

Nota van Antwoord

Beantwoording van zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit Inhaalverbod voor vrachtauto's op diverse autosnelwegen in beheer bij het Rijk van 20 mei 2019.

Datum 11 september 2019
Status DEFINITIEF

Colofon

Uitgegeven door het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
Datum 11 september 2019
Status DEFINITIEF
Versienummer 1.3

Inleiding en leeswijzer

Inleiding

De minister van Infrastructuur en Waterstaat heeft het voornemen om een verkeersbesluit vast te stellen tot actualisatie van het inhaalverbod voor vrachtauto's (verder: IVV) op diverse autosnelwegen in beheer bij het Rijk. Dit verkeersbesluit is genomen voor specifieke trajecten waar een ander IVV gaat gelden en die afwijken van het eerder genomen verkeersbesluiten IVV van 2014 en 2015.

Het ontwerp van dit verkeersbesluit heeft van 24 mei 2019 tot en met 4 juli 2019 ter inzage gelegen. Tijdens deze periode konden belanghebbenden een zienswijze indienen bij de Directie Participatie. Op het voornemen zijn 14 zienswijzen binnengekomen. In deze Nota van Antwoord zijn alle zienswijzen gecategoriseerd en voorzien van een antwoord.

Belanghebbendentoets

Dit verkeersbesluit is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht. Deze afdeling biedt de mogelijkheid om een zienswijze in te dienen door *belanghebbenden*. Een belanghebbende bij een verkeersbesluit dient een bijzonder, individueel belang te hebben, dat zich in voldoende mate onderscheidt van anderen. Indieners dienen rekening te houden met het feit dat, in het geval men in beroep wil gaan bij de rechtbank, door de rechter ambtshalve wordt getoetst of men als belanghebbende kan worden aangemerkt. Los van deze rechterlijke toetsing is er omwille van een transparante en informatieve aanpak voor gekozen om alle zienswijzen van een 'standpunt bevoegd gezag' te voorzien.

Leeswijzer

Iedere zienswijze is door de Directie Participatie voorzien van een registratienummer, vanwege de bescherming van de privacy van de indieners.

Vanwege uniformiteit met andere nota's wordt voor een indiener van een zienswijze verder als aanduiding de term 'inspreker' gehanteerd.

Zienswijzen op het ontwerp-verkeersbesluit

Zienswijze 1

1.1

Inspreker zit 70.000 km per jaar op de weg en heeft dagelijks last van vrachtverkeer dat zich niet aan de regels houdt. Dit zorgt voor veel ergernis, oponthoud en gevaarlijke situaties.

1.2

Vrachtwagens halen elkaar in met een verschil van 1 km per uur (gechargeerd, maar zo voelt het) waardoor er continue tijdelijke files ontstaan. Zeker op tweebaans wegen is dit niet te doen. Het inhaalverbod dat reeds geldt, wordt met voeten getreden. Handhaving is derhalve noodzakelijk.

1.3

Een oplossing zou zijn op alle wegen een speciale rijstrook voor alleen vrachtverkeer.

1.4

Inspreker pleit voor een algeheel inhaalverbod 24/7 jaarrond voor vrachtwagens.

REACTIE

1.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

Ik neem kennis van uw waarneming dat vrachtautochauffeurs zich niet aan de regels houden.

Voor wat betreft het beboeten van vrachtautochauffeurs die zich niet aan de wettelijke regels houden, wordt opgemerkt dat het handhaven van de verkeersregels en voertuigeisen een taak van politie betreft.

Ik kan er echter niet aan voorbij gaan dat de handhaving op dit punt niet de hoogste prioriteit heeft. Daarnaast is handhaving lastig omdat de politie bij een inhaalverbod pas mag bekeuren als de HELE inhaalbeweging is gezien. Het enkele feit dat een vrachtauto op de linkerrijstrook wordt gesignaleerd, is geen overtreding.

1.2

Voor wat betreft het geringe snelheidsverschil waarmee vrachtwagens elkaar inhalen, wordt opgemerkt dat in Europees verband is afgesproken dat door middel van snelheidsbegrenzers de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan 90 km/u. Alle vrachtwagens beschikken over deze verplichte snelheidsbegrenzer, welke in Nederland is afgesteld op 89 km/u.

Bij de kans op colonnevorming van vrachtwagens heeft een inhaalverbod een negatief effect op de verkeersveiligheid. Door de colonnes van vrachtwagens op de rechterstrook is het voor het overige (personen)verkeer moeilijk in en uit te voegen op de autosnelweg. Dit kan tot ongewenste manoeuvres en/of conflicten leiden. Om die reden krijgt een wegtraject met kans op colonnevorming geen inhaalverbod en is het instellen van een algeheel inhaalverbod voor vrachtwagens geen goede maatregel.

1.3

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om problemen op het Nederlandse wegennet te verminderen.

Uw aangedragen oplossing om op alle wegen een aparte vrachtstrook aan te leggen zal veel extra ruimte innemen en zeer kostbaar zijn om te realiseren. De verwachting is dat op veel autosnelwegen zo'n strook te weinig wordt gebruikt en dus zal leiden tot onderbenutting van kostbare ruimte op de weg.

Verkenningen naar aparte wegen voor alleen vrachtverkeer op specifieke corridors (bijvoorbeeld van/naar de Rotterdamse haven) leiden steeds tot de conclusie dat een dergelijke voorziening niet kosteneffectief is.

1.4

Zoals onder 1.1 gesteld is er geen verkeerskundige noodzaak voor een algeheel inhaalverbod. Ik vind in uw zienswijze onvoldoende redenen om het verkeersbesluit in die zin aan te passen.

Zienswijze 2

2.1

Betreffende het inhaalverbod vrachtverkeer is het de mening van inspreker dat het huidige systeem goed is. Op alle snelwegen met 2 rijbanen per rijrichting een inhaalverbod voor vrachtwagens tussen 6.00 uur 's ochtends en 19.00 uur in de avond is een goede regeling. Bij 3 rijbanen per rijrichting geen inhaalverbod is in principe ook prima.

2.2

Het voorstel om op diverse plaatsen een inhaalmogelijkheid te bieden over 5 kilometer werkt, volgens inspreker, alleen maar verwarrend. Colonnas met vrachtverkeer zullen hierdoor niet verminderen, overig verkeer zal des te meer worden opgehouden en de duidelijkheid, waar wel en niet mag worden ingehaald door vrachtwagens, is weg. Daarnaast zal na de 5 kilometerzone een inhalende vrachtwagen niet altijd direct terug kunnen naar de rechter rijbaan, waardoor alles wordt opgerekt, een ongewenste situatie dus.

2.3

Inhalen is in de meeste gevallen niet echt nodig. De toegestane maximale snelheid is voor alle vrachtverkeer op de snelwegen is 80 km/u. Het probleem is wel dat veel vrachtwagens veel harder rijden dan toegestaan. Zo is 90 tot 95 km/u geen uitzondering, en is echt levensgevaarlijk!

2.4

Het negeren van het inhaalverbod voor vrachtwagens is eveneens geen uitzondering. Dit leidt direct tot ophoping van het overige verkeer, de doorstroming van het verkeer daalt dan enorm. En voordat het verkeer dan weer op snelheid is ben je vele kilometers verder. Het grootste gemis op de snelwegen is het afwezig zijn van voldoende handhavers. In de tijd van de rijkspolitie in de Porsche's had iedereen respect hiervoor. Nu is er bijna geen zichtbare handhaving meer, waardoor het af en toe net wild west is op de snelwegen, en dan zeker niet alleen bij het vrachtverkeer. Uitbreiding naar voldoende handhavers op de snelwegen zal doorstroming, veiligheid en het algemene gedrag op de snelwegen sterk verbeteren.

