

Vergaderjaar 2013–2014

29 398

Maatregelen verkeersveiligheid

Nr. 383

BRIEF VAN DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 4 november 2013

Tijdens het AO verkeersveiligheid van 21 mei jl. (Kamerstuk 29 398, nr. 375) heeft dhr. Elias (VVD) aandacht gevraagd voor de «Keep your lane» systematiek. Dit systeem geeft weggebruikers de mogelijkheid om zowel rechts als links in te halen.

Omdat suggesties voor maatregelen die de doorstroming van het verkeer zouden kunnen verbeteren altijd welkom zijn, heb ik u toegezegd het door Rijkswaterstaat uitgevoerde onderzoek uit 2000 nog eens tegen het licht te houden en te bezien of nader onderzoek nuttig is.

In deze brief treft u mijn bevindingen aan.

Bevindingen

Het onderzoek uit 2000 naar de «Keep your lane» systematiek is geïnitieerd naar aanleiding van vragen uit uw Kamer tijdens de begrotingsbehandeling van het toenmalig Ministerie van Verkeer en Waterstaat op 4 november 1999. Mijn ambtsvoorganger heeft het rapport aan uw Kamer¹ aangeboden en in de begeleidende brief geconcludeerd dat er geen aanleiding is om een proef met «Keep your Lane» te houden. Mijn analyse baseer ik op het onderzoek uit die tijd en op de inzichten die daarna hierover zijn opgedaan.

Analyse

Argumentatie in 2000

- In landen waar de «Keep your lane» systematiek wordt toegepast heeft dit een positief effect op het verkeersbeeld. Dit wordt rustiger doordat het aantal rijbaanwisselingen daalt. (Polak & Heijer, 1993)
- Vooral op rijbanen met 2 rijstroken scoort «Keep your lane» negatief vanwege de verschillende snelheidslimieten voor personenauto's en vrachtwagens. De SWOV concludeert dat de maatregel, rechts inhalen

¹ Kamerstuk 26 800 XII, nr. 63

en links rijden, niet kan worden toegepast op rijbanen met twee rijstroken. Voor drie of meer rijstroken kan de maatregel werken als het vrachtverkeer tot de twee meest rechts gelegen stroken beperkt blijft. (Polak & Heijer 1993).

- Australië had een op de USA gelijkend systeem van «Keep your lane». In de jaren 80 is een proef gehouden met een systeem dat meer op de Nederlandse situatie lijkt. Doel van de proef was er voor te zorgen dat langzamer rijdende voertuigen links houden (in Australië wordt links gereden) om het (irritante) zigzaggen van ene rijstrook naar de andere te voorkomen en het links inhalen terug te dringen. Door de hieruit resulterende verbeterde rijstrookdiscipline zouden naar verwachting de doorstroming en de veiligheid verbeteren. De uitkomsten van de proef, voornamelijk op 2 strookswegen, waren als volgt:
 - de maatregel resulteerde in een verschuiving van het verkeer naar de linker rijstrook (in Australië wordt links gereden);
 - de snelheid nam op alle rijstroken iets toe;
 - hierdoor verbeterde de doorstroming;
 - negatieve effecten zijn niet gerapporteerd.Sinds 1998 is de regel, «links houden tenzij inhalen», algemeen van toepassing voor heel Australië.

Inzichten over dit onderwerp sinds 2000

- Sinds 2000 is het aantal rijbanen met meer dan 2 rijstroken gegroeid naar 866 km. Het merendeel van de rijbanen heeft echter nog steeds 2 rijstroken. De lengte daarvan bedraagt 4.292 km.
- Uit onderzoek in 2011 van TrafficQuest, een samenwerkingsverband van Rijkswaterstaat, TNO en de TU Delft op het gebied van verkeersmanagement, is gebleken dat alle rijstroken op wegen met drie of meer rijstroken goed worden benut. Het veronderstelde probleem «onderbenutting van de linkerrijstrook door de regel zoveel mogelijk rechts houden», waar «Keep your lane» mogelijk een oplossing voor kan bieden, is gelet hierop niet aanwezig.
- De «Keep your lane» systematiek in Nederland was tijdens files en bij de aanwezigheid van blokmarkering al toegestaan. Om de doorstroming te bevorderen wordt nu waar nodig bij uit- en invoegingen en andere relevante plekken de onderbroken markering gecombineerd met een doorgetrokken markering. Hierdoor kan het samenvoegen, splitsen en in- en uitvoegen lokaal worden verbeterd door het ongewenste rijstrookwisselgedrag niet toe te staan op relatief korte stukken van een traject. Ook de nieuwe bewegwijzerings-systematiek met de opstaande pijlen leidt ertoe dat voor splitsingen in autosnelwegen en bij uitvoegingen niet onnodig van rijstrook wordt gewisseld en dat automobilisten tijdig naar de juiste rijstrook worden verwezen.
- Verdere optimalisaties om de doorstroming te verbeteren vinden momenteel plaats in het kader van het programma Beter Benutten, mobiliteits- en incidentmanagement en pilot projecten zoals de praktijkproef Amsterdam.

Conclusie

Onder specifieke omstandigheden bieden de gedachten achter de «Keep your lane» systematiek zeker voordelen en waar mogelijk worden deze ook al toegepast. Gelet op bovenstaande onderzoeken en ontwikkelingen zie ik momenteel echter nog geen aanleiding om aan te nemen dat een volledige uitrol van de systematiek van «Keep your lane» een positieve bijdrage kan leveren aan de veiligheid en doorstroming van het verkeer op het hoofdwegennet. Een gedeeltelijke introductie op wegen met meer dan twee rijstroken is gelet op het onderzoek van TrafficQuest niet noodzakelijk voor de doorstroming.

Om de doorstroming op het hoofdwegennet zo goed mogelijk te laten zijn, zet ik nu vooral in op het «Beter benutten» programma van mijn ministerie. Dit programma bevat maatregelen die de filegevoeligheid op tal van plaatsen moet verminderen. Ook heb ik hoge verwachtingen van nieuwe in-car technologie om de doorstroming in de toekomst verder te verbeteren. Nu is technisch al veel mogelijk, maar de implementatie zal vooral in Europees verband moeten plaatsvinden. Samen met de partners in de Nederlandse automotieve branche streven we ernaar dit te bespoedigen. Wellicht bieden deze ontwikkelingen op termijn de mogelijkheid om «Keep your lane» toe te passen.

De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus