

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 715
van **MARTINE FOURNIER**
datum: 25 maart 2020

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

Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik - Mogelijk transitverbod vrachtwagens in Rijsel

In de Eurometropool Rijsel-Kortrijk-Doornik werd onlangs gesproken over de mogelijke invoering van een noord-zuidtransitverbod voor vrachtwagens in de Rijselse omgeving. Dit zou echter heel wat effecten kunnen hebben op de mobiliteit van de bredere Kortrijkse regio en dus heeft een eventuele Franse beslissing een grote impact in Vlaanderen.

Een grensoverschrijdende werkgroep werd in 2018 opgericht om te onderzoeken of het al bestaande zuid-noordverbod niet kan worden uitgebreid voor het vrachtverkeer van België naar Rijsel, dus in noord-zuidrichting. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) participeert aan deze werkgroep. Een eerste overlegrapport werd toen door de Franse overheidsdienst DREAL opgemaakt.

Als ik het goed begrijp, heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) een aantal fundamentele opmerkingen in dit dossier gemaakt, zowel wat betreft het verkeersknooppunt in Aalbeke (waar nu al fileopbouw is in de ochtend- en de avondspits) als op vlak van parkeercapaciteit voor vrachtwagens. De kans is reëel, indien er een transitverbod voor vrachtwagens op de noord-zuidverbinding ingevoerd wordt, dat dit zal leiden tot een bijkomende toestroom van geparkeerde vrachtwagens in het servicestation in Marke. Het is echter belangrijk dat daar voldoende parkeerplaatsen zijn om het rijverbod op zondag in Frankrijk op te vangen. Dit dient volgens mij door het Departement MOW onderzocht te worden. Het kan niet de bedoeling zijn dat er op de terreinen van het servicestation overlast ontstaat, met als gevolg een terugslag tot op de pechstrook van de E17.

1. Is de minister op de hoogte van deze problematiek? Heeft ze reeds een schrijven ontvangen van de Eurometropool?
2. Werde een impactanalyse gemaakt? Zo ja, wat waren de conclusies?
3. Welke initiatieven zal de minister nemen om een dergelijk verbod te voorkomen?
4. Welke stappen heeft de minister reeds gezet in overleg met haar Franse collega's?

ANTWOORD

op vraag nr. 715 van 25 maart 2020

van **MARTINE FOURNIER**

1. Doordat zowel het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) als het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) lid zijn van de grensoverschrijdende werkgroep is deze problematiek niet ongekend.
De Eurometropool faciliteert de vergaderingen om de problematiek van dit noord-zuid transitverbod te bespreken. Zij maakten het rapport dat werd opgemaakt in opdracht van de Dreal (de Franse gewestwegbeheerder) over aan de andere leden van de werkgroep.
De problematiek werd mij ook al door de gouverneur van West-Vlaanderen onder de aandacht gebracht.
2. Er is door de Dreal geen parkeeronderzoek uitgevoerd, noch voor de parking behorend bij het servicestation Marke, noch voor de bestaande parking in Rekkem, noch voor de parking ter hoogte van de Waals/Franse grens.
3. Er dient eerst verduidelijkt te worden wat de impact is van de invoering van zo een noord-zuid transitverbod. De resultaten van de verschillende studies van Dreal en AWV dienen verduidelijking te scheppen om een advies te formuleren.
4. De reeds gevoerde gesprekken met de Franse collega's worden gecoördineerd door de Algemene Vergadering van de Eurometropool of via bilateraal overleg met de gouverneur van West-Vlaanderen.

Het overleg met de Fransen hierover is lopende.

Bij een ontmoeting tussen de gouverneur van West-Vlaanderen en de préfet van Hauts de France is nogmaals bevestigd dat de Fransen dit onderwerp met de Belgische partners (dus ook de Waalse collega's) verder willen bespreken. Er werd daarbij ook gealludeerd op de mogelijkheid om met slimme en flexibele sturing van het vrachtverkeer te werken in plaats van met een vaste omleiding.