

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 47
van **JO BROUNS**
datum: 18 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

N73 - Kilometerheffing en terbeschikkingstelling telgegevens aan lokale besturen

Op 1 april 2016 werd de kilometerheffing voor vrachtwagens ingevoerd. Omwille van klachten over stijgend sluipverkeer werd een evaluatie uitgevoerd en werd het betolde netwerk vanaf 1 januari 2018 uitgebreid met zes tracés waaronder de N72/N73 vanaf de oprit E314 Heusden-Zolder tot aan Kinrooi.

Op basis van telgegevens kwam men tot de conclusie dat het vrachtverkeer op de N73 steeg ten gevolge van enerzijds de kilometerheffing en anderzijds de verzadiging van de E313/E314: "Het onderzochte gebied heeft al lange tijd te maken met ontwijkingsverkeer op de N73. De N73 heeft een bovenlokale functie van de N74 tot Bree. De verbinding met het hoofdwegennet verloopt in theorie dus via de N74 en daarna de N71 (Antwerpen) of de E314 (richting Klaverblad). Tussen Leopoldsborg en Hechtel-Eksel heeft de N73 een lokale functie. De tellingen uit de 0-meting tonen reeds aan dat de theoretische functie niet overeenkomt met de praktijk. De tellingen van de 1-meting laten zien dat dit na de invoering van de kilometerheffing nog sterk verslechterd is. Telpost 360 tussen Hechtel-Eksel en Leopoldsborg toont een verdubbeling van het vrachtverkeer terwijl het totaal verkeer constant gebleven is. Dit komt neer op een toename van 170 tot 350 vrachtwagens per richting per dag op een lokale weg."

Naast het toevoegen aan het betolde netwerk werden volgende bijkomende maatregelen gesuggereerd:

- Vrachtverkeer ontraden om gebruik te maken van de lokale wegen door hier een hoger tarief te vragen dan op de bovenlokale wegen.
- Vrachtwagensluis doorgaand vrachtverkeer Leopoldsborg - Hechtel-Eksel. De politiezone Kempenland is een ANPR-netwerk aan het uitbouwen die dit op termijn mogelijk zou maken. Binnen dit netwerk kunnen tevens een aantal nieuw te verwachten ontwijkingswegen opgevangen worden. Vooraleer het netwerk zo uitgebreid uitgevoerd kan worden, zullen we gezien de kostprijs reeds een aantal jaren verder zijn.
- Vooraleer dit ingevoerd kan worden, moet er eerst een bewegwijzeringsplan uitgewerkt worden voor de regio.
- Bezorgdheid AWV (Agentschap Wegen en Verkeer): kan de noord-zuidverbinding in zijn huidige vorm het verkeer aan dat hier dan geweerd wordt?

- Noord-zuidverbinding aanleggen conform zijn wensbeeld zodat dit een snellere route dan de lokale wegen wordt.
- Omleidingsweg Neerpelt aanleggen zodat de verbinding N74 - N71 een snellere route dan de lokale wegen wordt.
- Doorgaand vrachtverkeer weren van de lokale wegen door middel van vrachtwagensluizen (kostprijs + bewegwijzering...).

Ik heb hierover de volgende vragen voor de minister.

1. Hoe is het vrachtverkeer geëvolueerd na de invoering van de kilometerheffing op de N73? Graag de telgegevens die sindsdien zijn vergaard.

Wat is de hoeveelheid doorgaand vrachtverkeer op de N73 tussen Kinrooi (Kessenich) en Ham (oprit E313)? Indien dit niet bepaald kan worden, welke maatregelen zal de minister nemen om in de toekomst over deze cijfergegevens te kunnen beschikken?

2. Om doorgaand vrachtverkeer te kunnen mijden, is het belangrijk om over een tijdsmeting te beschikken over het traject om zo het doorgaand van het bestemmingsverkeer te kunnen onderscheiden.

Kan de minister die cijfers ter beschikking stellen van de lokale besturen? Indien niet, waarom niet? Zal er op deze weg een vrachtwagensluis worden geïnstalleerd om het doorgaand verkeer te weren zoals in het evaluatierapport van de kilometerheffing als bijkomende maatregel werd gesuggereerd?

3. Zijn de cijfers van die aard dat de minister nog andere bijkomende maatregelen nodig acht? Zo ja, welke kan en/of zal zij nemen?
4. Lokale besturen zijn vragende partij om over meer informatie te beschikken over de intensiteit van het (vracht)verkeer op de wegen op hun grondgebied. Dit wordt nog meer relevant in het kader van de opstart van de vervoerregio's waarbij de lokale besturen meer verantwoordelijkheid krijgen in het mobiliteitsbeleid.

Welke acties zal de minister ondernemen zodat lokale besturen op structurele manier gevoed worden met de telgegevens (en andere relevante verkeersdata) die beschikbaar zijn over de wegen op hun grondgebied?

