/A73 in Limburg (Grathem-Kerensheide/Ten Eschen).
Op dit weggedeelte wordt een nieuw systeem van wegsignalering geïnstalleerd waarin ook een systeem van dynamische inhaalverboden voor vrachtverkeer kan worden geïntegreerd. Omdat op het wegvak al sprake is van een statisch inhaalverbod kan met de proef kennis worden opgedaan over de invloed van de overgang van een statisch naar een dynamisch systeem van inhaalverboden op de naleving en doorstroming. Het is mijn streven de proef op de tweestrooksweg in de eerste helft van 2004 te starten.
- proef met cameratoezicht op de naleving van het inhaalverbod:
Om inzicht in de mogelijkheden van de toepassing van cameratoezicht, naleving en handhaving te vergroten zal in aanvulling op de beide proeven op de driestrooks- en twee-strooksautosnelweg een extra proef worden uitgevoerd met een bestaand inhaalverbod op een nader te bepalen tweestrooksautosnelweg waar volgens beschikbare waarnemingen naleving van het inhaalverbod een aandachtspunt is. De huidige handhaving van het inhaalverbod vindt plaats door de inzet van rijdende surveillancewagens. In de proef zal beoordeeld worden hoe in de praktijk een systeem van cameratoezicht in combinatie met een statische uitvoering van C7 (gesloten voor vrachtwagens) functioneert en hoeveel inzet van het Openbaar Ministerie dit vergt. De statische C7 borden worden ter linker- en rechterzijde van het traject geplaatst. Over de resultaten van de voorbereidingen van deze proef zal ik u medio 2004 informeren.

Handhavingsaspecten inhaalverbod vrachtverkeer:

In opdracht van mijn ministerie is een internationaal vergelijkend juridisch onderzoek uitgevoerd naar het inhaalverbod. Bord F3 (verboden in te halen) wordt momenteel in Nederland (en de meeste Europese landen) gebruikt om de inhaalverboden aan te geven. In het onderzoek is geconcludeerd dat met gebruik van bord F3 (verboden in te halen) handhaving mogelijk is.

Het openbaar ministerie onderschrijft die conclusie, maar tekent daarbij aan dat die handhaving alleen mogelijk is met rijdende surveillancevoertuigen. Dat maakt de handhaving arbeidsintensief. Het openbaar ministerie dringt aan op het gebruik van het bord C7 (gesloten voor vrachtwagens). De bewijslast van deze overtreding is naar haar mening eenvoudiger en kan met cameratoezicht plaatsvinden.

Met het Openbaar Ministerie is overeengekomen dat voor de proef met dynamische inhaalverboden op de driestrooks- en tweestrooksweg gebruik zal worden gemaakt van het bord F3 en uit wordt gegaan van de gebruikelijke inzet van de KLPD bij de handhaving.

Besluitvorming na afronding van de proeven:

Alle onderdelen van de proeven leveren kennis over de mogelijke uitvoering van het inhaalverbod en de handhaving in de toekomst. Afhankelijk van de resultaten van de proeven wordt daarna beoordeeld welke mogelijkheden haalbaar zijn voor een verdere ontwikkeling van beleid ten aanzien van het inhaalverbod. Daarbij spelen nadrukkelijk ook aspecten als financiering en inpassing in de modernisering van het verkeerssignalerings-systeem een belangrijke rol. Invoering zal moeten

worden ingepast in de reconstructie van het dynamisch verkeerssignaleringsysteem.

Het is mijn voornemen de brancheorganisaties te betrekken in het evaluatieonderzoek bij de uit te voeren proeven.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
K. M. H. Peijs