

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 371

van **CARMEN RYHEUL**

datum: 9 december 2022

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Controle op inhaalverbod voor vrachtwagens bij regenweer - Handhavingstools

Een van de grootste ergernissen bij vele weggebruikers op het vlak van verkeersveiligheid is bij regenweer ingehaald worden door vrachtwagens op de snelweg. Dit blijkt onder meer uit de vele klachtenmails in de mailboxen van het kabinet van de minister, bij de klanten- en nieuwsdiensten van automobilisten na een regendag waarbij vrachtwagens het inhaalverbod negeren.

Sinds 2004 geldt het inhaalverbod bij neerslag voor vrachtwagens van 7,5 ton en meer. Dat was een beslissing van de federale overheid. Deze maatregel geldt niet voor bussen of autocars. Het is de taak van de federale wegpolie om die maatregel tijdens haar algemene toezichttaken op de weg te handhaven, maar helaas heeft ze daar nauwelijks tijd voor.

In 2018 gaf toenmalig minister van mobiliteit Ben Weyts het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de opdracht om te onderzoeken of het inhaalverbod zonder fysieke tussenkomst van de politie op het terrein kon worden afgedwongen. Hij kondigde toen aan dat in de toekomst ook de ANPR-camera's, die ook gebruikt worden voor trajectcontroles, op het inhaalverbod zouden kunnen controleren. (ANPR: Automatic Number Plate Recognition). Als proef zouden pluviometers naast de weg aan die ANPR-camera's gekoppeld worden maar achteraf bleek dat met de toenmalige software de pluviometers niet aan de camera's konden worden gekoppeld.

Tijdens een vergadering van de commissie Mobiliteit van 13 januari 2022 kondigde de minister dan toch een doorbraak aan en beloofde om tegen eind 2022 in bijkomende handhavingstools te voorzien om ervoor te zorgen dat het voor de federale politie iets makkelijker wordt om bepaalde vaststellingen te doen en daar dan desgevallend processen-verbaal aan te koppelen.

De minister bezorgde de commissieleden een lijst van negentien locaties in Vlaanderen waar in een volledig vernieuwde handhavingsinstallatie zou worden voorzien zodat men er aangepaste meetapparatuur heeft om enerzijds het inhaalverbod bij regen alsook het respecteren van de tussenafstanden te detecteren en om anderzijds ook de overlading vast te stellen.

Volgens de minister werden de eerste twee sites in Bertem en Erpe-Mere structureel vernieuwd en dienden zij als testlocatie vooraleer de overige zeventien locaties werden opgestart.

Zowel de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (Febetra) als Vias is geen voorstander van meer controles en trekt het nut van de maatregel, het inhaalverbod tijdens regenweer, zelfs in twijfel. "De eerste reden is dat

België het enige land in Europa is waar een dergelijke maatregel geldt en ten tweede is er nooit een studie geweest die het effect van het inhaalverbod op de verkeersveiligheid aantoonst”, zo stelde Isabelle De Maegt van Febetra. “Er zijn geen directe wetenschappelijke bewijzen te vinden dat het inhaalverbod bij neerslag op autosnelwegen enig effect heeft op de verkeersveiligheid”, argumenteerde Stef Willems van Vias.

1. Hoe evalueert de minister de twee testsites, bij Bertem en Erpe-Mere? Hoeveel inbreuken werden daar per locatie vastgesteld sinds de activatie?
2. Zijn alle negentien locaties ondertussen operationeel, zoals begin dit jaar werd vooropgesteld?
 - a) Graag een overzicht van welke locaties volledig operationeel zijn met vermelding van activatiedatum.
 - b) Graag eveneens een overzicht van de locaties waar dit nog niet het geval is, de reden daarvoor en de datum waarop die vermoedelijk operationeel zullen zijn.
 - c) Wat was de kostprijs per locatie?
 - d) Welke locaties controleren op het inhaalverbod bij regen en tussenafstand en welke ook op de overlading van vrachtwagens? Vanaf wanneer start per locatie de effectieve controle?
3. Hoeveel inbreuken op het inhaalverbod door vrachtwagens werden de afgelopen vijf jaar vastgesteld? Graag een overzicht per jaar.
4. Hoeveel ongevallen gebeurden de afgelopen vijf jaar op onze snelwegen waarbij (ook) vrachtwagens betrokken waren? Graag een overzicht per jaar. In hoeveel procent werd er tijdens die ongevallen ook neerslag gemeld?
5. Hoeveel ongevallen gebeurden de afgelopen vijf jaar op onze snelwegen waarbij alleen maar personenwagens betrokken waren? Graag een overzicht per jaar. In hoeveel procent was er tijdens die ongevallen sprake van neerslag?
6. Is de minister van plan om een opdracht te geven voor een studie die het effect van het inhaalverbod op de verkeersveiligheid aantoonst? Zo niet, waarom niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 371 van 9 december 2022