2.5

De zienswijze van inspreker is dus: handhaving van het inhaalverbod op de snelwegen met 2 rijbanen per rijrichting, uitbreiding van dit inhaalverbod op de snelwegen waar dit nog niet van toepassing is bij 2 rijbanen per rijrichting, en geen inhaalverbod bij 3 of meer rijbanen per rijrichting. Dit geeft duidelijkheid, is overzichtelijk en iedereen begrijpt dit.

Colonnas van vrachtwagens zal niet veranderen met welk een maatregel op dit gebied dan ook en bij in- of uitvoegen moet je er als bestuurder van overig verkeer rekening mee houden dat je dit kunt tegen komen. Dus goed anticiperen, maar dat geldt in het algemeen voor het deelnemen in het verkeer.

REACTIE

2.1

U doet een voorstel om op alle tweestrookswegen tussen 6.00 uur en 19.00 uur te kiezen voor een ononderbroken inhaalverbod voor vrachtverkeer.

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveilig maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

2.2

Inderdaad is het langdurig in één volgorde rijden voor vrachtautochauffeurs een reële oorzaak van mogelijke verkeersonveiligheid. Daarom wordt in Europees verband geadviseerd om trajecten met een inhaalverbod bij voorkeur niet langer te laten zijn dan 20 km (Easyway Deployment Guideline, september 2012). In overleg met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties en specialisten van Rijkswaterstaat zijn iets langere trajecten (ca. 30 km) vastgesteld.

2.3

In het voornemen tot uitvoering van de aanpassing van het IVV heb ik gemeld dat in Europees verband is afgesproken dat door middel van snelheidsbegrenzers de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan 90 km/h. Alle vrachtwagens dienen te beschikken over deze verplichte snelheidsbegrenzer, deze is afgesteld op 89 km/u. Dit wordt bij de Algemene Periodieke Keuring (APK) gecontroleerd. Overigens wordt onder vrachtwagenchauffeurs een te lage maximumsnelheid zelden als probleem genoemd.

2.4

Ik kan er niet aan voorbij gaan dat de handhaving op dit punt niet de hoogste prioriteit heeft. Daarbij is handhaving lastig omdat de politie bij een inhaalverbod pas mag bekeuren als de HELE inhaalbeweging is gezien. Het enkele feit dat een vrachtauto op de linker rijstrook wordt gesignaleerd, is geen overtreding.

2.5

In het verkeersbesluit is aangegeven dat, als op een wegvak meer dan 750 vrachtauto's per uur rijden, geen IVV wordt ingesteld. Door colonnes vrachtverkeer op de rechterstrook is het voor personenautoverkeer moeilijk in en uit te voegen op de autosnelweg. Dit kan tot ongewenste manoeuvres en/of conflicten leiden. In die situatie, i.c. een wegvak met de mogelijkheid van colonnevorming, wordt geen inhaalverbod toegepast.

Daarnaast is een inhaalverbod niet effectief als het rustig is op de weg en voertuigen volledig vrij kunnen rijden. Beneden een bepaalde verkeersintensiteit is een inhaalverbod niet nodig.

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om problemen op het Nederlandse wegennet te verminderen. Maar ik vind in uw zienswijze onvoldoende redenen om het verkeersbesluit in die zin aan te passen.

Zienswijze 3

3.1

Inspreker vindt dat een totaal inhaalverbod voor vrachtwagens te prefereren is. Dit verbetert de doorstroming, de overzichtelijkheid en de veiligheid.

Er is geen enkel argument te bedenken waarom vrachtwagens in moeten halen. Er is een maximumsnelheid van kracht die alle vrachtwagens die op de Nederlandse wegen rijden, ook daadwerkelijk halen. Dus vrachtwagens die inhalen, rijden eenvoudigweg te hard!

Daarmee is ook het argument dat het inhalen door vrachtwagens tot een grotere doorstroming leidt, gepareerd.

3.2

Als aanvullende maatregel zou ook de minimale afstand tussen twee vrachtwagens moeten worden vastgesteld op minimaal 100 meter zodat in- en uitvoegen eenvoudiger wordt.

3.3

De enige echte argumenten zijn: (1) het is voor vrachtwagenchauffeurs vervelend (saai) om steeds achter dezelfde vrachtwagen aan te rijden; (2) men wil harder rijden dan is toegestaan.

3.4

Een en ander kan niet tot een andere conclusie leiden dat een totaal inhaalverbod voor vrachtwagens de beste en veiligste oplossing is. De lobby van de transportsector is echter zo sterk dat deze wel weer hun zin zullen krijgen....

REACTIE

3.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

3.2

Om het in- en uitvoegen bij colonnes vrachtverkeer te vereenvoudigen is uw voorstel om op alle wegen te kiezen voor een totaal inhaalverbod voor vrachtverkeer, met als aanvullende maatregel een minimale afstand tussen twee vrachtwagens van 100 m.

Afgezien van de vraag of er een wettelijke basis gevonden kan worden om deze maatregelen in te voeren, leidt dit naar mijn oordeel tot onnodig verlies van wegcapaciteit.

3.3

Inderdaad is het langdurig in één volgorde rijden voor vrachtautochauffeurs een reële oorzaak van mogelijke verkeersonveiligheid. Daarom wordt in Europees verband geadviseerd om trajecten met een inhaalverbod bij voorkeur niet langer te laten zijn dan 20 km (Easyway Deployment Guideline, september 2012). In overleg met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties en specialisten van Rijkswaterstaat zijn iets langere trajecten (ca. 30 km) vastgesteld.

3.4

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om problemen op het Nederlandse wegennet te verminderen. Maar ik vind in uw zienswijze onvoldoende reden om het verkeersbesluit in die zin aan te passen.

Zienswijze 4

4.1

Inhaalverboden voor vrachtauto's zijn naar inzicht van de inspreker opgezet om irritatie bij andere weggebruikers dan vrachtwagens te voorkomen, niet ter verbetering van de verkeersveiligheid. Inhaalverboden leveren echter gevaarlijke situaties op door, met name, het te kort op elkaar gaan rijden (treintjes) van vrachtwagens. Hierdoor kunnen invogende andere weggebruikers nauwelijks doorgang vinden en ontstaan levensgevaarlijke situaties.

4.2

Er zou een nieuw systeem moeten komen voor inhaalverbod vrachtauto's en max snelheid vrachtauto's op de Nederlandse wegen. In bijv de UK mag een vrachtauto wel 60 mile/uur op snelwegen, in NL echter officieel maar 80 km (50 mile). Door deze snelheidsbeperking gaan vrachtauto's de net 80 of iets minder snel rijdende vrachtauto's proberen in te halen, ook als dit eigenlijk niet mag. Het zou beter zijn om de toelaatbare snelheden voor vrachtauto's te verhogen naar 90 km/uur (op alle soort snelwegen 2, 3 of 4 baans) en zonder inhaalverbod.

4.3

Inspreker doet het voorstel om de maximumsnelheden voor 2 baanswegen naar 90 km te brengen voor alle weggebruikers, hierdoor mag geen irritatie ontstaan door inhalende vrachtwagens.

