

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 99
van **BJÖRN RZOSKA**
datum: 25 oktober 2019

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

N17 Dendermonde - Blijvende toename vrachtverkeer

In 2016 ging de Vlaamse overheid over tot een kilometerheffing voor zwaar vrachtverkeer op bepaalde trajecten. Langs gewestwegen waar geen kilometerheffing wordt toegepast blijven er klachten toestromen over steeds toenemend vrachtverkeer. In de gemeenten Dendermonde, Buggenhout en Lebbeke leidt de steeds grotere toestroom van vrachtwagens via de N17 tot een stijgend aantal opstoppen op het lokaal en bovenlokaal wegennetwerk. Daarenboven maakt men er zich zorgen over het fijn stof dat hiermee ongetwijfeld gepaard gaat.

In 2017, een jaar na de invoering van de kilometerheffing, heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een eerste balans opgemaakt inzake ontwijkingsverkeer na één jaar kilometerheffing voor zware vrachtwagens. Hierin werd reeds melding gemaakt van een significante toename van het vrachtverkeer op de N17. Een duidelijke oorzaak kon evenwel niet worden bepaald, waardoor nooit werd uitgesloten dat ontwijkingsgedrag niet aan de basis ligt van deze toename.

In het regeerakkoord 2019-2024 staat de volgende visie over kilometerheffing in deze legislatuur: "We optimaliseren de huidige trajecten van de kilometerheffing voor vrachtwagens en we onderzoeken of we de levering van onlinewinkels en andere pakketdiensten kunnen verduurzamen."

1. Werd er sinds 2017 verder onderzoek verricht naar de oorzaken van het toenemend vrachtverkeer op de N17?
2. Zal er buiten het optimaliseren van de huidige trajecten ook gekeken worden naar het uitbreiden van de trajecten waarop kilometerheffing van toepassing zal zijn in de nabije toekomst?
3. Indien gekeken wordt naar bijkomende trajecten, komt de N17 dan in aanmerking om kilometerheffing toe te passen voor zware vrachtwagens gezien de aanhoudende klachten over ontwijkingsgedrag op deze gewestweg?

ANTWOORD

op vraag nr. 99 van 25 oktober 2019

van **BJÖRN RZOSKA**

1. Eerst waren er de nul- en éénmeting die uitgevoerd werden via de methode van telcampagnes. Nadien werd het mogelijk om via OBU-data een beperkte set van probleempunten te bekijken. Deze probleempunten werden enerzijds op basis van de nul- en éénmeting bepaald, anderzijds boden ook de Teams MOW van de vervoerregio's inzichten op bepaalde problematieken. Dit werd verder verwerkt in het monitoringsverslag van 2018. Momenteel wordt er werk gemaakt van het verslag van 2019, waarbij de probleempunten op een gelijkaardige manier geselecteerd worden.

Juridisch is men nog bezig met het uitklaren in welke mate de OBU-data mag worden gedeeld en hoe ruim men het toepassingskader waarvoor men OBU-data mag aanwenden kan interpreteren.

Naast het juridische luik zijn er ook nog 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 heel wat manuele handelingen. Hierdoor zijn de monitoringsverslagen opgebouwd vanuit een methodologie waarbij met priorisering 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 verwerven van de nodige juridische bevestiging, kan de OBU-data worden gedeeld en zou een ruimere inzetbaarheid van de OBU-data mogelijk kunnen zijn.

De telpost 310 van de nul-en éénmeting, waarop de cijfers voor de N17 gebaseerd zijn, liggen net op grondgebied van de provincie Antwerpen (Sint-Amands) maar hebben uiteraard invloed op Dendermonde, Lebbeke en Buggenhout. Sedert 2017 werden er nog geen extra onderzoeken verricht naar ontwijkingsverkeer op de N17.

2. De beperkte set van OBU-data die worden bestudeerd, monden uit in maatregelen. Deze lopen van 'geen verdere maatregelen (meer) nodig' tot het 'toevoegen van bepaalde wegsegmenten'. Dit gebeurt natuurlijk telkens vanuit de resultaten van de monitoring. Het toevoegen van wegsegmenten is niet het enige middel, maar een weloverwogen oplossing, die enkel gehanteerd wordt wanneer de andere maatregelen geen impact zullen hebben.
3. We nemen akte van uw bezorgdheden aangaande het zwaar verkeer op de N17. Het blijft de bedoeling dat het vrachtverkeer dat in de regio Dendermonde van en naar Antwerpen wil, gebruik maakt van het hoger wegennet (N41 en E17). Het is dus zo dat de N17 niet mag gebruikt worden als ontwijkingsroute voor vrachtverkeer. Toenemende congestie kan voor vrachtverkeer een reden zijn om voor de N17 te kiezen. Dit hebben we om bovenstaande redenen nog niet nader kunnen onderzoeken, waardoor we nog geen sluitende uitspraken kunnen doen over de problematiek van dit wegsegment en de mogelijke maatregelen om deze problemen weg te werken.

Zoals eerder meegegeven worden de probleempunten geselecteerd aan de hand van de oorspronkelijke nul- en éénmeting en via de objectieve inzichten van de Teams MOW van de vervoerregio's. Dit is nog niet gebeurd, maar we kunnen wel meegeven dat de N17 op basis van de huidige priorisering reeds geselecteerd was om deel uit te maken van de volgende set van onderzochte locaties.

Daarnaast willen we u wijzen op het project 'Oude Briel', waarbij De Vlaamse Waterweg, samen met de provincie Oost-Vlaanderen en de Provinciale Ontwikkelingsmaatschappij van Oost-Vlaanderen (POM) het (bestaande) bedrijventerrein langs de Schelde voor een groot deel willen voorbehouden voor 'watergebonden bedrijvigheid'. Momenteel wordt een RUP voorbereid en is ook een mobiliteitsstudie bezig. We kunnen u dus nog niet meegeven of dit project zal doorgevoerd worden.

Concreet zou de aanleg van laad- en loskades op dit punt kunnen betekenen dat vanuit Antwerpen boten tot 2000 ton vracht Dendermonde zouden bereiken. Dit heeft globaal gezien een positief gevolg voor de vrachtwagenbewegingen. Deze containers zouden gelost worden op Oude Briel. Omdat ze van daar met vrachtwagens naar hun eindbestemming worden gebracht, zal (voor deze korte afstanden) in deze omgeving het aantal vrachtwagenbewegingen op de N17 stijgen.

De mobiliteitsstudie moet onder meer het kader vastleggen en milderende maatregelen voorstellen om de hinder voor de directe omgeving te beperken en de doorstroming te garanderen. Een kilometerheffing zal in dit scenario geen invloed hebben op het aantal vrachtwagenbewegingen op de N17.