



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

VERKEERS BESLUIT: Opheffen inhaalverbod voor vrachtauto's op autosnelwegtraject A7/A8 Links in beheer van het Rijk.

Datum 27 juni 2016

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

BESLUIT

Door het verwijderen van de borden model F3 en F4 van bijlage 1 van het Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (inclusief eventuele onderborden) het inhaalverbod voor vrachtauto's op te heffen op rijksweg A7/A8 Links, van km 12,9 (A7) tot km 4,7 (A8). In de bestaande situatie is er op dit traject van de A7/A8 een inhaalverbod voor vrachtverkeer met dalvenster (d.w.z. dat er een inhaalverbod op werkdagen tussen 6.00 en 19.00 uur).

OVERWEGINGEN TEN AANZIEN VAN HET BESLUIT

1. Wettelijke basis

Op grond van artikel 15, eerste lid, van de Wegenverkeerswet 1994 (hierna "WVW") dient een verkeersbesluit te 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, is de minister van Infrastructuur en Milieu bevoegd dit verkeersbesluit te nemen voor wegen in beheer bij het Rijk.

2. Doel

In mijn brief van 22 januari 2013 aan de Tweede Kamer (kenmerk lenM/BSK-2012/120955) heb ik de Kamer geïnformeerd over mijn voornemen het inhaalverbod voor vrachtauto's (hierna ook "IVV" genoemd) te actualiseren. Bij het instellen van het IVV in 2003 was het doel om de doorstroming te vergroten. Dit is nog steeds het geval. Het IVV functioneert in bepaalde situaties op zich goed, maar door de groei van het vrachtverkeer en wegverbredingen is een actualisatie ervan gewenst. Met de actualisatie van het IVV wordt beoogd in te spelen op gewijzigde situaties en nieuwe inzichten.

In mijn brief van 17 september 2015 aan de Tweede Kamer (kenmerk RWS-2015/37632) heb ik de Kamer specifiek geïnformeerd over de aanpak van IVV op wegtrajecten met spitsstroken.

Een inhaalverbod voor vrachtauto's dient ter bevordering van de doorstroming en wordt alleen ingesteld op wegen met twee rijstroken per rijrichting bij grote intensiteit van het verkeer. Een inhaalverbod is derhalve niet van toepassing op wegen met drie of meer rijstroken in elke rijrichting. Op spitsstroken rechts (spitsstrook waarbij de vluchtstrook tijdens de spits wordt gebruikt als extra rijstrook) gold echter tot voor kort het uitgangspunt wél een IVV in te stellen bij een geopende strook. Belangrijkste argument daarvoor was dat het inhaalverbod bij geopende spitsstrook zou bijdragen aan een rustiger wegbeeld en dus ook aan de verkeersveiligheid.

Specifiek onderzoek naar de veiligheid en het gedrag van vrachtwagenchauffeurs wijst evenwel uit dat de veiligheidsrisico's van het ontbreken van een IVV, behoudens onder bepaalde omstandigheden, klein zijn. Het handhaven van een inhaalverbod op spitsstroken is daarmee niet in lijn met mijn uitgangspunt om alleen een inhaalverbod in te stellen als dit echt nodig is.



Het opheffen van het IVV bij geopende spitsstroken rechts sluit aan bij het landelijk beleid om geen IVV toe te passen op wegen met drie of meer rijstroken.

In de bestaande situatie is er op dit traject van de A7/A8 een inhaalverbod voor vrachtauto's met dalvenster (d.w.z. een inhaalverbod alleen op werkdagen tussen 6.00 en 19.00 uur). Met het besluit om (ook) bij geopende spitsstrook het IVV op te heffen, ontstaat een situatie waarbij de noodzaak voor een IVV ontbreekt. Voor de situatie op werkdagen tussen 6.00 en 19.00 uur geldt dan:

- Bij relatief lage intensiteiten (verhouding Intensiteit/Capaciteit is lager dan ca. 0,6) is er geen IVV nodig
- Als de intensiteit hoger is dan bij een I/C van ca. 0,6 gaat de spitsstrook open. Er ontstaat dan een rijbaan met 3 rijstroken en is ook geen IVV gewenst.

Uit het oogpunt van vereenvoudiging van regelgeving en het vermindering van het aantal verkeersborden heeft het de voorkeur om het IVV op dit traject geheel op te heffen. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is er geen reden om het IVV te handhaven (zie bijgaande nota 'Advies Inhaalverbod vrachtverkeer Spitsstroken A7/A8 - Beter Benutten' [RWS, 1 april 2015]).