Maximumsnelheden op 3 baanswegen, 1e en 2e baan 90 km (inhalen toegestaan), 3e baan 110 km geen inhalen voor vrachtwagens toegestaan. Maximumsnelheden op 4 baanswegen, 1e en 2e baan 90 km, 3e baan 110 km (controle via trajectcontrole) inhalen vrachtauto's toegestaan 3 rijbanen, 4e baan 130 km alleen voor overige weggebruikers.

4.4

Opheffen inhaalverboden zal verkeersveiligheid verbeteren door voorkomen treintjes rijden.

REACTIE

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om de problemen op het wegennet te verminderen.

4.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveilig maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

U maakt zich zorgen over het kort op elkaar rijden van vrachtwagens, waardoor andere weggebruikers moeilijker kunnen invoegen.

De TU Delft adviseert in het kader van de kans op colonnevorming (het kort op elkaar rijden van vrachtwagens) een grenswaarde van 750 vrachtwagens per uur "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [RWS/DVS, juni 2012]. Volgens de TU Delft zullen er in een situatie met 900 vrachtwagens per uur, als gevolg van het verdringingseffect, nagenoeg geen personenvoertuigen op de rechtterijstrook aanwezig zijn. Met name op locaties waar ingevoegd of geweeft moet worden, kan dit gevaarlijke situaties opleveren. Dit komt door colonnevorming (intensiteit op de rechtterijstrook is dan bijna gelijk aan de capaciteit) en het grote aandeel kleine hiaten (volgafstanden tussen voertuigen).

Bij een wegsituatie waarbij meer dan 750 vrachtwagens per uur per richting rijden, weegt veiligheid zwaarder dan de doorstromingswinst van het verkeer op de hoofdrijbaan en wordt het IVV derhalve opgeheven.

4.2

In het voornemen tot uitvoering van de aanpassing van het IVV heb ik gemeld dat in Europees verband is afgesproken dat door middel van snelheidsbegrenzers de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan 90 km/h. Alle vrachtwagens beschikken over deze verplichte snelheidsbegrenzer, deze is afgesteld op 89 km/u. Een verhoging van de maximumsnelheid is derhalve geen zinvolle maatregel omdat de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan ze nu doen.

Daarom heb ik besloten om de huidige maximum snelheid voor het vrachtverkeer niet te wijzigen (brief aan de Tweede Kamer, 22 januari 2013, kenmerk IenM/BSK-2012/120955).

Onder vrachtwagenchauffeurs wordt een te lage maximumsnelheid zelden als probleem genoemd.

4.3

U doet een voorstel voor het hanteren van verschillende maximumsnelheden op een wegvak, verdeeld over de rijstroken.

Ter bevordering van de verkeersveiligheid worden in Nederland de wegen volgens het principe van Duurzaam Veilig ingericht, waarbij herkenbaarheid een belangrijke inrichtingsprincipe is. Daarin staat het voorspelbaar en consequent maken van verkeerssituaties, zodat deze voor de weggebruiker logisch en makkelijk te begrijpen ('self-explaining') zijn, centraal. Sleutelwoord hierbij is uniformiteit. Het hanteren van verschillende rijnsnelheden verdeeld over rijstroken sluit hier niet bij aan. Dit sluit niet uit dat er in de praktijk van nature een verdeling van de gereden snelheden ontstaat verdeeld over de rijstroken, redelijk conform uw voorstel. Het aanpassen van de maximumsnelheid op wegen met twee, drie en vier rijstroken naar deels 90, deels 110 en deels 130 km/h past niet in het landelijke beleid. Om hierboven genoemde redenen ga ik het beleid hier niet op aanpassen.

Uw voorstel om bij een weg bestaande uit vier rijstroken in een richting op de 3^e rijstrook inhalen door vrachtauto's toe te staan is in strijd met artikel 47 lid 4 RVV 1990.

Daarnaast is het uitgangspunt in het RVV 1990 dat de geldende maximale snelheid op autosnelwegen in Nederland 130 km/h is. Dit betekent dat, overal waar dat mogelijk is, de maximumsnelheid op autosnelwegen gedurende de gehele dag of anderszins alleen in de avond en nacht naar 130 km/h wordt gebracht.

4.4

Zoals gesteld zijn inhaalverboden een kwestie van maatwerk. Daarbij moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

Volledig opheffen van het inhaalverbod kan negatieve consequenties hebben voor de doorstroming en, in zekere gevallen, leiden tot minder verkeersveiligheid. Actualisatie van het IVV blijft wel nodig omdat, ondanks dat het huidige regime van het inhaalverbod voor vrachtwagens redelijk goed functioneert, door de groei van het vrachtverkeer en wegverbredingen steeds moet worden bekeken of op wegvakken het IVV nog goed functioneert.

Zienswijze 5

5.1

Op het gehele Nederlandse autosnelwegennet moet een permanent inhaalverbod voor vrachtverkeer worden ingevoerd.

5.2

Het vrachtverkeer zal een constante snelheid moeten kunnen realiseren (90 km/uur) om op autosnelwegen te mogen rijden. Bij het niet kunnen realiseren van deze snelheid is de autosnelweg geen optie en dus strafbaar.

5.3

Door middel van GPS zal er een automatisch afstandscontrole moeten worden verplicht, waardoor het vrachtverkeer een constante afstand kan realiseren en de veiligheid op deze manier zal kunnen waarborgen.

5.4

Vrachtverkeer zal een hoge boete mogen verwachten indien hun vrachtauto niet aan de Nederlandse normen voldoen:

- a. Banden kwaliteit (volgens de normen die in Nederland gelden)**
- b. Motor kwaliteit (onderhoud & service rapporten ter inzage)**

REACTIE

5.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

In beginsel wordt bij het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens het uitgangspunt gehanteerd dat een IVV alleen wordt ingesteld op autosnelwegen met twee (reguliere) rijstroken per rijbaan.

Indien echter op een wegvak meer dan 750 vrachtauto's per uur rijden dan wordt geen IVV voorgesteld: indien colonnevorming zich op een weg voordoet, dan zal een inhaalverbod voor vrachtverkeer leiden tot een mogelijk negatief effect op verkeersveiligheid. Door lange colonnes vrachtauto's is het voor het verkeer moeilijk in en uit te voegen op de autosnelweg. Dit kan tot ongewenste manoeuvres en/of conflicten leiden. Om die reden wordt op een wegvak met de mogelijkheid van colonnevorming geen IVV toegepast.

Een IVV is verder alleen effectief in een bepaald venster van verkeersintensiteiten. Beneden een bepaalde verkeersintensiteit is een IVV niet nodig.

5.2

Ten aanzien van de realisatie van een constante snelheid voor vrachtwagens wordt opgemerkt dat in Europees verband is afgesproken dat door middel van snelheidsbegrenzers de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan 90 km/u. Alle vrachtwagens beschikken over deze verplichte snelheidsbegrenzer, welke in Nederland is afgesteld op 89 km/u. Een verhoging van de maximumsnelheid naar 90 km/h, in plaats van de wettelijk toegestane 80 km/h, biedt derhalve geen soelaas omdat vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan ze nu al doen. Het onderling inhalen van vrachtwagens zal om die reden veelal geschieden met een relatief gering snelheidsverschil.

