

## Statenmededeling

### Onderwerp

Uitwerking motie M151-2025 'Onderzoek naar Inhaalverbod vrachtwagens'.

Aan Provinciale Staten van Noord-Brabant,

### Kennisnemen van

De onderzoeksresultaten voortvloeiend uit de uitwerking van de [motie M151-2025](#) inzake een inhaalverbod voor vrachtwagens op de provinciale- en Rijkswegen en het te nemen verkeersbesluit over de N261.

### Aanleiding

Uw Staten hebben op 7 november 2025 de motie M151-2025 "Onderzoek naar inhaalverbod vrachtwagens" aangenomen. In deze motie wordt het college verzocht onderzoek uit te voeren naar de vraag op welke provinciale- en Rijkswegen met 2x2 rijkstroken het mogelijk is en het een meerwaarde heeft om een (dynamisch) inhaalverbod voor vrachtwagens in te stellen of uit te breiden en de resultaten van het onderzoek in Q1 van 2026 met uw Staten te overleggen.

### Bevoegdheid

In het kader van de controlerende rol die bij uw Staten is belegd, informeren wij uw Staten over de voortgang en bevindingen van het onderzoek dat is uitgevoerd naar aanleiding van de motie.

### Rollen en belangen

De provincie Noord-Brabant heeft als belang om de verkeersveiligheid te verbeteren en tegelijkertijd een goede doorstroming op het wegennet te waarborgen als wegbeheerder van provinciale wegen. Een veilig en betrouwbaar mobiliteitssysteem is essentieel voor de bereikbaarheid, leefbaarheid en economische vitaliteit van de provincie. Vanuit deze uitgangspunten wordt inzichtelijk gemaakt op welke provinciale wegen een inhaalverbod voor vrachtverkeer overwogen zou kunnen worden.

### Datum

17 maart 2026

### Documentnummer

GS: 6285727

PS: 6297231

### Programma

Multimodale Bereikbaarheid

## Kernboodschap

- 1. Om een afweging te kunnen maken spelen afwegingscriteria voor de betrokken wegen een belangrijke rol.*

Een inhaalverbod voor vrachtwagens kent voordelen die bijdragen aan de verkeersveiligheid en de doorstroming. Door het beperken van inhaalmanoeuvres van vrachtwagens nemen de snelheidsverschillen af en wordt het risico op conflicten tussen weggebruikers verminderd. Dit bevordert de verkeersveiligheid. Daarnaast wordt de doorstroming bevorderd doordat (langdurige) inhaalacties door vrachtwagens worden voorkomen. Dit draagt bij aan een vermindering van filevorming en voorkomt langzaam rijdende colonnes op de linkerrijstrook.

In Nederland hebben de provincies tot op heden geen inhaalverboden voor vrachtwagens ingesteld. Voor de Rijkswegen is onderzocht op welke wijze het Rijk omgaat met het al dan niet instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens op wegen die onder haar beheer vallen. Rijkswaterstaat beoordeelt eens per vijf jaar of actualisatie van de inhaalverboden voor vrachtwagens nodig is aan de hand van criteria.

Om te bepalen in hoeverre het instellen van een inhaalverbod voor vrachtwagens op provinciale wegen kan bijdragen aan een doelmatige verkeersafwikkeling, zijn deze rijkscriteria toegepast als richtlijn. Deze criteria dienen als indicatoren die inzicht bieden in de potentiële meerwaarde van een inhaalverbod voor vrachtwagens. De gehanteerde criteria zijn als volgt:

- Aantal rijstroken & snelheid

Het uitgangspunt is dat de weg minimaal 2x2 rijstroken per rijrichting heeft en een maximumsnelheid hoger dan 80 km/uur.

- Hoeveelheid vrachtverkeer

Wanneer er meer dan 750 vrachtwagens per uur rijden wordt er geen inhaalverbod ingesteld. Dit voorkomt lange colonnes die de doorstroming negatief beïnvloeden.

