

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 296
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 28 november 2017

aan **BEN WEYTS**

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

Kilometerheffing voor vrachtwagens - Monitoring sluipverkeer

Eind oktober 2017 werd het rapport betreffende de monitoring van het sluipverkeer van vrachtwagens omwille van de kilometerheffing besproken in de commissie Mobiliteit. Daarin werd aangegeven dat er op 73 (van de 451 onderzochte) locaties een significante stijging van het vrachtverkeer werd waargenomen. Op 6 van die tracés zal de kilometerheffing vanaf 1 januari 2018 worden ingevoerd. Tegen de zomer 2018 moet op de overige 67 locaties met alternatieve maatregelen een oplossing voor het toegenomen vrachtwagenverkeer gevonden zijn.

De afgelopen weken trokken verschillende gemeenten aan de alarmbel omdat ze een toenemend vrachtverkeer op hun grondgebied ervaren en dat eveneens toeschrijven aan de invoering van de kilometerheffing. Dat zorgt voor druk vrachtverkeer in de dorpskernen, toegenomen files op gewestwegen en een toenemend onveiligheidsgevoel bij andere weggebruikers. Met de tragische ongevallen van vrachtwagens met fietsers in het achterhoofd, dient het niet te verbazen dat de lokale besturen hun wegen veiliger willen maken, maar voor de vele gewestwegen die dorpskernen doorsnijden, kijken ze naar Vlaanderen. Lokale besturen kunnen enkel een eigen vrachtroute uittekenen of de toegelaten tonnage op hun wegen beperken.

1. Op 6 tracés wordt de tolheffing vanaf 1 januari ingevoerd; dat zijn tracés waar de toename ontegensprekelijk te maken heeft met de kilometerheffing. Op 67 andere tracés worden alternatieve maatregelen genomen tegen de zomer 2018.
 - a) Wat zijn die maatregelen? Kan de minister voor elk van deze tracés aangeven welke maatregelen tegen de zomer genomen zullen zijn?
 - b) Zal ook hier blijvend gemonitord worden hoeveel vrachtwagens er passeren?
2. Een van de mogelijkheden voor lokale besturen die vanuit het departement Mobiliteit naar voren kwam tijdens de evaluatie is het installeren van een lokaal vrachtwagenverbod of het beperken van toelaten tonnage op de lokale wegen. Een lokale vrachtroute installeren dus, wat het meest doeltreffend is om vrachtwagens te weren: ze verbieden om bepaalde straten in te rijden. Alleen ontbreekt er vandaag nog steeds een Vlaams Vrachtroutenetwerk waarop al die lokale vrachtroutes kunnen aantakken. De minister gaf aan dit Vlaamse netwerk te willen integreren in het Mobiliteitsplan Vlaanderen.
 - a) Is de minister van oordeel dat lokale besturen zelf initiatieven kunnen nemen en een lokale vrachtroute installeren? Graag ook een toelichting bij het antwoord op voorgaande vraag.

- b) Op welke manier zal de minister ervoor zorgen dat deze lokale vrachtroutes op elkaar aansluiten?
 - c) Welke initiatieven kan/mag een lokaal bestuur nog nemen om vrachtwagens op zijn grondgebied te weren?
3. Wat met de andere tracés waar nu (nog) geen (grote) toename is gemeten? Wordt ook hier blijvend gemonitord?
4. 451 tracés werden onderzocht, maar dat zijn wellicht niet alle mogelijke sluiproutes die vrachtwagens kunnen nemen.
- a) Op welke manier wordt hier nagegaan of de kilometerheffing een effect heeft op de aanwezigheid van vrachtwagens?
 - b) Hoeveel procent van alle mogelijke ontwijkingstracés zijn met de 451 tracés onderzocht?
5. Ik begrijp dat de minister de uitgebreide monitoringstudie als uitgangspunt gebruikt om maatregelen te nemen, maar toch dienen de indrukken van lokale besturen hierin ook gehoord te worden.
- a) Kan de minister aangeven op welke manier lokale besturen hun bezorgdheden over het toegenomen vrachtverkeer in hun gemeente kunnen meegeven?
 - b) Kan de minister ook aangeven op welke manier deze informatie werd opgenomen in de evaluatie en/of zal worden opgenomen in de toekomstige evaluatie?

ANTWOORD

op vraag nr. 296 van 28 november 2017

van **BJÖRN RZOSKA**

1.
 - a) De alternatieve maatregelen worden onderzocht, maar zijn nog niet bepaald. Dit dient te gebeuren in overleg met de steden en gemeenten. Deze overlegmomenten worden voorbereid en de volgende maanden ingepland.
 - b) Er worden OBU data gecapteerd, waarmee eventueel later een monitoring kan worden uitgevoerd. Er dient echter nog te worden onderzocht en beslist voor welke locaties en voor welke periode dit dient te gebeuren.
2.
 - a) Lokale besturen kunnen uiteraard zelf initiatieven nemen zolang zij hun wettelijke bevoegdheden niet overschrijden.
 - b) Een aantal initiatieven op Vlaams niveau kunnen hierbij als richtlijn dienen.
 - c) Op lokale wegen kan bijvoorbeeld een (tijdsgebonden) tonnagebeperking worden ingevoerd.
Daarnaast denken we aan een vrachtwagenverbod, een vrachtwagensluis, snelheidsbeperkingen, faciliterende maatregelen, uitbreiding netwerk, faciliteren spoor/binnenvaart, ... Uiteraard dient voor elk specifiek probleem de meest geschikte aanpak te worden gekozen. Er dient ook met aansluitende lokale besturen te worden overlegd indien de maatregel daar ook effecten heeft.
3. Zoals hoger vermeld, zullen er op basis van OBU-gegevens bepaalde tracés worden gemeten.
4.
 - a) Het is niet realistisch om het hele Vlaamse wegennetwerk te monitoren. Op sommige locaties zal met OBU-gegevens mogelijk meer inzicht worden verschaft.
 - b) Dit percentage is niet gekend en geeft ook geen representatief beeld. Ontwijkingstracés zijn heel dynamisch en hangen ook af van lokale werken, ... Er werd via lokale expertise een selectie van de meest belangrijke ontwijkingstracés gemaakt.
5. Zoals reeds hierboven vermeld: de komende maanden zullen er gesprekken worden georganiseerd. Er zal ook gebruik worden gemaakt van bestaande fora, zoals de vervoersregioraden.