5.3

Om de veiligheid op de weg te kunnen waarborgen is uw voorstel om op alle wegen te kiezen voor een totaal inhaalverbod voor vrachtverkeer, met als aanvullende maatregel een constante (ik neem aan: minimaal nodige) afstand tussen twee vrachtwagens die door GPS wordt gecontroleerd.

Afgezien van de vraag of er een wettelijke basis gevonden kan worden om deze maatregelen in te voeren, ga ik ervan uit dat iedere gebruiker van een autosnelweg – zowel bestuurders van personenauto's als vrachtautochauffeurs – een veilige afstand bewaart tot de voorganger.

5.4

Voor wat betreft het beboeten van vrachtautochauffeurs die zich niet aan de wettelijke regels houden, wordt opgemerkt dat het handhaven van de verkeersregels en voertuigeisen een taak van politie betreft. Door middel van de RVV borden F03 en F04 worden de inhaalverboden aangeduid en gehandhaafd. Het huidige verkeershandhavingsbeleid richt zich op de speerpunten: verkeersveelplegers, afleiding (w.o. mobiele telefoon), alcohol, rood licht en snelheid. Als handhavingsmiddelen worden (een mix van) flitspalen, mobiele radarsets, trajectcontrolesystemen (TCS), de registervergelijking en handhaving door de politie (laserguns, staandehoudingen) ingezet.

Zienswijze 6

Inspreker is van mening dat voor vrachtwagens op alle tweebaans snelwegen een inhaalverbod moet gelden. Dit bevordert de doorstroming van het verkeer en voorkomt veel ergernis door langdurig inhalende vrachtauto's.

Dit maakt inspreker regelmatig mee op o.a. de A58 en de A2 naar Maastricht.

REACTIE

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveilig maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

Zienswijze 7

Verhoog de maximale snelheid voor de vrachtwagens naar 90km/u (zoals in de omringende landen) waardoor er minder inhaalmanoeuvres zijn. Niet de hele dag maar echt in de spits (7.00u-9.00u en 16u.00-18.00u). Het is nl frustrerend om achter 1 te rijden die langzamer rijdt en de 2e rijbaan is zo goed als leeg.

Door het inhaalverbod worden alle vrachtauto's dus naar rechts gestuurd waar men moet in- en uitvoegen, waar redelijk weinig plaats is . men wringt de auto er tussen waardoor er geremd moet worden en de file is geboren (een file begint door dat er 1 te langzaam rijdt)

REACTIE

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om problemen op het Nederlandse wegennet te verminderen. Daarbij is uw voorstel om het inhaalverbod voor vrachtverkeer te beperken tot de echte spijtstijden en vrachtauto's toe te staan 90 km/h te rijden.

In het voornemen tot uitvoering van de aanpassing van het IVV heb ik gemeld dat in Europees verband is afgesproken dat door middel van snelheidsbegrenzers de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan 90 km/h. Alle vrachtwagens beschikken over deze verplichte snelheidsbegrenzer, deze is afgesteld op 89 km/u. Een verhoging van de maximumsnelheid is derhalve geen zinvolle maatregel omdat de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan ze nu doen.

Daarom heb ik besloten om de huidige maximumsnelheid voor het vrachtverkeer niet te wijzigen (brief aan de Tweede Kamer, 22 januari 2013, kenmerk IenM/BSK-2012/120955).

Onder vrachtwagenchauffeurs wordt een te lage maximumsnelheid zelden als probleem genoemd.

Overigens is de maximumsnelheid voor vrachtauto's in Duitsland even hoog als in Nederland: 80 km/h. In België is de maximumsnelheid voor vrachtauto's inderdaad 90 km/h.

Inhaalverboden zijn een kwestie van maatwerk. Daarbij moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag. Een verkeerskundige noodzaak voor een algeheel inhaalverbod is er niet en kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, het in- en uitvoegen bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken). De criteria voor dat 'maatwerk' zijn beschreven in het eerder genoemde onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

Zienswijze 8

De weg van Eindhoven naar Venlo vv. is een dagelijkse ergernis voor alle Oost Brabantse personenauto bestuurders. Het is een constant inhalen van vrachtwagens gepaard gaande met snelheidsovertredingen, snijden etc. Het is net een trein die van West naar Oost trekt met heel vaak uit de rail lopende wagons die dan het ernaast gelegen spoor tot afremmen dwingt om niet nog meer ongevallen te veroorzaken dan er al gebeuren.

Een volledig inhaalverbod over de hele A67 is hard nodig om minder ongevallen te laten gebeuren en om de doorstroming te bevorderen zodat over hetzelfde aantal m2 asfalt meer gebruikers zich in dezelfde tijdspanne kunnen verplaatsen. Dus minder files.

REACTIE

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

Specifiek voor de A67 geldt dat het aandeel vrachtwagens zo hoog is (meer dan 750 vrachtwagens per uur) dat er colonnevorming optreedt op de rechtse rijstrook. Een inhaalverbod voor vrachtverkeer is hier niet veilig. Vanwege deze colonnevorming wordt voor personenverkeer het in- en uitvoegen bemoeilijkt, wat soms tot gevaarlijke situaties leidt.

Zienswijze 9

9.1

Uit ervaring van inspreker is gebleken dat er tijdens een inhaalverbod onnodig lange rijen vrachtauto's ontstaan. Dit colonnerijden leidt tot gevaarlijke situatie tijdens het invoegen, of uitvoegen. Verder is dit erg ineffectief, zodra een inhaalverbod is afgelopen gaan er een groot aantal vrachtauto's inhalen waardoor er opstopping ontstaat.

Als er geen inhaalverbod bestond, zou er meer gedifferentieerd worden ingehaald, waardoor er een betere doorstroming ontstaat.

Vaak gebeurt het ook dat er ingehaald kan worden, zonder personenauto's te hinderen, maar door het verbod mag er dan niet ingehaald worden waardoor de colonne alleen maar weer langer wordt, met het gevolg dat er weer veel hinder ontstaat zodra het verbod is afgelopen.

9.2

Naar de mening van inspreker is het een slim systeem om matrixborden aan te sturen wanneer een inhaalverbod nuttig is en wanneer niet.

REACTIE

9.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

9.2

U doet een voorstel voor het dynamischer hanteren van een inhaalverbod voor vrachtverkeer door middel van matrixborden. Op deze matrixborden zou dan aangegeven worden wanneer er een IVV is en wanneer niet.

Allereerst maak ik het IVV al variabel door op trajecten te kiezen tussen een algeheel IVV, een dagvenster of een spitsvenster. Daarmee geldt er alleen een IVV op tijden dat dit ook nodig is.

Ter bevordering van de verkeersveiligheid worden in Nederland de wegen volgens het principe van Duurzaam Veilig ingericht, waarbij herkenbaarheid een belangrijke inrichtingsprincipe is. Daarin staat het voorspelbaar en consequent maken van

verkeerssituaties, zodat deze voor de weggebruiker logisch en makkelijk te begrijpen ('self-explaining') zijn, centraal. Sleutelwoord hierbij is uniformiteit. Een systeem waarbij een inhaalverbod telkens op afwijkende locaties en op afwisselende tijden wordt ingesteld kan in het verkeer leiden tot verwarring en verkeersonveilige situaties. Dit sluit niet aan bij het beleid dat wordt gevoerd. Daarnaast dienen de matrixborden boven de weg een ander doel en is er niet sprake van een land dekkend systeem.

