



**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 466

van **PAUL VAN MIERT**

datum: 23 januari 2019

---

aan **BEN WEYTS**

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

---

*Inhaalverbod vrachtwagens - Controle via ANPR-camera's*

De Federale Regering besloot het algemene inhaalverbod voor vrachtwagens op Belgische wegen met 2x2-rijstroken af te schaffen en eenzelfde logica als in andere Europese landen toe te passen: vrachtwagens mogen inhalen, tenzij uitdrukkelijk verboden met een verbodsbord. De Belgische uitzonderingssituatie leidde namelijk tot veel verwarring bij het internationale vrachtverkeer, waardoor het inhaalverbod in de praktijk helaas vaak dode letter bleek te zijn. Ook de controle schoot tekort.

De minister heeft laten onderzoeken waar het inhaalverbod aangewezen is en heeft dan ook vastgelegd waar het hervormde inhaalverbod op vrachtwagens op de Vlaamse wegen moet gelden. Het gaat om bijna de helft van alle wegen met 2x2-rijstroken in Vlaanderen. Op nog eens een kwart zal het verbod enkel tijdens de spits gelden. De minister zal dit ook controleren en inzetten op de handhaving door 38 vaste en 5 mobiele ANPR-camera's, d.w.z. één mobiele camera voor elke Vlaamse provincie. Tevens zal de minister ook controleren op het inhaalverbod bij regenweer: 14 ANPR-camera's worden ook uitgerust met een regensensor.

Wat betreft deze regensensor heeft de minister zijn federale collega François Bellot uitgenodigd voor een overleg. Er is mogelijk een federaal initiatief nodig om vast te leggen hoeveel neerslag moet vallen voor het inhaalverbod van kracht is.

1. Wat is doorslaggevend geweest in het onderzoek bij de keuze van waar het inhaalverbod aangewezen is?
2. Hoe verloopt de uitrol van de handhaving op het inhaalverbod voor vrachtwagens?
3. Wordt een monitoring uitgevoerd om eventueel op nog meer wegen een inhaalverbod voor vrachtwagens in te voeren?
4. Kan de minister toelichten welke stappen hij zal ondernemen om regensensoren te integreren in de 14 ANPR-camera's?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 466 van 23 januari 2019

van **PAUL VAN MIERT**

---

1. Door het Verkeerscentrum werd een studie gedaan met betrekking tot het inhaalverbod voor 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
2. Voor wat betreft de vaste handhavingsinstallaties reken ik op twee groepen installaties. Enerzijds de bestaande installaties waarmee de tussenafstanden van vrachtwagens worden gecontroleerd. Deze laten desgewenst ook toe inhaalverbod voor vrachtwagens te handhaven, zij het momenteel door dit manueel in te schakelen. De uitbreiding van deze installaties met een regensensor zal dit verder automatiseren. Tegelijk worden in opdracht van de federale wegpolitie op snelwegen vele tientallen ANPR-installaties gebouwd in Vlaanderen. Deze onderscheiden tevens voertuigtypes en laten dan ook toe het inhaalverbod te handhaven op die locaties en tijdstippen waar dit van kracht is.
3. In de studie van het Verkeerscentrum werden alle toen bestaande snelwegen geanalyseerd. Daarbij werd ook onderzocht in hoeverre het uitgewerkte systeem robuust is tegen een toename van het verkeer.

4. 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.