- I/C-verhouding (intensiteit/capaciteit) van motorvoertuigen

Bij een I/C-verhouding hoger dan 0,65 op een weg waar 100 km/uur gereden mag worden, wordt een inhaalverbod overwogen. Daarvan is sprake als de uurintensiteit meer bedraagt dan 2730 motorvoertuigen per uur op beide rijstroken samen.

- Interactie

Bij trajecten met een I/C-verhouding lager dan 0,65 op een weg waar 100 km/uur gereden mag worden, maar waar meer dan 1600 interacties tussen vrachtverkeer en personenauto's plaatsvinden, wordt een inhaalverbod voorgesteld.

## Datum

17 maart 2026

## Documentnummer

GS : 6285727

PS : 6297231

- Tijdvenster

Binnen dit criterium wordt bepaald in welk tijdvenster een inhaalverbod voor vrachtverkeer zinvol is. Een incidentele overschrijding van de norm vormt hiervoor nog geen aanleiding. Een inhaalverbod wordt pas overwogen wanneer gedurende een langere periode sprake is van een (bijna) normoverschrijding. Evenals bij Rijkswaterstaat het geval is kan worden gekozen voor een van de volgende tijdvensters:

- 24 uur per dag;
- Dagvenster (06-19u);
- Uitsluitend de spitsperioden (07-09u en/of 16-18u).

Indien de spitsperioden in aanmerking komen voor een inhaalverbod, maar daarnaast buiten de ochtend- en avondspits ten minste één uur voorkomt waarin de norm van 1600 interacties wordt overschreden of bijna wordt overschreden, dan ligt het voor de hand om het inhaalverbod voor vrachtverkeer voor het volledige dagvenster in te stellen.

## *2. Inhaalverbod mogelijk op provinciale weg N261 tussen Tilburg en Waalwijk.*

De trajecten op provinciale wegen die beschikken over 2x2 rijstroken en waar harder gereden mag worden dan 80 km/uur, zijn:

- **N261** (max. 100 km/uur)  
Tilburg – Waalwijk (A59) (ca. 6,5 km).  
Er is gekeken naar de verkeersintensiteiten op het gedeelte tussen de Efteling en Sprang-Capelle.
- **N269** (max. 100 km/uur)  
Hilvarenbeek – Tilburg (A58) (ca. 4,4 km).  
Er is gekeken naar de verkeersintensiteiten op het gedeelte tussen de Beekse Bergen en Biest-Houtakker.
- **A270** (max. 100 km/uur)  
Nuenen (Geldropsedijk) – Helmond (ca. 3 km).  
Er is er gekeken naar de verkeersintensiteiten op het gehele traject

Het gebruik van deze trajecten is gebaseerd op de gemiddelde etmaalintensiteit in 2024, op een representatief telvak. In de analyse is gekeken naar werkdagen (maandag t/m vrijdag). Vanwege de toeristische trekkers (Efteling en Beekse Bergen) is op de N261 en de N269 ook gekeken naar het gebruik van de weg in het weekeinde.

Uit de analyse blijkt dat alleen op de N261 gedurende werkdagen een inhaalverbod voor vrachtverkeer mogelijk meerwaarde heeft. De intensiteiten liggen in de buurt van de grensnorm. De I/C-verhouding overschrijdt op enkele momenten de grenswaarden. Het aantal interacties tussen motorvoertuigen ligt

**Datum**

17 maart 2026

**Documentnummer**

GS : 6285727

PS : 6297231

op bepaalde uren boven de drempel van 1600. Indien er een inhaalverbod op de N261 voor werkdagen wordt overwogen lijkt het logisch om, gelet op de intensiteiten, een dagvenster (06-19u) in te stellen.

Voor de N269 en N270 is de meerwaarde van een inhaalverbod vrachtverkeer niet aanwezig doordat de normen niet zijn overschreden.