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om problemen op het Nederlandse wegennet te verminderen, maar ik kan om bovenstaande redenen niet voldoen aan uw verzoek tot een dynamisch inhaalverbod vrachtverkeer.

Zienswijze 10

10.1

Het inhaalverbod juicht inspreker van harte toe. Het is niet alleen irritant maar ook gevaarlijk als vrachtwagens elkaar inhalen. Vooral tijdens de spits zorgt het harmonica effect voor veel oponthoud en onveiligheid

De snelheid gaat uit het verkeer tijdens het inhalen. Als je met 120 aan het inhalen bent, en er duikt ineens een vrachtwagen naar links met 80 of 90, stroopt het achterliggende verkeer zich op. Als je er dan middenin zit en een afslag moet hebben wordt dat lastig en onnodig gevaarlijk.

10.2

Inspreker denkt dat het afremmen ook onnodig veel fijnstof oplevert.

10.3

Hoe gaat het dan met auto's met een caravan of aanhanger erachter? Dat geeft hetzelfde effect.

REACTIE

10.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

10.2

Het (actief) afremmen van auto's levert inderdaad fijnstof op. Door te anticiperen is het echter niet nodig om de rem te gebruiken bij het verminderen van de rijnsnelheid. Ik verwacht dat het verband tussen een inhaalverbod en de concentratie fijn stof er niet of verwaarloosbaar klein is.

10.3

Voor auto's met aanhanger, zoals een caravan geldt in Nederland een maximumsnelheid van 90 km/h. Zij vallen niet onder het inhaalverbod voor vrachtverkeer.

Zienswijze 11

11.1

België overruled het inhaalverbod wat Europees is afgesproken. Dit gebeurt in ieder geval op de E34 - Eindhoven-Antwerpen. In België mag er sowieso niet ingehaald worden door vrachtverkeer. Dus alle vrachtwagens die vanuit de haven van Antwerpen komen, zorgen dat ze zo snel mogelijk op de A67 terecht komen, waar wel ingehaald mag worden. Inspreker is van mening dat Nederland het inhaalverbod moet aanpassen aan dat van België en het inhaalverbod continueren op de A67.

In België wordt er vrij streng gecontroleerd.

11.2

Het aantal ongelukken op de A67 en de E34 verschilt sterk. Op de A67 is het aantal ongelukken schrikbarend hoger, met name ongelukken waarbij vrachtverkeer betrokken is. Dus vanuit veiligheidsperspectief is een inhaalverbod noodzakelijk.

De praktijk is dat vrachtwagens die vanuit de haven komen al zitten te wachten totdat ze op de A67 zijn om dan zo snel mogelijk in te halen; vaak met een minimum plus snelheid waardoor er veel frustratie ontstaat bij al het wegverkeer. Dit geldt overigens ook de andere kant op. Op de A67 nog even snel inhalen omdat het in België niet meer mag.

REACTIE

11.1

Er is in België een algemeen inhaalverbod voor alle vrachtwagens boven de 3,5 ton buiten de bebouwde kom op wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de dezelfde richting heeft. Op bepaalde trajecten wordt er met een (onder)bord aangegeven wanneer inhalen wel mag, bijvoorbeeld buiten de spitsuren of enkel 's nachts.

Op de A21 (E34) in België, in het verlengde van de A67, wordt het IVV opgeheven van 19-6h. Ofwel, er geldt op dat traject van de A21 een inhaalverbod van 6-19h, in beide richtingen. In dit verkeersbesluit is opgenomen dat er in Nederland op de A67 (E34) een dagvenster (inhaalverbod van 6-19h) in te stellen tot aan Eindhoven. Dat sluit dus aan op het inhaalverbod in België.

11.2

Er heb geen aanleiding te veronderstellen dat de verkeerssituatie op de A67 in Nederland veel onveiliger is dan op de A21 (E34) in België. Er zijn op de A67 geen 'black spots' te zien en voor het overige is dit wegvak niet significant minder veilig dan gemiddeld op autosnelwegen in Nederland.

Specifiek voor de A67 tussen Eindhoven en Venlo geldt dat het aandeel vrachtwagens zo hoog is (meer dan 750 vrachtwagens per uur) dat er colonnevorming optreedt op de rechtse rijstrook. Een inhaalverbod voor vrachtverkeer is hier niet veilig. Vanwege deze colonnevorming wordt voor personenverkeer het in- en uitvoegen bemoeilijkt, wat tot gevaarlijke situaties kan leiden.

Voor het deel van de A67 tussen de Belgische grens en (globaal) parkeerplaats Oeienbosch (km 14,4) heb ik besloten om een IVV met dagvenster in te stellen.

Zienswijze 12

Inspreker citeert een aantal passages uit het ontwerp-verkeersbesluit:

Pag. 2 - De huidige inhaalverboden en ook de actualisatie gaan uit van inhaalverboden op autosnelwegen met twee rijstroken. Bij drie (of meer-) strooks autosnelwegen wordt verondersteld dat de linker rijstrook (of rijstroken) beschikbaar blijft voor personenauto's om de inhalende vrachtauto's te passeren.

Als een wegvak een spitsstrook omvat, wordt geen IVV meer ingesteld (met uitzondering van het traject A2/A76 Maasbracht – Ten Eschen).

Pag. 2- Colonnevorming. Een wegtraject met kans op colonnevorming door vrachtverkeer heeft geen inhaalverbod voor vrachtauto's. Hiervoor is een grenswaarde aangehouden van 750 vrachtauto's per uur; boven deze intensiteit wordt geen inhaalverbod toegepast.

Pag. 3 – Doorstroming. De huidige inhaalverboden gaan uit van een IVV op autosnelwegen met 2x2 rijstroken. Bij de invoering van het inhaalverbod in 2003 is aangetoond dat door een IVV de doorstroming op deze autosnelwegen verbeterd wordt. Met de actualisatie van het IVV wordt bereikt dat de doorstromingseffecten worden gerealiseerd op wegtrajecten waar het doorstroomeffect maximaal is en wordt op wegtrajecten opgeheven waar deze doorstromingseffecten niet (meer) optreden."

12.1 – Doorstroming. A50.

De A50 ter hoogte van Nijmegen richting Zwolle en vice versa wordt hierin feitelijk niet genoemd.

Tijdens de openstelling van de spitsstrook tussen Nijmegen en Arnhem en vice versa, treden er dagelijks enorme vertragingen op vanwege inhalende vrachtwagens; een algemeen voorkomend aspect in dit land wat niet in uw betoog voorkomt.

Het heeft er op dit punt alle schijn van dat de minister zich heeft laten "om-lobbyen" door de Nederlandse transportwereld door inhalende vrachtwagens als verbetering van de doorstroming te beschouwen, terwijl het tegendeel dagelijks op de (snel-) wegen merkbaar is. Vertragingen die trouwens niet als duurzaam kunnen worden beschouwd.

12.2 - MER-besluit

Als grondslag zal naar het inzicht van inspreker een MER-besluit genomen moeten worden indien er toegestaan wordt dat er ingehaald mag worden door vrachtwagens, waar ook in dit land. Immers: het tijdsvoordeel voor een inhalende vrachtwagen is uiteindelijk dermate klein, dat je je kan afvragen of colonnevorming juist niet de oplossing is voor het vertragende werking van (overbodig) inhalende vrachtwagens, mede vanwege het voordeel van de rijwind waar de achterop rijdende vrachtwagen gebruik van kan maken, alsmede een continue snelheid.

