Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 223
van **ROB BEENDERS**
datum: 13 november 2017

---

aan **BEN WEYTS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Telposten AWV - Aantal, locaties en betrouwbaarheid

Onlangs publiceerde de website www.burgemeesterconvenant.be de CO2-inventarissen per gemeente. Deze cijfers zijn cruciaal om te monitoren hoe goed de gemeenten werken om de vooropgestelde doelstellingen te halen. Voor de analyse van het gebruik van het wegennet en de voertuigprestaties maakt het Agentschap Wegen en Verkeer gebruik van zogenaamde telposten. De resultaten van deze telposten bepalen de CO2-uitstoot.

1. Het Agentschap Wegen en Verkeer maakt gebruik van telposten (onder het wegennet) in gesloten lussen om data te bekomen.

   Hoeveel van deze telposten zijn momenteel nog actief en waar zijn deze gelegen? Graag de cijfers opgedeeld per provincie?

2. De cijfers, verkregen uit de telposten, krijgen van het Agentschap een betrouwbaarheidsgraad toegewezen.

   Welke betrouwbaarheidsgraden zijn er? Graag een overzicht van de betrouwbaarheidsgraad per telpost.

3. Is er een evolutie van het aantal telposten en de betrouwbaarheidsgraden van de cijfers die ze opleverden tussen 2011 en 2015?

4. Hoe worden de aannames bepaald voor gemeenten waar geen telposten zijn of waar de betrouwbaarheid van de tellingen slecht is?

5. Graag een overzicht van de gemeentes waar geen telposten aanwezig zijn, of onbetrouwbaar zijn en waar gebruikt wordt gemaakt van Vlaamse gemiddelden.

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

ANTWOORD
op vraag nr. 223 van 13 november 2017
van **ROB BEENDERS**

---

1. Het Departement Mobiliteit en Openbare Werken maakt gebruik van de verkeersgegevens van het Agentschap Wegen en Verkeer. Deze worden gemeten met behulp van meetnetwerken die door AWV moeten worden geïnstalleerd en onderhouden. Tot begin 2017 waren er twee operationele verkeersmeetnetten.
   - Het eerste, gekend als het meetnet 'Tellingen Vlaanderen', bestaat uit detectoren in de vorm van enkelvoudige inductieve detectielussen, aangebracht in het wegdek. Dit meetnet is enkel in staat om data in te winnen over het totaal aantal voertuigen, zonder onderscheid naar voertuigcategorie (personenwagen, lichte en zware vrachtwagen).
     Dit meetnet staat in voor het inwinnen van verkeersgegevens op de Vlaamse niet-snelwegen (voornamelijk de gewestwegen).
   - Het tweede, gekend als het meetnet 'Meten in Vlaanderen', bestaat uit detectoren in de vorm van dubbele inductieve detectielussen, aangebracht in het wegdek. Dit meetnet is wel in staat om data in te winnen over het aantal voertuigen en de snelheid en dit gebeurt per voertuigcategorie (o.a. vracht, versus niet-vracht).
     Dit meetnet staat in voor het inwinnen van verkeersgegevens op de Vlaamse snelwegen (aangevuld met enkele conflictvrij ingerichte wegen zoals delen van de R4 en de N31).

   - Meetnet 'Tellingen Vlaanderen' (stopgezet sinds begin 2017)

     Gelet op de ouderdom van het eerste meetnet en de daarmee gepaard gaande onderhoudskost, besliste AWV om het meetnet 'Tellingen Vlaanderen' stop te zetten sinds begin 2017. Daardoor zijn er sindsdien geen permanente verkeersmetingen meer voorhanden op de niet-snelwegen.

   - Meetnet 'Meten in Vlaanderen' volledig dekkend op snelwegen

     Het meetnet 'Meten in Vlaanderen' is recenter. Dit wordt sinds 2005 systematisch verder uitgebouwd, waardoor het aantal meetpunten (een dubbele detectielus, die één rijstrook meet) en meetposten (een set van meetpunten die het verkeer meten in één rijrichting op een bepaalde locatie, dus alle rijstroken samen) gestaag verder toeneemt. In november 2017 zijn er 4.560 operationele meetpunten, gebundeld tot 2.390 meetposten.
     De meetposten werden reeds voorzien op alle op- en afrittencomplexen en knooppunten van de snelwegen, waardoor een quasi 100% dekking werd bereikt van het snelwegennet op vlak van verkeerstellingen. M.a.w., voor ieder wegsegment op de snelwegen (afrit, oprit, hoofdrijbaan in een op- en afrittencomplex, hoofdrijbaan tussen opeenvolgende op- en afrittencomplexen, aansluiting in een knooppunt) is op ieder moment geweten hoeveel en welk soort verkeer er op rijdt. (Het aantal bemeten wegsegmenten per gemeente is m.a.w. gelijk aan het aantal snelwegsegmenten op het grondgebied van de gemeente).
     Het meetnet 'Meten in Vlaanderen' breidt nog steeds uit. Dezelfde detectoren worden immers ook geïnstalleerd onder de portieken met dynamische rijstrooksignalisatie in functie van de real time aansturing hiervan. Naar verkeerstellingen toe geeft dit aanleiding tot redundantie, doch niet tot bijkomend

bemeten wegsegmenten, aangezien het meetnet op dat vlak al quasi 100% dekkend is.
Het systeem wordt technisch bewaakt en onderhouden door AWV. De databeschikbaarheid is hoog en bedraagt ongeveer 95%. Tijdelijke onbeschikbaarheid is het gevolg van een combinatie van wegenwerken, averijen of technische mankementen. De kwaliteit van de meetwaarden is hoog. Zo heeft de telling van het totaal verkeer een maximale afwijking van 1% op dagbasis tussen redundante meetposten.

