

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 441

van **LODE CEYSSENS**

datum: 21 januari 2019

aan **BEN WEYTS**

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

Inhaalverbod vrachtwagens - Criteria - Aankoop pluviometers

Tot 1 januari 2019 was er in België een inhaalverbod voor vrachtwagens op rijbanen met twee keer twee rijstroken. Een vrachtwagen mocht enkel inhalen als een blauw bord langs de weg dat toeliet. De omgekeerde logica, want in de rest van Europa mogen vrachtwagens inhalen, tenzij een bord langs de weg dat verbiedt. Dit leidde tot veel verwarring, waardoor de Federale Regering het algemene inhaalverbod sinds 1 januari afschafte.

In Vlaanderen liet de minister onderzoeken waar en wanneer een dergelijk inhaalverbod nog nodig is. Dat zou nog op bijna de helft van de 2x2-rijbanen zijn, waar overdag van 5 tot 20 uur een inhaalverbod voor vrachtwagens geldt. Op een kwart van de 2x2-rijbanen geldt een inhaalverbod tijdens de ochtend- en avondspits. De transportorganisatie Febetra is echter niet blij met deze ontwikkeling. Zij zou het beter vinden om te werken met dynamische, elektronische borden in plaats van met vaste borden.

Om het inhaalverbod voor vrachtwagens te kunnen handhaven, zullen op 38 locaties vaste ANPR-camera's aanwezig zijn om inhalende vrachtwagens te flitsen. Ook zal vanaf 2019 elke Vlaamse provincie over een mobiele camera beschikken. Daarnaast wil de minister ook het inhaalverbod bij regenweer extra controleren en zal hij 14 bestaande ANPR-installaties uitrusten met pluviometers. In schriftelijke vraag nr. 120 van 15 november 2018 vroeg ik hierover naar een stand van zaken.

De minister antwoordde dat hij nog geen pluviometers heeft aangekocht, omdat zijn administratie dit nog aan het onderzoeken is. De pluviometers kunnen immers niet werken zonder dat federaal minister Bellot een definitie voor neerslag in de wegcode heeft neergeschreven. Op 22 november 2018 zou de (Vlaamse) minister een officieel schrijven hebben verstuurd naar de federale collega's om hierover samen rond de tafel te zitten. Tot op heden heeft dit gesprek nog niet plaatsgevonden en gezien de federale situatie is het koffiedik kijken of dit gesprek nog wel zal plaatsvinden. Toch lijkt het alsof de beslissing rond de pluviometers al gevallen is, aangezien de minister al veertien locaties aanduidde waar hij deze meters wil installeren op bestaande ANPR-camera's: twee in Limburg, drie in Antwerpen, drie in Vlaams-Brabant, vier in Oost-Vlaanderen en twee in West-Vlaanderen.

1. Op basis van welke criteria bepaalde de minister de 2x2-rijbanen waar een inhaalverbod voor vrachtwagens gehandhaafd blijft? Vanwaar de keuze om met ruime tijdvensters te werken en bijvoorbeeld niet met dynamische borden zoals de transportorganisaties voorstellen?

2. Heeft de minister reeds een beslissing genomen over de aankoop van de pluviometers, hoewel er nog geen definitie voor 'neerslag' werd vastgelegd?
3. In welk budget is voorzien voor de aankoop van die pluviometers?
4. Waarom heeft de minister gekozen voor juist die veertien locaties voor de uitrusting van ANPR-camera's met pluviometers?

ANTWOORD

op vraag nr. 441 van 21 januari 2019

van **LODE CEYSSENS**

Uw vraag haalt de twee soorten inhaalverbod door mekaar: het inhaalverbod op 2x2 wegen voor vrachtwagens enerzijds en het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag anderzijds. Op zich hebben beiden niets met elkaar te maken.

Wat het inhaalverbod voor vrachtwagens op 2x2 wegen betreft:

1. Door het Verkeerscentrum werd een studie gedaan met betrekking tot het inhaalverbod vrachtwagens op hoofdrijbaan snelwegen met twee rijstroken. Hiervoor werd vertrokken van de criteria die hiervoor ook in Nederland gehanteerd worden, namelijk de drukte op de weg en de hoeveelheid vrachtwagens. In een eerste fase werd het weggennet op basis van die twee criteria gescreend. De gehanteerde drempel voor de drukte was: als die meer dan 205pwe/5min bedraagt, dan is een inhaalverbod aangewezen.