12.3 - Spitsstroken

Daarnaast geldt een inhaalverbod volgens u voor tweebaansnelwegen. U gaat hier voorbij aan de tweebaansnelwegen met spitstroken, waarbij de spitstrook smaller is dan de gebruikelijke rijbanen. Als op een dergelijke weg vrachtwagens gaan inhalen, wordt de doorstroming in zijn algemeenheid ernstig verstoord voor het personenvervoer vanwege die smallere rijstrook.

12.4 – Doorstroming i.r.t. inhaalmanoeuvres vrachtwagens

Ook de tijdsduur en afstand die benodigd is voor vrachtwagens om een inhaalmanoeuvre uit te voeren is tegenwoordig dermate hoog en lang dat filevorming achter deze inhalende vrachtwagens al een heel normaal fenomeen is geworden. Uw betoog faalt hierin dus.

Dit is dagelijks merkbaar op (in ieder geval) de A50 tussen Arnhem en Nijmegen en v.v. alsmede op de A32 (*bedoeld is wellicht A28*) tussen Zwolle Zuid en Zwolle Noord en v.v.

(Dit laatst genoemde baanvak is trouwens ingericht door iemand die niet weet hoe doorstroming dient plaats te vinden. I.p.v. 1 afslag te creëren bij Zwolle zuid/noord, welke voorziet in de overige afslagen richting Zwolle, zodat de hoofdbanen zonder verdere op-/afritten door kunnen gaan).

12.5 – Geen IVV op A28/A50

De A50 is dus niet aangewezen voor IVV, terwijl de verbinding tussen Leeuwarden-Groningen-Hoogeveen dit wel is, terwijl het merendeel van het vrachtvervoer op die verbindingen, afkomstig is, of juist op weg is naar, de A28/A50. De verkeersintensiteit zal in het Noorden ook niet hoger liggen dan de verbindingswegen vanaf Arnhem en Utrecht. Tweebaans snelwegen in het algemeen waar het al erg druk is en vertragingen ontstaan door inhalende vrachtwagens.

12.6 - Colonnevorming

Uw verwachting dat in- en uitvoegend verkeer last heeft van colonnevorming van vrachtwagens, is niet relevant en niet onderbouwd (met een tegenonderzoek), aangezien personenverkeer al zeer vaak last heeft van twee of drie achter elkaar rijdende vrachtwagens waarbij er moet worden in- of uitgevoegd. Inhalend vrachtverkeer bij op- en afritten maakt de wegsituatie alleen maar gevaarlijker vanwege de niet aanwezige ruimte en filevorming door afremmend personenverkeer. Dit niet alleen op de A50 natuurlijk, maar voor feitelijk alle snelwegen in dit land.

12.7 – Opheffen IVV leidt niet tot betere doorstroming

Uw voornemen is te krap. Doorstroming wordt met uw voornemen (nog steeds) niet gewaarborgd aangezien de huidige effecten al slecht merkbaar zijn, ondanks uw jubelstemming dat bij de invoering van het inhaalverbod in 2003 is aangetoond dat door een IVV de doorstroming op deze autosnelwegen verbeterd wordt.

Met de actualisatie van het IVV wordt bereikt dat de doorstromingseffecten worden gerealiseerd op wegtrajecten waar het doorstroomeffect maximaal is en wordt op wegtrajecten opgeheven waar deze doorstromingseffecten niet (meer) optreden.

Hoezo kunt u constateren dat er geen doorstromingseffecten meer optreden?

En op grond van welke conclusie wordt daarom IVV opgeheven? Als een effect niet meer merkbaar is, dan zal dat OF komen dat het IVV op dat betreffende traject functioneert, OF juist niet functioneert (geen effect) door gebrekkige handhaving erop. Dus het opheffen van IVV mag nimmer het gevolg zijn van bovengenoemde aspecten. Daarover wordt inspreker graag verder geïnformeerd.

12.8 - IVV op 3 en 4 strooks wegen

Uw overweging dat op een drie- of vierbaansweg wel ingehaald mag worden door vrachtwagens is discutabel. Met name tussen bijvoorbeeld Zwolle en Staphorst/Meppel, alsmede voor alle andere drie-vierbaans snelwegen) zijn inhalende vrachtwagens een crime.

Afrempartijen door wisselende personenvoertuigen en hierdoor veroorzaakte (bijna)aanrijdingen zijn naar het inzicht van inspreker volledig te wijten aan inhalende vrachtwagens. Ook op deze wegen is een inhaalverbod voor vrachtwagens de oplossing tegen vertragingen en ongelukken, waardoor weer vertragingen ontstaan.

12.9 - Handhaving

Daarnaast leeft het idee dat door de vele overtredingen qua inhalende vrachtwagens op IVV trajecten, er niet of nauwelijks gehandhaafd wordt. Op dit punt is een behoorlijke inhaalslag te maken aangezien er weinig chauffeurs van vrachtwagens zijn die het inhaalverbod naleven.

12.10 – Pleidooi voor totaal inhaalverbod

Inspreker pleit derhalve voor een totaal inhaalverbod voor vrachtverkeer zodat filevorming wordt tegengegaan en de doorstroming gewaarborgd gaat worden; iets waarvan nu geen enkele sprake is.

REACTIE

12.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

In beginsel wordt bij het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens het uitgangspunt gehanteerd dat een inhaalverbod alleen wordt ingesteld op autosnelwegen met twee (reguliere) rijstroken per rijbaan.

Indien echter op een wegvak meer dan 750 vrachtauto's per uur rijden dan wordt geen IVV ingesteld: indien colonnevorming zich op een weg voordoet, dan zal een inhaalverbod voor vrachtverkeer leiden tot een mogelijk negatief effect op verkeersveiligheid. Door lange colonnes vrachtauto's is het voor het verkeer moeilijk in en uit te voegen op de autosnelweg. Dit kan tot ongewenste manoeuvres en/of conflicten leiden. Om die reden wordt op een wegvak met de mogelijkheid van colonnevorming geen inhaalverbod toegepast.

Een IVV is verder alleen effectief bij bepaalde verkeersintensiteiten. Beneden een bepaalde verkeersintensiteit is een IVV niet nodig, vandaar dat dan met tijlvensters gewerkt wordt. .

Actualisatie van het IVV (i.c. de uitvoering van dit verkeersbesluit) leidt tot de volgende verdeling in regimes IVV. Een zeer groot deel van de autosnelwegen zonder IVV heeft 3 rijstroken of meer.

Inhaalverbod vrachtverkeer (IVV)	Weglengte (km)	Deel netwerk
Spitsvenster	151	6%
Dagvenster	716	29%
Overig IVV (algeheel of dynamisch)	82	3%
Geen IVV	1493	61%
Totaal autosnelwegennet NL	2442	100%

Tabel: IVV na uitvoering verkeersbesluit

12.2 – MER-plicht

De grondslag voor het verkeersbesluit is artikel 15 Wegenverkeerswet. Het verkeersbesluit ziet op actualisatie van het inhaalverbod vrachtverkeer op delen van het autosnelwegennetwerk. Het aanpassen (instellen of opheffen) van een IVV is geen activiteit die in het Besluit milieueffectrapportage is aangewezen als m.e.r.-plichtig dan wel m.e.r.-beoordelingsplichtig.

12.3 – Spitsstroken

Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen spitsstroken links en spitsstroken rechts van de rijbaan.