van **CARMEN RYHEUL**

1. De 2 testsites werden gerealiseerd om enerzijds de technische werking te evalueren en anderzijds de ontwikkeling van de software te ondersteunen en door de gebruikers van Vlabel en de politie te laten testen. Deze testfase is nog lopende. Bijgevolg worden deze sites nog niet ingezet om effectief te verbaliseren.
2. Er werden op heden geen bijkomende locaties uitgerold aangezien de leverancier nog niet afdoende heeft kunnen aantonen dat het geheel, installatie én software, de nodige functionaliteiten en gebruiksgemak voor de gebruikers van Vlabel en politie kan invullen. De timing voor de oplevering van het geheel is maart 2023. Bij een geslaagde evaluatie wordt de uitrol van alle geplande sites achtereenvolgend gepland vanaf maart 2023. De voorziene raming per site met de gecombineerde functionaliteiten van inhaalverbod, tussenafstand, overlading en afmeting bedraagt 105.000 euro incl. btw.
3. Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal vastgestelde inbreuken op het inhaalverbod door vrachtwagens, bij regenweer. De cijfers werden opgesplitst per provincie. De cijfers voor 2022 gelden voor de eerste zes maanden.

Inhaalverbod bij regenweer	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antwerpen	914	718	19	50	23	6
Brabant Wallon	41	35	6	12	16	3
Brussel- Hoofdstad	6	4		1	4	3
Hainaut	100	107	49	127	173	38
Liège	19	21	30	31	48	20
Limburg	463	242	16	17	31	6
Luxembourg	193	112	12	21	29	4
Namur	190	70	34	54	41	14

Oost-Vlaanderen	334	237	83	176	301	108
Vlaams Brabant	145	117	35	151	214	77
West-Vlaanderen	651	418	39	50	96	20
Tota(a)l	3.056	2.081	323	690	976	299

Onderstaande tabel geeft een overzicht van het aantal vastgestelde inbreuken op het inhaalverbod voor vrachtwagens, ingevolge het verkeersbord C39. De cijfers werden opgesplitst per provincie. De cijfers voor 2022 gelden voor de eerste zes maanden.

Antwerpen	7	5	838	1.046	1.047	529
Brabant Wallon	11	35	30	35	50	22
Brussel-Hoofdstad	14	11	14	14	11	5
Hainaut	112	600	452	48	270	83
Liège	5	19	90	29	15	8
Limburg	20	32	219	259	327	287
Luxembourg	2	28	64	158	100	63
Namur	108	79	152	293	314	272
Onbekend			1			
Oost-Vlaanderen	11	3	59	94	109	55
Vlaams Brabant	58	75	134	134	623	88
West-Vlaanderen	6	3	52	48	52	29

Tota(a)l	354	890	2.105	2.158	2.918	1.441
----------	-----	-----	-------	-------	-------	-------

De cijfers werden ons bezorgd door DGR/DRI-BIPOL.

4. Onderstaande tabel geeft het aantal ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen in Vlaanderen van 2017 tot en met 2021 weer. Ook het aantal en aandeel van deze ongevallen bij regenweer is terug te vinden in de tabel (Bron: FOD Economie, Statbel)

	aantal ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen	aantal ongevallen met vrachtwagens op autosnelwegen bij regenweer	aandeel regenweer
2017	564	49	9%
2018	556	33	6%
2019	522	43	8%
2020	429	43	10%
2021	447	35	8%

5. Onderstaande tabel geeft het aantal ongevallen met enkel personenwagens (ongevallen tussen personenwagens onderling en eenzijdige ongevallen met personenwagens) op autosnelwegen in Vlaanderen van 2017 tot en met 2021 weer. Ook het aantal en aandeel van deze ongevallen bij regenweer is terug te vinden in de tabel (Bron: FOD Economie, Statbel)

	aantal ongevallen met enkel personenwagens op autosnelwegen	aantal ongevallen met enkel personenwagens op autosnelwegen bij regenweer	aandeel regenweer
2017	1123	164	15%
2018	1061	135	13%
2019	1056	172	16%
2020	691	144	21%
2021	849	155	18%

6. Neen, de controle van het inhaalverbod bij regenweer specifiek gericht naar vrachtwagens lijkt te beperkt als verkeersveiligheidsmaatregel. Een specifieke studie hieromtrent lijkt me dan ook niet aangewezen.