

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1261
van **EMMILY TALPE**
datum: 23 september 2020

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

Zonnebeke - Aanpak zwaar verkeer

Eind 2019 signaleerde het gemeentebestuur van Zonnebeke aan de minister de problematiek van het zwaar verkeer in de dorpskern. Het aantal vrachtwagens is volgens het bestuur gestegen sinds de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens.

De minister verwijst in haar antwoord naar een analyse van OBU-data (OBU: onboardunit), waaruit men besluit dat het vrachtverkeer niet gelinkt is aan sluipverkeer of ontwijkingsverkeer. De minister geeft wel aan dit verder te zullen opnemen in de nieuwe visualisatietool voor vrachtverplaatsingen.

In haar antwoord op schriftelijke vraag nr. 441 van 23 januari 2020 van collega Martine Fournier kondigde de minister aan dat de tool vanaf maart beschikbaar zou zijn voor intern gebruik.

1. Kan de minister aangeven of de visualisatietool ondertussen beschikbaar is?
2. Bracht de visualisatietool reeds nieuwe inzichten wat betreft de problematiek van het zwaar verkeer in de gemeente Zonnebeke?
3. Zal binnen de verdere evaluatie van de kilometerheffing voor vrachtwagens ook de optie besproken worden om de N303 en N332 toe te voegen tot het tolnet? Zijn er andere alternatieve pistes die een oplossing kunnen bieden voor het zwaar verkeer?

ANTWOORD

op vraag nr. 1261 van 23 september 2020

van **EMMILY TALPE**

1-2. De nieuwe visualisatietool voor vrachtverplaatsingen laat toe om op semi-geautomatiseerde wijze aan de slag te kunnen gaan met OBU-data, waarbij indicaties kunnen gegeven worden van herkomst en bestemming van vrachtwagens, en een onderscheid kan gemaakt worden tussen doorgaand en lokaal verkeer.

Dit project wordt momenteel verder uitgewerkt, binnen het kader van een overheidsopdracht.

Gezien dit een semi-geautomatiseerd proces is, vergen deze analyses van de OBU-data de nodige tijd en middelen. De analyses die worden uitgevoerd, moeten binnen het beschikbare budget van deze overheidsopdracht blijven. Tweemaal per jaar kunnen trajecten opgegeven worden voor analyse.

De set van analyses die nu met deze tool uitgevoerd kunnen worden, is gelimiteerd en binnen de vervoerregio's moeten dus keuzes gemaakt worden over de te analyseren trajecten.

" Met mijn schrijven van 15 juli van dit jaar, waarmee ik heb geantwoord op een brief van 4 mei, heb ik de heer burgemeester van Zonnebeke geantwoord dat de administratie zal overleggen met de vervoerregio om te bekijken of de genoemde trajecten kunnen opgenomen worden in de lijst van analyses in de visualisatietool. De heer burgemeester zal hierover uiteraard ook op de hoogte gehouden worden."

3. De twee locaties waar u naar verwijst werden in het verleden al onderzocht op basis van de OBU-data, namelijk voor de periode feb '18, okt '18 en feb '19.

De resultaten van die monitoring op de N332 tonen een redelijk stabiel beeld met 40 tot 60 procent doorgaand vrachtverkeer, met totale maandintensiteiten van 5500 à 6500 vrachtwagens.

Uit de herkomst-bestemmingsmatrix blijkt dat de meeste doorgaande routes van en naar de omliggende gemeentes liggen. De relaties met Ieper, Zonnebeke en Moorslede hebben hierin het grootste aandeel.

De totale maandintensiteiten voor vrachtverkeer op de N303 liggen met 10000 tot 13000 vrachtwagens in beide richtingen samen dubbel zo hoog als op de N332.

Het aandeel doorgaand verkeer ligt voor februari 2019 tussen de 50 en 59 procent. Uit de herkomst-bestemmingsmatrix blijkt een meer diffuus patroon voor de verplaatsingen over de N303, met ook herkomsten en bestemmingen in de ruimere regio. De administratie vermoedt dat de problematieken niet voortkomen uit de aanwezigheid van ontwijkingsverkeer (ongewenst verkeer dat de kilometerheffing ontwijkt) of sluipverkeer (ongewenst verkeer ten gevolge van capaciteitsproblemen op het bovenliggende net). Dit omwille van de omliggende wegstructuren enerzijds en de niet-betolde alternatieven anderzijds.

Hierdoor wordt vermoed dat het vrachtverkeer voornamelijk wordt gegenereerd vanuit omliggende dorpen/gemeentes.

De vervoersregio kan een belangrijke rol spelen bij het oplossen van deze problematiek. Ik verwijs ook naar het antwoord op de eerste deelvragen. Op dit ogenblik zijn er nog geen plannen om de N332 of de N303 toe te voegen aan het betolde wegennet met een heffing > 0 .