

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1167
van **PAUL VAN MIERT**
datum: 25 april 2017

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Verkeersborden inhaalverbod vrachtwagens - Probleemzones - Proefproject

Het Agentschap voor Wegen en Verkeer (AWV) heeft een proefproject gelanceerd om met extra verkeersborden boven de uiterst linkse rijstrook te benadrukken dat vrachtwagens en bussen niet op de uiterst linkse rijstrook op de Antwerpse ring mogen rijden. Wanneer een autosnelweg uit twee rijstroken bestaat, mag een vrachtwagen of autocar niet uiterst links rijden. Het leidt namelijk tot meer files en het verhoogt het risico op ongevallen. Bij deze overtreding volgt er een boete van 165 euro. Toch lappen veel chauffeurs deze regel aan hun laars. Vandaar nu het proefproject in de richting Nederland, tussen de Kennedytunnel en de aansluiting met de E313. AWV kondigt aan dat deze maatregel wordt uitgebreid indien het resultaten oplevert.

1. Wat zijn nog 'probleemzones' van vrachtwagens op snelwegen met meer dan twee rijstroken?
2. Heeft de minister zicht op het aantal overtredingen in het kader van deze problematiek?
3. Heeft de minister zicht op het aantal ongevallen waarbij deze problematiek als oorzaak werd aangegeven?
4. Wanneer worden de resultaten van dit proefproject bekendgemaakt?
5. Zijn er meer verkeersborden nodig?
6. Ziet de minister de mogelijkheid om andere maatregelen te nemen?

BEN WEYTS

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

ANTWOORD

op vraag nr. 1167 van 25 april 2017

van **PAUL VAN MIERT**

1. Er is nog geen screening van het wegennet gedaan naar bijkomende probleemzones. Aangezien deze situatie zich vooral voordoet op wegen met meer dan 2 rijstroken in combinatie met de borden F15 (Verkeersbord dat de keuze van een richting voorschrijft), zal het vooral gaan om ringwegen en de toekomstige wegen bij verkeerswisselaars.
 2. Door middel van de aanwezige meetlussen in de hoofdwegen kan het aantal voertuigen bepaald worden. Het aandeel zwaar vervoer op de uiterst linkse rijstrook is het hoogst tijdens periodes van congestie. Er zijn bij het Agentschap Wegen en Verkeer geen gegevens bekend over het aantal vaststellingen door de federale politie.
 3. Er zijn bij mijn administratie geen gegevens beschikbaar die een concrete link leggen tussen de aanwezigheid van bussen en vrachtwagens op de linkerrijstrook, en het ontstaan van ongevallen.
De aanwezigheid van zwaar vervoer op de linker rijstrook geeft een indirect veiligheidsprobleem. De dominante ongevalsoorzaken (langs de R1) zijn weefbewegingen met dodehoek. Deze weefbewegingen kunnen op alle rijstroken voorkomen.
 4. De borden werden medio april geplaatst (tussen kmp 9.5 en kmp 6.5). Het Vlaams Verkeerscentrum zal in juni een evaluatiestudie maken (voor en na de plaatsing van de borden), m.b.t. het gebruik van de linkerrijstrook door vrachtwagens en bussen. Hieruit kan de effectiviteit van dergelijke borden worden afgeleid.
- 5-6. Dit zal bekeken worden in de evaluatie.