

Vergaderjaar 2002–2003

28 600 XII

Vaststelling van de begrotingsstaat van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat (XII) voor het jaar 2003

Nr. 104

BRIEF VAN DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 9 april 2003

In mijn brief van 14 december 2001 (kamerstuk 28 000 XII, nr. 44) heb ik u geïnformeerd over de voorgenomen uitbreiding van het inhaalverbod vrachtverkeer op autosnelwegen per 1 februari 2002. Sedert die datum geldt op 999 kilometer tweestrooksautosnelweg een inhaalverbod voor vrachtwagens. Op 770 kilometer daarvan is sprake van een inhaalverbod op werkdagen tijdens de ochtend- en avondspits. Voor de overige 229 kilometer is het inhaalverbod tijdens het dagvenster van 6.00–19.00 uur van kracht.

De inhaalverboden zijn uitgevoerd op een zogenoemde statische wijze: het verbod wordt door verkeersborden aangeduid en is geldig op vaste tijden. De inhaalverboden kunnen niet afhankelijk van de verkeerssituatie op minder drukke momenten worden uitgeschakeld.

In het strategisch akkoord (CDA, LPF, VVD) is het voornemen tot verdere uitbreiding van het inhaalverbod voor vrachtverkeer opgenomen. In deze brief zet ik uiteen op welke wijze ik per 1 juni 2003 aan dit voornemen uitvoering zal geven.

1. Onderzoek

Naar de mogelijkheden voor verdere uitbreiding heb ik onderzoek laten verrichten.

Het onderzoek heeft vijf onderdelen omvat:

- a. Onderzoek of het bestaande verkeerskundig criterium voor de instelling van een inhaalverbod nog voldoet;
- b. Analyse en conclusies naar aanleiding van de gegevens uit een proef naar de mogelijke effecten van het instellen van een inhaalverbod op een wegvak met 2x3 rijstroken (A12 Gouda–De Meern);
- c. Onderzoek naar een mogelijke uitbreiding **in kilometers** van het bestaande inhaalverbod op tweestrooksautosnelwegen met gebruikmaking van de tijdvensters van 6.00–10.00 en 15.00–19.00 uur (spitsperiode);
- d. Onderzoek naar een mogelijke uitbreiding **naar tijd** van het bestaande

- inhaalverbod op tweestrooksautosnelwegen. Hierbij wordt het inhaalverbod gedurende het «dagvenster» van 6.00–19.00 uur van kracht;
- e. Onderzoek naar de mogelijkheden van invoering van een systeem met intensiteitsafhankelijke dynamische inhaalverboden voor vrachtverkeer.

2. Aanpassing van het criterium verkeersintensiteit/wegcapaciteit

In dit onderdeel van het onderzoek is nagegaan of het toetsingscriterium verhouding verkeersintensiteit/wegcapaciteit dat tot op heden gehanteerd wordt bij het instellen van een inhaalverbod nog steeds actueel is. Nu wordt bij een verhouding boven de 60% een inhaalverbod voor vrachtverkeer ingesteld. Duits onderzoek heeft aangetoond dat nog verbeteringen in de doorstroming mogelijk zijn bij een verhouding boven de 56%. In Duitsland wordt daarom een norm van 56% gehanteerd. Ik heb besloten deze norm vanaf nu ook in Nederland te gaan hanteren.

3. Mogelijkheden van invoering van het inhaalverbod op wegvakken van een driestrooks autosnelweg

Onderzoek is uitgevoerd naar de mogelijkheid tot het invoeren van een statisch inhaalverbod op wegvakken van autosnelwegen met 2x3 rijstroken. Hiervoor is op de A12 tussen Gouda en De Meern een proef uitgevoerd met statische inhaalverboden.

De proef heeft echter geen meetbare positieve effecten opgeleverd inzake doorstroming en verkeersveiligheid. Ook werd onvoldoende duidelijkheid verkregen over de beleving en het gedrag van de weggebruiker.