3. Effecten opheffen inhaalverbod

Het opheffen van het IVV is onderzocht op de aspecten doorstroming, veiligheid en beleving van weggebruikers.

Doorstroming

Vaststaat dat het IVV slechts een gering effect heeft op de doorstroming van het verkeer op wegvakken met een geopende spitsstrook. Met het opheffen van het IVV op de betrokken weggedeelten met een geopende spitsstrook, wordt derhalve bereikt dat niet langer een IVV geldt in die gevallen waarin dat gelet op de doorstroming van het verkeer niet (langer) noodzakelijk is.

Anderzijds, wanneer de verkeersintensiteit zo laag is dat een spitsstrook niet open hoeft, is in de regel de intensiteit van het verkeer en de interactie tussen vrachtverkeer en personenverkeer ook zo laag dat een IVV niet nodig is. Daarom kan het IVV, in die gevallen waar IVV niet noodzakelijk is bij geopende spitsstroken, in zijn geheel worden opgeheven.

Veiligheid

In het kader van de actualisatie van het IVV is onderzoek uitgevoerd naar de invloed van vrachtauto's op ernstige ongevallen op autosnelwegen. De werkwijze en resultaten zijn vastgelegd in 'Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen' [RWS/DVS, juni 2012], paragraaf 2.1. 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. 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 zoals verkeersdrukte, weginrichting, weersomstandigheden et cetera een rol dat op basis van deze cijfers geen verband te leggen is tussen ernstige ongevallen met vrachtauto's en wegtrajecten met een inhaalverbod (voornamelijk autosnelwegen met twee rijstroken per richting).

Indien colonnevorming van vrachtauto's zich op een wegtraject voordoet, dan zal een IVV zelfs leiden tot een mogelijk negatief effect. De verwachting is dat de verkeersveiligheid in die situaties zal afnemen als gevolg van het IVV. Door de colonnes is het voor het personenauto's moeilijk in en uit te voegen op de autosnelweg als gevolg van de lange rijen vrachtauto's. Dit kan tot ongewenste manoeuvres en/of conflicten leiden. Op enkele van de bij dit besluit betrokken wegvakken kan sprake zijn van colonnevorming. Om die reden is het opheffen van het IVV eveneens gewenst.

Uit een gedrags- en verkeerskundig onderzoek 'Gedragskundige Analyse Inhaalverbod Vrachtverkeer Spitsstroken' [Adviesdienst Mens en Veiligheid, maart 2015] en op basis van eerdere onderzoeken naar het effect van IVV op de verkeersveiligheid is het inzicht ontstaan dat het opheffen van het IVV niet zonder meer op alle spitsstroken kan plaatsvinden, maar maatwerk vereist.

Het traject A7/A8 is geanalyseerd op het voorkomen van insnoeringen. Zie hiervoor de nota 'Advies Inhaalverbod vrachtverkeer Spitsstroken A7/A8 - Beter Benutten' [RWS, 1 april 2015]. Geanalyseerd is



in hoeverre deze locatiespecifiek tot een verkeersveiligheidsrisico leiden, zoals omschreven in de gedragskundige analyse.

Hierbij is rekening gehouden met:

- De beschikbare redresseerruimte tussen kantlijn spitsstrook en voertuigkering.
- De mate van insnoering ten opzichte van de beschikbare ruimte stroomopwaarts, de abruptheid van de versmalling.
- Het aantal en breedte van de rijstroken in het dwarsprofiel.
- De beschikbare ruimte aan de middenbermzijde.
- De aanwezigheid van complexe wegvakken, noodzaak tot anticipatie ter voorkoming van verkeers- onveilige situaties.

Op basis van onderzoeksresultaten en een projectspecifieke analyse is het advies voor het project Spitsstroken A7/A8 Beter Benutten om op het gehele traject, zowel HRR als HRL, geen IVV in te stellen gedurende een geopende spitsstrook.

In het verkeersbesluit van 2 december 2015 (kenmerk RWS-2015/55829) is het inhaalverbod voor vrachtauto's op het wegtraject A7/A8 Rechts al opgeheven.

Beleving van weggebruikers

Jaarlijks wordt er door de dienst Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) een gebruikerstevredenheids- onderzoek uitgevoerd onder chauffeurs van vrachtauto's. Uit het onderzoek van 2011 is gebleken dat 26% van de chauffeurs van vrachtauto's de inhaalverboden (zeer) effectief vindt. Er lijkt sprake van een lichte stijging van het aandeel dat de maatregel effectief vindt; in 2008 was het percentage nog 21%. 29% heeft een neutrale mening en 45% vindt de maatregel niet effectief.