Bij spitsstroken links ligt de versmalde rijstrook aan de linkerkant van de rijbaan, Deze rijbaan heeft dan, bij geopende spitsstrook, 3 rijstroken of meer. De linkse strook (aan de middenberm) wordt alleen door personenauto's bereden. In dat geval levert, net als bij een 'normale' autosnelweg met 3 rijstroken, een IVV geen bijdrage aan doorstroming en is dan ook niet nodig.

Bij spitsstroken rechts wordt de versmalde strook (vaak de vluchtstrook) wél door vrachtauto's bereden.

Op 2 december 2015 (RWS kenmerk 2015/55829) heb ik besloten om op een aantal trajecten het IVV op te heffen op wegtrajecten met een spitsstrook.

Hieraan ten grondslag ligt het onderzoek "Gedragskundige analyse – Inhaalverbod vrachtverkeer spitsstroken [Adviesdienst Mens & Veiligheid - Human Factors and Safety Consultancy, maart 2015].

De belangrijkste conclusie van dit onderzoek op spitsstrooktrajecten rechts is dat er in normale situaties (de standaard) geen aanleiding is om het IVV te handhaven bij open strook.

Dit zou anders kunnen liggen op een traject waar sprake is van situaties met duidelijke 'insnoeringen' (situaties waar in de rechterberm een obstakel dichterbij de weg aanwezig is, zoals bijvoorbeeld een brugpijler of een geluidscherm).

In de nota "Aanpassing inhaalverbod vrachtwagens IVV op spitsstroken rechts [RWS, maart 2015]" is een inventarisatie gemaakt van wegtrajecten waar in het geval van spitsstroken rechts een 'insnoering' is. Na deze inventarisatie is geconcludeerd dat op alle spitsstrooktrajecten rechts het IVV kan worden verwijderd behalve op het trajecten A2 Urmond -Vonderen v.v.

Op dit laatste traject blijft dan ook een IVV van kracht.

In het rapport "Monitoring opheffen Inhaalverbod Vrachtverkeer bij Spitsstroken [Adviesdienst Mens en Veiligheid, februari 2017] is aanbevolen om bovenstaande lijn aan te houden en het opheffen van het IVV bij spitsstroken te continueren.

12.4 – Doorstroming i.r.t. inhaalmanoeuvres vrachtwagens

Voor wat betreft het geringe snelheidsverschil waarmee vrachtwagens elkaar inhalen, wordt opgemerkt dat in Europees verband is afgesproken dat door middel

van snelheidsbegrenzers de vrachtwagens niet harder kunnen rijden dan 90 km/u. Alle vrachtwagens beschikken over deze verplichte snelheidsbegrenzer, welke in Nederland is afgesteld op 89 km/u.

Het inhalen van vrachtwagens onderling duurt langer door de geringere onderlinge verschillen in snelheid en de grotere lengte van de voertuigen.

Zoals in reactie 12.1 aangegeven blijft het wel of niet instellen van een IVV maatwerk. Op sommige wegvakken is geen IVV beter of veiliger.

De verkeerssituatie op beide door u genoemde wegvakken is als volgt:

- A50 tussen knooppunt Grijsoord en knooppunt Valburg; 2x3 rijstroken
- A28 langs Zwolle (Zwolle zuid – Zwolle noord); 2x3 rijstroken, inclusief spitsstroken links

Op deze wegvakken is dus altijd een rijstrook beschikbaar die alleen door personenauto's bereden wordt. Zoals ook in reactie 12.1 gemeld, geldt dat voor autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming.

12.5 – Geen IVV op A28/A50

Op delen van de A7 en A28 in de provincies Groningen, Friesland en Drenthe wordt een IVV ingesteld (spitsvenster) of verruimd (van spitsvenster naar dagvenster).

Op overige delen van het autosnelwegnet in dat landsdeel is de verkeersintensiteit te laag om een IVV te kunnen rechtvaardigen.

Op het wegvak A28 Zwolle – knooppunt Lankhorst heeft de autosnelweg 3 rijstroken per richting en is een IVV niet nodig.

Op de A28 Amersfoort – Zwolle en de A50 Apeldoorn – Zwolle is en blijft overdag een IVV (dagvenster) in stand.

12.6 - Colonnevorming

Het effect van colonnevorming op autosnelwegen met 2x2 rijstroken in relatie tot het inhaalverbod voor vrachtwagens is beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012]. Achtergrond hiervoor is de memo van TU Delft: Inhaalverbod vrachtverkeer, Second opinion Methodiek bepalen IVV, 10 maart 2011.

12.7 – Opheffen IVV leidt niet tot betere doorstroming.

Het verkeersbesluit gaat niet uit van het algeheel opheffen van het IVV.

Onderzoek heeft aangetoond dat op autosnelwegen met 2 rijstroken per baan er een positief effect is op de doorstroming van rond de 3% als het percentage vrachtverkeer tussen de 10% en 20% is (in Nederland vrij normaal). Dit betekent enige, maar niet al te grote, verbetering van de doorstroming.

Echter, zoals in de reactie bij 12.1 gesteld, blijft het instellen van een IVV maatwerk. Als een IVV niet effectief, niet nodig of zelfs contraproductief is, dan wordt geen IVV ingesteld.

12.8 - IVV op 3 en 4 strooks wegen.

Zoals in het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] is gesteld, is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming.

Bij 3 (of meer)-strooks autosnelwegen is de linkerstrook verboden voor vrachtverkeer en blijft deze rijstrook beschikbaar voor personenauto's om de inhalende vrachtwagen te passeren. Uit evaluaties, welke bestonden uit een vergelijking tussen een situatie vóór en na invoering van het IVV, op twee autosnelwegen in Nederland (A2 in Limburg en in Utrecht), blijkt dat er geen effecten op doorstroming waarneembaar zijn op wegvakken met 3 rijstroken.

12.9 – Handhaving

Ik kan er niet aan voorbij gaan dat, zoals u zelf al constateert, de handhaving op dit punt niet de hoogste prioriteit heeft. Daarbij is handhaving lastig omdat de politie bij een inhaalverbod pas mag bekeuren als de HELE inhaalbeweging is gezien. Het enkele feit dat een vrachtauto op de linker rijstrook wordt gesignaleerd, is geen overtreding.

Ik neem kennis van uw waarneming dat er maar weinig vrachtwagenchauffeurs zijn die het IVV naleven.

12.10 – Pleidooi voor totaal inhaalverbod

Ik deel uw zienswijze niet dat een totaal IVV onder alle omstandigheden filevorming tegengaat en doorstroming waarborgt.

Zoals in de reactie bij 12.1 gesteld, blijft het instellen van een IVV maatwerk. Als een IVV niet effectief, niet nodig of zelfs contraproductief is, dan wordt geen IVV ingesteld.

Ik stel het op prijs dat u meedenkt om problemen op het Nederlandse wegennet te verminderen. Maar ik vind in uw zienswijze onvoldoende redenen om het verkeersbesluit in die zin aan te passen.

Zienswijze 13

13.1

In basis: inhaalverbod heeft geen zin als er geen handhaving plaatsvindt. Dagelijks ondervindt inspreker hinder in doorstroming van vrachtauto's welke inhalen daar waar een inhaalverbod geldt.

13.2

Aangezien handhaving minimaal tot niet plaatsvindt, dienen de trajecten zo eenduidig mogelijk ingericht te zijn qua regelgeving zodat wegverkeer niet steeds met wisselende situaties te maken krijgt, en handhaving hierdoor makkelijker plaats kan vinden.