De resultaten geven mij daarom op dit moment reden niet over te gaan tot invoering van statische inhaalverboden op driestrooksautosnelwegen. Ik heb besloten nader onderzoek te laten verrichten naar de effecten van een inhaalverbod op een driestrooksautosnelweg in combinatie met een dynamisch systeem van inhaalverboden in een nieuw op te zetten proef (zie punt 6 van deze brief).

4. Uitbreiding inhaalverboden tweestrooksautosnelwegen per 1 juni 2003

Met gebruikmaking van de verkeersgegevens 2003 en het nieuwe criterium verkeersintensiteit/wegcapaciteit is nagegaan welke wegvakken van tweestrooks autosnelwegen additioneel in aanmerking komen voor het instellen van een inhaalverbod tijdens de spits of gedurende de dag. Gebleken is dat dit betekent dat voor invoering additioneel circa 71 kilometer autosnelweg in aanmerking komt tijdens de spitsuren en dat op circa 211 kilometer wegvak het bestaande inhaalverbod in de spits in aanmerking komt voor omzetting naar een dagvenster. Invoering daarvan betekent dat in de nieuwe situatie op circa 629 km tweestrooks-autosnelwegen sprake zal zijn van een inhaalverbod op werkdagen tijdens de ochtend- en avondspits en op circa 441 kilometer tweestrooks-autosnelweg tijdens het dagvenster van 6.00 tot 19.00 uur.

Op in totaal circa 1070 km tweestrooksautosnelweg is dan sprake van een inhaalverbod tijdens dag- of spitsvensters. Dit is 58% van het totaal aantal kilometers tweestrooksautosnelweg. Met deze voorgenomen uitbreiding zal in de praktijk op alle drukke tweestrooksautosnelwegen een inhaalverbod van kracht zijn (zie ook de bijlage «Tweestrooksautosnelwegen met een inhaalverbod voor vrachtverkeer nieuwe situatie»). Momenteel werkt Rijkswaterstaat de uitbreidingen op detailniveau uit.

Ik ben voornemens om de voorgestelde uitbreidingen per 1 juni 2003 in te voeren.

5. Grens van de toepassing van statische inhaalverboden is bereikt

Voor de naleving van het inhaalverbod is, naast handhaving, draagvlak bij vrachtwagenchauffeurs een belangrijke factor. Voor de effectiviteit van en het behoud en verbeteren van draagvlak voor de inhaalverboden zou het de voorkeur verdienen het verbod alleen in te stellen op de momenten van de dag wanneer de verkeersveiligheid en verkeersintensiteiten dat noodzakelijk maken. Statische inhaalverboden zijn per definitie een compromis op basis van een gemiddelde verkeerssituatie en kunnen niet op minder drukke momenten worden uitgeschakeld.

Met de thans voorgenomen uitbreiding is de grens bereikt van hetgeen bij toepassing van statische inhaalverboden verantwoord is. Redenen hiervoor zijn het gegeven van de inflexibiliteit van het systeem, de noodzaak van behoud van draagvlak bij vrachtwagenchauffeurs, dit laatste mede gelet op de beperkte mogelijkheden van de handhaving, terwijl een verdere verlaging van het toetsingscriterium (zie punt 2) voor invoering niet in aanmerking komt.

Verdere uitbreiding met het statische systeem van inhaalverboden wordt door mij dan ook niet meer als een reële optie beschouwd.

Ten behoeve van een verdere invoering van inhaalverboden vrachtvervoer zal de nadruk daarom liggen op de ontwikkeling en introductie van een systeem waarmee, onafhankelijk van vooraf vastgestelde tijdvensters en wegvakken en afhankelijk van de actuele verkeersintensiteit, een inhaalverbod kan worden ingesteld en beëindigd (dynamische inhaalverboden). Een dergelijk systeem biedt naar verwachting ook betere mogelijkheden voor de politie voor handhaving van het inhaalverbod.