2. AWV kent aan de verkeersgegevens uit beide meetnetten geen betrouwbaarheidsgraad toe.

   Het begrip 'betrouwbaarheidsgraad' is gedefinieerd in het kader van het gebruik van resultaten van het propagatiemodel PROMOVIA van de Vlaamse overheid. Met behulp van dit propagatiemodel (afkorting staat voor PROpagatieMOdel voor VerkeersIntensiteiten voor Afgeleide milieumodellen) levert het departement Mobiliteit en Openbare Werken jaarlijks input aan het departement Omgeving voor de monitoring van emissies die verplicht is in het kader van Europese milieudoelstelling (emissies, geluid, …).

   In PROMOVIA wordt op basis van de beschikbare verkeersgegevens uit de twee meetnetten van AWV en op basis van de resultaten van de vijf provinciale verkeersmodellen een inschatting gemaakt van de voertuigprestaties voor gans Vlaanderen. Op basis van dit resultaat kan bepaald worden hoe zwaar de sector transport doorweegt in het veroorzaken van emissies e.d.m.

   Gaandeweg zijn de resultaten uit PROMOVIA ook gebruikt in het kader van de zogenaamde 'burgemeestersconvenanten'; dit is een Europees initiatief waarbij steden en gemeentes zich engageren om milieudoelstellingen te behalen door maatregelen op lokaal vlak. In het kader van deze toepassing van PROMOVIA is het begrip 'betrouwbaarheidsgraad' ontwikkeld. Concreet worden voor iedere gemeente de voertuigprestaties voor een gans jaar berekend. Dit wordt nog verfijnd naar soort weg en hierbij is gaandeweg gebleken dat naarmate er minder telgegevens beschikbaar waren uit het meetnet 'Tellingen Vlaanderen', de betrouwbaarheid van de resultaten in gemeentes of steden met nauwelijks tot geen tellingen lager werd.

   Concreet wordt er voor iedere gemeente nagegaan of er voldoende tellingen beschikbaar waren in PROMOVIA. Dit is voor snelwegen en overige wegen apart berekend. Voor gemeentes met betrouwbaarheidsgraad 1 zijn de resultaten uit PROMOVIA het meest betrouwbaar. Als de betrouwbaarheidsgraad 3 is, is het resultaat uit PROMOVIA minder betrouwbaar en wordt er aangeraden om een generiek evolutiecijfer voor gans Vlaanderen te hanteren.

   In de tabel in bijlage bij dit antwoord is voor iedere gemeente 2 betrouwbaarheidsgraden gegeven, namelijk voor snelwegen en niet-snelwegen. Dit is gebeurd voor het jaar 2012 en 2015. Meer informatie over PROMOVIA kan men raadplegen op:
   http://www.mobielvlaanderen.be/verkeersmodellen/docs/Promovia/Versie2/Opbouw_PROMOVIA_versie2.1.pdf

3. De waarde van de betrouwbaarheidsgraad voor iedere gemeente in Vlaanderen kan men raadplegen in bijlage 1 bij dit antwoord. Dit is opgesplitst voor snelwegen en niet-snelwegen.
   Vanaf 2017 is het meetnet 'Tellen Vlaanderen' stopgezet, zoals beschreven in het antwoord op de eerste vraag. Dit betekent dat er vanaf 2017 geen voertuigprestaties op het onderliggend wegennet meer kunnen worden berekend met behulp van PROMOVIA. Om dit te vermijden, is AWV momenteel bezig met de centralisatie van

de verkeersintensiteiten die kunnen worden gehaald uit de ANPR-camera's van de lokale politiezones. Deze centralisatie was oorspronkelijk voorzien tegen augustus 2017, maar heeft vertraging opgelopen. Momenteel wordt de oplevering voorzien in het voorjaar van 2018.

4. Voor gemeenten waar de betrouwbaarheidsgraad goed (1 of 2) is, wordt per wegvak een ophoogfactor berekend tussen de modelresultaten en verschillende verkeerstellingen in de buurt van het wegvak.

   Voor gemeenten met een betrouwbaarheidsgraad 3 worden gemiddelde Vlaamse ophoogfactoren gebruikt tussen de modelresultaten en de verkeerstellingen. Dit zijn algemene factoren voor Vlaanderen, opgesplitst per urbanisatiegraad (stedelijk en suburbaan of landelijk). Meer informatie over PROMOVIA kan men raadplegen via de eerder gegeven link (deelantwoord 2). Voor het burgemeestersconvenant doet VITO vervolgens nog nabewerkingen op de aangereikte voertuigprestaties per gemeente en wegtype.

5. In bijlage 1 bij dit antwoord wordt een tabel weergegeven met de betrouwbaarheidsgraad per gemeente voor 2012 en 2015.

BIJLAGE

Overzicht