De gehanteerde drempel voor de hoeveelheid vrachtwagens: als die meer dan 62 vrachtwagens/5min bedraagt, dan is een inhaalverbod af te raden omwille van het risico op een 'muur' van vrachtwagens op de rechterrijstrook.

Beide drempelwaarden zijn overgenomen van de Nederlandse methodiek. Hieruit werd een basisindeling van het weggennet bekomen die in een aantal volgende stappen verder werd verfijnd. De verfijning bestond uit het beperken van het aantal verschillende regimes en het uitvoeren van een lokale egalisatie zodat er zich niet te veel wijzigingen op korte afstand van elkaar voordoen. Vervolgens werd nog specifiek gekeken naar onder meer tunnels, grensovergangen, spitsstroken, asymmetrie in rijrichtingen, enzomeer. Ook werd gekeken naar de tijdsvensters waarbinnen een inhaalverbod geldt. Hierbij werd gestreefd naar een evenwicht tussen een maximale afstemming op de lokale verkeerssituatie versus een maximale uniformiteit over heel Vlaanderen. Dit heeft uiteindelijk geresulteerd in vier verschillende regimes, namelijk:

- Geen inhaalverbod
- Inhaalverbod tijdens de spitsen (5u-10u en 15u-20u)
- Inhaalverbod tijdens de dag (5u-20u)
- Permanent inhaalverbod

Het werken met vaste bebording en tijdsvensters voor een inhaalverbod is ook in de ons omringende landen courante praktijk. Via dynamische borden zou men een inhaalverbod kunnen afstemmen op de actueel gemeten verkeerssituatie, echter dit is in de praktijk niet zo eenvoudig realiseerbaar. Om een niet al te fluctuerende situatie te hebben waarbij een inhaalverbod continu oplicht en terug dooft, dient gemeten te worden over een langere tijdsperiode. Om niet al te veel dynamische borden te moeten plaatsen, dient een inhaalverbod dan nog te gelden over een zekere lengte (over het hele wegvak tussen twee opritte als er niet meer dynamische borden zouden geplaatst worden dan de huidige vaste borden). Om dit dan te gaan handhaven dient nog een ruime marge genomen te worden na de

inschakeling van een bord om zeker te zijn dat de vrachtwagenchauffeurs het opgelichte bord gezien hebben. Concreet zou dit alles in de praktijk neerkomen op het toch gedurende langere tijdsperiodes moeten afficheren van een inhaalverbod op een dynamisch bord, waarmee we de facto dicht bij de huidige tijdsvensters zouden uitkomen.

Wat het inhaalverbod voor vrachtwagens bij neerslag betreft (vragen 2, 3 en 4):

2. De opdracht aan de administratie werd al in het najaar van 2018 gegeven om de bestaande installaties voor het handhaven van de tussenafstanden van vrachtwagens en hun inhaalverbod uit te breiden met een 'regendetectie'. Minimaal alvast enkele van deze installaties als proef. Op wat langere termijn zullen elk van deze 14 installaties uitgerust worden met regendetectie. De definitieve realisatie is nog niet contractueel geregeld, maar een keuze voor een specifieke pluviometer werd intussen wel gemaakt. Er wordt nog onderzocht wat de impact hiervan is op de bestaande (intussen 10 jaar oude) software. Ik verwacht op basis van de al beschikbare informatie voorlopig een positieve evaluatie die op korte termijn moet resulteren in de implementatie op de eerste installaties.
De definitie van 'neerslag' ontbreekt inderdaad nog. We trachten de detectie evenwel zo parametreerbaar te bouwen dat hierop, desnoods na de implementatie, kan ingespeeld worden.
3. In afwachting van een concreet uitgewerkt plan inclusief budgettaire inschatting, is voor de aanpassing van een eerste set installaties alvast een budget van 100.000 euro voorzien voor 2019 op het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds.
4. Het betreft de 14 bestaande installaties voor het handhaven van de tussenafstanden van vrachtwagens en hun inhaalverbod. Deze kunnen nu reeds het inhaalverbod van vrachtwagens handhaven, doch manueel of op basis van een kalender in te schakelen. Deze installaties wensen we uit te breiden met een 'neerslag'-trigger.