### *3. Voor de Rijkswegen zijn géén aanpassingen aan de orde.*

Voor de Rijkswegen is nagegaan hoe het Rijk omgaat met het al dan niet instellen van inhaalverboden voor vrachtverkeer op wegen die onder haar beheer vallen. De Provincie Noord-Brabant heeft geen beheers- of onderhoudsverantwoordelijkheid voor de rijkswegen. Rijkswaterstaat bekijkt ongeveer elke 5 jaar of een actualisatie van de inhaalverboden voor vrachtverkeer nodig is.

De actuele situatie met betrekking tot inhaalverboden voor vrachtverkeer op Rijkswegen is weergegeven in een [wegenkaart](#).

In 2023 is het [inhaalverbod voor vrachtverkeer op de autosnelwegen](#) in Nederland voor het laatst door Rijkswaterstaat geactualiseerd. Voor zover bekend heeft dat onderzoek niet geleid tot aanpassingen.

Vanwege deze recente actualisatie zien we geen aanleiding om zelf onderzoek te doen, of om Rijkswaterstaat te verzoeken, om de huidige situatie van inhaalverboden voor vrachtverkeer op Rijkswegen aan te passen.

## **Consequenties**

### *1. Een inhaalverbod voor vrachtwagens op provinciale wegen heeft behalve voordelen ook nadelen.*

Naast de voordelen zijn er ook nadelen van een dergelijk inhaalverbod. Een nadeel is dat er colonnevorming kan ontstaan op de rechterrijstrook, waarbij de traagste vrachtwagen bepalend is voor het tempo van alle vrachtwagens. Dit kan leiden tot korte volgafstanden en een verhoogd risico op kopstartbotsingen. Bovendien maakt deze colonnevorming het lastiger om in en uit te voegen en wordt de vluchtstrook, indien aanwezig, minder eenvoudig toegankelijk.

Aanvullend op de voor- en nadelen is het relevant om de handhaving door de politie te benoemen. Het verkeersbord F03 duidt een verbod aan voor vrachtverkeer om motorvoertuigen in te halen. De handhaving hiervan vergt inspanning omdat de politie de volledige inhaalmanoeuvre moet waarnemen voordat een overtreding wordt vastgesteld. Bij een rijstrookverbod is het vrachtverkeer niet toegestaan de linkerrijstrook te gebruiken. Dit vergemakkelijkt de handhaving omdat de enkele aanwezigheid van een vrachtwagen op de linkerrijstrook direct een overtreding vormt. Tegelijkertijd kan een rijstrookverbod nadelige gevolgen hebben bij drukke toeritten. Vrachtverkeer mag dan niet uitwijken naar links, waardoor de doorstroming wordt belemmerd. Bovendien is een dergelijk rijstrookverbod lastig in geval van bijvoorbeeld werkzaamheden.

## **Datum**

17 maart 2026

## **Documentnummer**

GS : 6285727

PS : 6297231

Daarom heeft het instellen van een inhaalverbod de voorkeur boven een rijstrookverbod.

**Datum**

17 maart 2026

**Documentnummer**

GS : 6285727

PS : 6297231

**Europese en internationale zaken**

Geen.

**Communicatie**

Afstemming met extern betrokken partijen vindt plaats zodra de procedure in het kader van het nemen van het verkeersbesluit wordt opgestart.

**Vervolg**

Op basis van de beschikbare informatie zullen wij de benodigde stappen doorlopen voor het opstellen van een verkeersbesluit voor het traject van de N261. Dit betreft het instellen van een dagvensterinhaalverbod (06-19u) voor vrachtwagens op werkdagen. De kosten van de benodigde aanpassingen (o.a. bebording en wegafsluiting) worden gedekt uit de reguliere onderhoudsbegroting. Nadat het verkeersbesluit is genomen, is het voornemen om de maatregel in de loop van 2027 te monitoren.

**Bijlagen**

Geen.

Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant,

de voorzitter,

de secretaris,

mr. I.R. Adema

drs. G.H.E. Derks MPA