ANTWOORD

op vraag nr. 47 van 18 oktober 2019

van **JO BROUNS**

1. Na de nul- en éénmeting zijn er geen telcampagnes meer uitgevoerd.

Momenteel is er dus geen volledige evaluatie mogelijk van het vrachtverkeer op het gehele traject van de N73 tussen Kinrooi en Ham, zoals vermeld in het eerste deel van de vraag.

Na voormelde telcampagnes werd het wel mogelijk om via OBU-data een beperkte set van probleempunten te bekijken. Hiervoor verwijs ik onder meer naar de gedachtewisseling in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken over de kilometerheffing voor vrachtwagens (tweede voortgangsrapportage), op 28 juni 2018. In dat rapport worden resultaten vermeld voor het traject tussen Hechtel-Eksel en Leopoldsborg, maar niet voor het volledige traject vermeld in het eerste deel van de vraag. De resultaten voor dit beperkte traject geven geen betrouwbaar beeld van de verkeersintensiteit over het ganse traject tussen Kinrooi en Ham.

Sinds 2016 moeten vrachtwagens een On-Board-Unit (OBU's) hebben in het kader van de kilometerheffing. Deze OBU's geven informatie omtrent de routes die vrachtwagens gevolgd hebben, zodat op basis hiervan onder meer herkomst-bestemmings-onderzoeken, Select-Link-Analyses en verkeersprestaties berekend worden. Deze gegevens kunnen op hun beurt gebruikt worden als input voor andere studies zoals bijvoorbeeld de analyse van het eventuele sluipverkeer door vrachtwagens.

De probleempunten werden op basis van de nul- en éénmeting bepaald en werden verder verwerkt in het monitoringsverslag van 2018. Momenteel wordt er werk gemaakt van het verslag van 2019. In geen van beide rapporten werd de N71-74 evenwel mee opgenomen.

De OBU-data zullen ons in de toekomst een duidelijk, helder, en vervolledigd beeld kunnen geven van verscheidene probleempunten.

In welke mate de OBU-data mogen worden gedeeld en voor welke toepassingen deze kunnen worden gebruikt, wordt momenteel juridisch onderzocht.

Naast het juridische luik zijn er ook technische elementen die maken dat het analyseren van OBU-data specifieke vaardigheden vergt. Het gaat immers om een enorme hoeveelheid gestructureerde ruwe data. In afwachting van een generieke oplossing om de data te behandelen, werd er werk gemaakt van een eerste verkennende tool waarmee een beperkte hoeveelheid analyses mogelijk zijn. Deze tool vergt nog heel wat manuele handelingen. Hierdoor zijn de monitoringsverslagen opgebouwd vanuit een methodologie waarbij met prioritering wordt gewerkt.

Dit wordt uiteraard aangevuld met voortschrijdend inzicht vanuit de regio's en eerder opgeleverde onderzoeken.

Pas na de opbouw van de generieke oplossing en na het uitklaren van de juridische aspecten, kunnen de OBU-data worden gedeeld en zou een meer algemeen gebruik van de OBU-data mogelijk worden.

2. In de aanhef van de vraag wordt aangegeven dat het efficiënt functioneren van de Noord-Zuidverbinding in Limburg een belangrijke voorwaarde is om in de nevengelegen gebieden maatregelen te nemen om ongewenste vervoersstromen te milderen. Het complex project Noord-Zuid Limburg zit op schema om over enkele jaren met de aanleg van een robuuste verbinding te starten.

De bovenlokale problematiek zal verder uitgeklaard kunnen worden bij de opmaak van het vervoerregioplan in de vervoerregio's Limburg en Kempen. Binnen de vervoersregioraad zal het plan kunnen worden bediscussieerd door alle betrokken gemeenten en de Vlaamse entiteiten.

Voor de deelvraag over het ter beschikking stellen van cijfers, verwijs ik naar mijn antwoord op vraag 1.

3. Zoals toegelicht in het antwoord op deelvraag 1 zijn analyses van OBU-data momenteel zeer beperkt mogelijk én werd de N71-74 niet mee opgenomen in de huidige monitoring (2018 – 2019). Een ruime en volledige terbeschikkingstelling van de OBU-data zal pas mogelijk zijn als de technische en juridische voorwaarden vervuld zijn. Dan kan een volledige evaluatie van de verkeersstromen worden gemaakt. En dan kan beslist worden of nog andere of alternatieve maatregelen nodig zijn.
4. In afwachting van een structurele oplossing voor het verzamelen van intensiteitsgegevens op het onderliggend wegennet, zal er op korte termijn een overheidsopdracht worden gelanceerd voor de uitvoering van een nieuwe grootschalige telcampagne op het onderliggend wegennet.

In parallel lopen er initiatieven om op termijn ANPR-data (automatische kentekenplaatherkenning) te ontsluiten binnen Vlaanderen. Echter dient hiervoor o.a. eerst nog een aanpassing te gebeuren van de wet op het politieambt hetgeen een federale materie betreft.

Zoals reeds aangegeven wordt de ontsluiting van OBU-data momenteel ook nog technisch en juridisch onderzocht.