De combinatie van een inhaalverbod met een (geopende) spitsstrook springt er echter in de beleving van chauffeurs van vrachtauto's ongunstig uit: 45% van de chauffeurs heeft daar regelmatig problemen met rijstrookwisselingen.

4. Belangenafweging

Aan het nemen van dit verkeersbesluit A7/A8 liggen de in artikel 2, eerste lid, sub c, WVV genoemde belangen ten grondslag. De Rijksoverheid streeft naar behoud en verbetering van internationale en nationale verbindingen over de weg. Om de bereikbaarheid te verbeteren wordt onder meer ingezet op het intensiever gebruiken/benutten van de bestaande infrastructuur. Met het opheffen van het IVV in de daarvoor in aanmerking komende gevallen, wordt aangesloten bij het uitgangspunt om geen IVV toe te passen op autosnelwegen met drie of meer rijstroken en wordt daarmee een bijdrage geleverd aan het verminderen van het aantal verkeersborden op autosnelwegen. De voorstellen voor het opheffen van het IVV zijn op 21 april 2015 besproken en afgestemd met de brancheorganisaties TLN, EVO, VERN en Koninklijk Nederlands Vervoer als ook met de Nationale Politie en de ANWB.

Bij het opheffen van het IVV op de A7/A8 zijn geen milieubelangen betrokken: er is geen toename van geluidemissie en er worden geen grenswaarden voor luchtkwaliteit overschreden. Verder is geen sprake van aantasting van natuurlijke waarden van natuurbeschermingsgebieden.

5. Gevolgde procedure

Overeenkomstig artikel 24 BABW is overleg gepleegd met de Landelijke Eenheid van de Nationale Politie. Gebleken is dat van die zijde geen bezwaar is tegen het opheffen van het IVV op het onderhavige wegtraject.

6. Bekendmaking

Artikel 3:40 Awb bepaalt dat een besluit niet in werking treedt voordat het is bekendgemaakt. In artikel 26 BABW is bepaald dat de bekendmaking van verkeersbesluiten geschiedt door plaatsing van het besluit in de Staatscourant. Dit verkeersbesluit wordt op de voorgeschreven wettelijke wijze bekendgemaakt door publicatie in de Staatscourant van 30 juni 2016.

Haarlem,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU



Namens deze,

De Directeur Netwerkmanagement RWS West-Nederland Noord

Drs. N.J.A. Scheijven - Westra

MEDEDELINGEN

Inzien stukken

Het verkeersbesluit met bijhorende documenten ligt vanaf 1 juli 2016 gedurende zes weken ter inzage op het volgende kantoor van Rijkswaterstaat op werkdagen van maandag tot en met vrijdag van 9.00 tot 16.00 uur. Bij het binnenkomen van een gebouw van Rijkswaterstaat wordt u gevraagd zich te legitimeren.

West-Nederland Noord, Toekanweg 7, 2035 LC Haarlem;

Het verkeersbesluit en bijhorende documenten kan ook worden gedownload via www.platformparticipatie.nl.

Bezwaar

Ingevolge de Algemene wet bestuursrecht kan tegen dit besluit door een belanghebbende een bezwaarschrift worden ingediend. Het bezwaarschrift moet worden gericht aan de Minister van Infrastructuur en Milieu en worden ingediend bij de Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat West-Nederland Noord, Postbus 3119, 2001 DC Haarlem. Het bezwaarschrift moet worden ingediend binnen **zes weken** na de dag waarop het besluit is bekendgemaakt. Voor de behandeling van het bezwaarschrift wordt geen recht geheven. Het bezwaarschrift moet worden ondertekend en dient ten minste te bevatten:

- de naam en het adres van de indiener;
- de dagtekening;
- een omschrijving van de beschikking waartegen het bezwaar is gericht;
- de gronden van het bezwaar.

Voorlopige voorziening

Indien tegen het besluit een bezwaarschrift is ingediend is het mogelijk om daarnaast een verzoekschrift tot het treffen van een voorlopige voorziening in te dienen bij de voorzieningenrechter van de bevoegde rechtbank. De verzoeker dient zich te kunnen beroepen op een spoedeisend belang. Van de verzoeker wordt een griffierecht geheven. Omtrent de hoogte van het verschuldigde bedrag, de wijze waarop en de termijn waarbinnen het griffierecht dient te worden betaald, kan contact worden opgenomen met de griffier van de bevoegde rechtbank.

Nader informatie

Voor inlichtingen over de procedure kunt u contact opnemen met het gratis informatienummer van Rijkswaterstaat 0800-8002, of kijken op www.rijkswaterstaat.nl.