6. Onderzoek dynamisering inhaalverboden

Nagegaan is of er een mogelijkheid is te komen tot een snelle invoering van een dynamisch (verkeersintensiteitsafhankelijk) systeem van inhaalverboden. Een dergelijk dynamisch systeem zal technisch gezien bij voorkeur worden uitgevoerd in de vorm van een verkeersaanduiding die geïntegreerd is in de dynamische verkeerssignaleringsystemen zoals die boven de weg zijn of worden geplaatst.

Geconcludeerd is dat een separate snelle invoering van zo'n systeem omwille van de technische complexiteit en de hoge kosten geen optie is. Invoering zal moeten worden ingepast in de reconstructie van het dynamisch verkeerssignaleringsstelsel door Rijkswaterstaat. Een gefaseerde invoering van dit systeem door Rijkswaterstaat is afhankelijk van de technische ontwikkelingen, de nog niet bekende omvang van de daarmee gepaard gaande financiële inspanningen en de beschikbaarheid van de financiën op de begroting van Verkeer en Waterstaat.

Voor de ontwikkeling van het dynamisch inhaalverbod vrachtverkeer wordt een proef voorbereid op een driestrooksautosnelweg waarin de technische aspecten, de effecten voor verkeer, veiligheid, de beleving en het gedrag van de weggebruiker nader worden onderzocht. Het technisch onderdeel van deze proef moet kennis opleveren om een integratie van de dynamische inhaalverboden in de reconstructie van het dynamisch verkeerssignaleringsstelsel te waarborgen.

Ik verwacht u over de opzet van deze proef in het derde kwartaal van 2003 te kunnen informeren.

7. Draagvlak en naleving

Over de uitbreidingsvoorstellen en de handhavingsaspecten heeft afstemming plaatsgevonden met de betrokkenen bij het KLPD en het Openbaar Ministerie. Zowel politie als justitie hebben weliswaar ingestemd met de voornemens, maar spreken wel de voorkeur uit dat met het oog op de in

te zetten handhavingscapaciteit zo spoedig mogelijk het inhaalverbod dynamisch (intensiteitsafhankelijk) wordt uitgevoerd. Mede met het oog hierop wordt de proef met het dynamisch systeem van inhaalverboden opgezet.

In het overleg dat ik heb gevoerd met de brancheorganisaties in het wegvervoer hebben zij aangegeven in te stemmen met de wijzigingen en de uitbreiding van het inhaalverbod.

De brancheorganisaties hebben echter ook aangegeven er groot belang aan te hechten dat het inhaalverbod zodra het mogelijk is dynamisch wordt uitgevoerd, omdat dit het draagvlak onder de vrachtautochauffeurs zal vergroten.

Deze organisaties hebben voorts gewezen op de problemen die vrachtwagenchauffeurs in het verkeer ondervinden op wegvakken waar het inhaalverbod van kracht is en de noodzaak om begrip te kweken tussen vrachtwagenchauffeurs en personenautomobilisten met als doel de verkeersveiligheid te verbeteren. Samen met de brancheorganisaties zal worden bezien op welke wijze publiekscommunicatie hierin een rol kan spelen.

De Minister van Verkeer en Waterstaat,
R. H. de Boer

Tweestrooksautosnelwegen met een inhaalverbod voor vrachtverkeer nieuwe situatie

In de nieuwe situatie per 1 juni 2003 zal voor de volgende wegnummers het inhaalverbod voor vrachtverkeer zijn ingesteld:

Tweestrooksautosnelwegen waar (gedeeltelijk) een ochtend- en avondspitsvensters (06.00–10.00 en 15.00–19.00) van kracht zal zijn:

Wegnummers:

A1, A2, A4, A6, A7, A8, A9, A15, A17, A22, A27, A28, A29, A44, A50, A58, A59, A73, A76

(totaal ca 629 km)

Tweestrooksautosnelwegen waar (gedeeltelijk) een dagvenster (06:00–19:00) van kracht zal zijn:

Wegnummers:

A1, A2, A4, A9, A12, A15, A16, A20, A27, A28, A50, A58, A67

(totaal ca 441 km)

Momenteel werkt Rijkswaterstaat de uitbreidingen op detailniveau uit ten behoeve van het verkeersbesluit.