13.3

Daarnaast dient de bebording van inhaalverboden herhaald te worden na elke toerit.

13.4

De gebruikte definitie waardoor colonne vorming ontstaat, meer als 750 vrachtauto's per uur per wegvak, klopt niet. De wegvakken hebben niet dezelfde lengte waardoor het aantal van 750 per wegvak niet eenduidig is en dus niet als maatstaf te hanteren is.

Daarnaast wordt door dit standpunt, het gemak van invoegen boven de doorstroming op de snelweg gezet. Dit is in strijd met de definitie van de snelweg en de netwerkindeling waar doorstroming op de snelweg boven stilstaan op een lagere orde weg gaat.

Inspreker vindt dat colonnevorming als trigger geschrapt dient te worden uit de afweging.

Er wordt ten onrechte geclaimd dat er geen trajecten langer dan 30km tussen mogen zittten. Vanuit eenduidigheid is dit juist wenselijk, voor vrachtwagen lijkt dit misschien niet wenselijk om ergens wel de mogelijkheid te hebben tot inhalen, echter gebeurt het niet veel dat vrachtwagens langer als 30 hetzelfde traject rijden, er zitten ook afslagen tussen.

13.5

En daarnaast preferereert het alsnog dat een vrachtwagen niet op de linkerbaan komt qua veiligheid

Het verschil in snelheid en reistijdverlies bij de vrachtwagen weegt niet op tegen het reistijdverlies van de personenauto en de onveiligheid van het grote snelheidsverschil op de linkerbaan.

13.6

Aanpassing van deze uitgangspunten zal iig zorgen dat het traject op de A4 tussen Zoomland en Markiezaat en vise versa gehandhaafd blijft als dagvenster.

13.7

Veel simpeler zou zijn om een landelijk verbod voor vrachtwagen op de meest linkerrijstrook in te voeren. Dan tackel je alle situaties en is bebording buiten de grensovergangen niet meer nodig.

REACTIE

13.1

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport

"Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

13.2

Het huidige verkeershandhavingsbeleid richt zich op de speerpunten: verkeersveelplegers, afleiding (w.o. mobiele telefoon), alcohol, rood licht en snelheid. Als handhavingsmiddelen worden (een mix van) flitspalen, mobiele radarsets, trajectcontrolesystemen (TCS), de registervergelijking en handhaving door de politie (laserguns, staandehoudingen) ingezet.

Ik kan er echter niet aan voorbij gaan dat, zoals u zelf al constateert, de handhaving op het punt IVV niet de hoogste prioriteit heeft. Daarbij is handhaving lastig omdat de politie bij een inhaalverbod pas mag bekeuren als de HELE inhaalbeweging is gezien. Het enkele feit dat een vrachtauto op de linker rijstrook wordt gesignaleerd, is geen overtreding.

Voorafgaand aan het verkeersbesluit is overleg geweest met de politie.

13.3

Op trajecten waar een inhaalverbod voor vrachtverkeer van kracht is hoort na elke toerit bebording te staan zodat het voor een chauffeur die bij die toerit de snelweg op rijdt ook duidelijk is dat er een inhaalverbod geldt.

13.4

Het effect van colonnevorming op autosnelwegen met 2x2 rijstroken in relatie tot het inhaalverbod voor vrachtwagens is beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012]. Achtergrond hiervoor is de memo van TU Delft: Inhaalverbod vrachtverkeer, Second opinion Methodiek bepalen IVV, 10 maart 2011. Uit dit onderzoek blijkt dat de 'trigger 750 km/h' een belangrijk criterium is voor het wel of niet invoeren van een IVV (op rijbanen met 2 stroken). Het gaat hierbij niet om het 'gemak van invoegen', maar om verkeersveiligheid.

Inderdaad is het langdurig in één volgorde rijden voor vrachtautochauffeurs een reële oorzaak van mogelijke verkeersonveiligheid. Daarom wordt in Europees verband geadviseerd om trajecten met een inhaalverbod bij voorkeur niet langer te laten zijn dan 20 km (Easyway Deployment Guideline, september 2012). In overleg met vertegenwoordigers van de brancheorganisaties en specialisten van Rijkswaterstaat zijn iets langere trajecten (ca. 30 km) vastgesteld.

13.5

Bij 3 (of meer)-strooks autosnelwegen is de linkerstrook verboden voor vrachtverkeer en blijft deze rijstrook beschikbaar voor personenauto's om de inhalende vrachtwagen te passeren.

Bij autosnelwegen met 2-strooks rijbanen blijft een keuze voor IVV maatwerk, zoals ook in reactie 12.1 beschreven

13.6

Op het traject A4 Zoomland-Markiezaat wordt het IVV opgeheven. Argument hiervoor is dat intensiteit van het vrachtverkeer hoger is dan 750 vrachtauto's per uur, waardoor colonnevorming optreedt.

13.7

Zoals eerder gesteld is het invoeren van een IVV maatwerk. Ik verwijs hierbij naar mijn reactie onder 13.1.

Zienswijze 14

Met die vreselijke A67 Eindhoven-Venlo en vv. Iedere dag daar 3,4 vrachtwagens op elkaar of erger nog op een personenauto. Vooral tussen Geldrop en Liessel. En allemaal maar aan het inhalen! Onverantwoordelijk. Dit moet echt stoppen! Dat jullie dat niet inzien is een ramp! Hopelijk komen jullie tot inkeer!

De mening van inspreker: niet meer inhalen voor vrachtwagens.

REACTIE

Het doel van het inhaalverbod voor vrachtwagens is om de doorstroming te bevorderen. Door onderzoek is aangetoond dat de doorstroming op autosnelwegen met 2 stroken per rijbaan mét een IVV iets beter is dan zonder IVV. Zie het rapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012].

Maar dat geldt alleen voor die autosnelwegen die voldoen aan zekere criteria zoals in het verkeersbesluit beschreven, maatwerk dus.

Zo is gebleken dat bij autosnelwegen met 3 rijstroken of meer een inhaalverbod voor vrachtverkeer geen positief effect heeft op de doorstroming. Daarom geldt op die wegen geen IVV.

Daarnaast moet onder meer rekening worden gehouden met het wegprofiel, aanwezige aansluitingen en de verkeersintensiteiten gedurende de dag.

En een inhaalverbod kan, bij een te hoge intensiteit van vrachtverkeer, leiden tot colonnes vrachtauto's op de rechtse rijstrook en daarmee het in- en uitvoegen voor personenauto's bemoeilijken (en daarmee onveiliger maken).

De criteria voor 'maatwerk' zijn meer exact beschreven in het onderzoeksrapport "Update inhaalverbod vrachtwagens autosnelwegen" [Arcadis in opdracht van RWS/DVS, juni 2012] en in "Update Inhaalverbod Vrachtverkeer (IVV) 2019" [Arcadis, in opdracht van RWS/WVL, april 2019].

Specifiek voor de A67 tussen knooppunt Leenderheide en Venlo geldt dat het aandeel vrachtwagens zo hoog is (meer dan 750 vrachtwagens per uur) dat er colonnevorming optreedt op de rechtse rijstrook. Een inhaalverbod voor vrachtverkeer is hier niet veilig. Vanwege deze colonnevorming wordt voor personenverkeer het in- en uitvoegen bemoeilijkt, wat soms tot gevaarlijke situaties leidt.