

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 653
van **HANNES ANAF**
datum: 29 januari 2021

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

N118 Geel en omgeving - Ontlasting

In Geel en de omliggende regio loopt al enkele jaren de discussie over zwaar vrachtvervoer dat de regio doorkruist via de N118. Deze weg loopt dwars door de drukke kern van Sint-Dimpna, langs een lagere en middelbare school en langs de toegangsweg tot het ziekenhuis. Het hoeft dan ook geen betoog dat hier dagelijks levensgevaarlijke situaties ontstaan. Het Geelse stadsbestuur kaart dit naar eigen zeggen ook regelmatig (en al jaren) aan bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en het kabinet van de minister (en dat van haar voorganger).

Steeds wordt er als enige mogelijke oplossing voor het ontlasten van het centrum van Sint-Dimpna verwezen naar het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) Regionale Ontsluiting Geel bis, een project dat de N118 moeten laten aantakken op het primaire wegennet rondom Geel (waarnaar de minister ook verwees in haar antwoord op deelvraag 3 van mijn schriftelijke vraag nr. 1217 van 10 september 2020). Het planningsproces rond dit PRUP loopt momenteel en zou tegen eind 2021 in zijn laatste fase moeten zitten. Het is echter duidelijk dat de effectieve realisatie van dit project nog heel wat jaren op zich zal laten wachten. Tussentijdse maatregelen zijn hier dan ook noodzakelijk.

1. Graag een overzicht van de besprekingen (en de daarin gemaakte afspraken) waarin dit thema aangekaart werd tussen het kabinet van de minister (en dat van haar voorganger) en de stad Geel.
2. Tijdens werken aan de N118 in de zomer van 2018 en in 2020 was de verbinding tussen Geel en Retie telkens geruime tijd afgesloten voor het verkeer. Hieruit is gebleken dat de omleidingsroute, die langs de N19g en de E34 liep, mits beperkte infrastructurele aanpassingen aan het op -en afrittencomplex van de E34, een structureel alternatief kan zijn voor het zwaar vrachtverkeer dat gebruikmaakt van de kern van Sint-Dimpna als doorgangsroute. Een tonnagebeperking op dit deel van de N118 zou de leefbaarheid van de buurt op korte termijn dan ook gevoelig kunnen verbeteren.

Is die piste onderzocht en besproken met de betrokken lokale besturen en liggen hierin, naar analogie met de situatie in het Waasland (zie <https://www.sint-niklaas.be/onze-dienstverlening/mobiliteit/verbod-op-zwaar-doorgaand-vrachtverkeer-het-waasland>), mogelijkheden voor een gecoördineerde aanpak of is de minister van plan om dit op korte termijn te onderzoeken via de nodige tellingen en een eventuele proefopstelling?

3. Zijn er andere mogelijkheden (zoals het invoeren van venstertijden voor zwaar vrachtvervoer) bekeken, onderzocht en geëvalueerd om dit probleem op korte termijn aan te pakken?

ANTWOORD

op vraag nr. 653 van 29 januari 2021

van **HANNAS ANAF**

1. Ik heb uiteraard geen zicht op de vergaderingen die plaatsvonden, dan wel afspraken die gemaakt werden, tussen het lokale bestuur en de voormalige minister of diens kabinetsmedewerkers.

Deze legislatuur vond er één overleg plaats met het stadsbestuur Geel (burgemeester Celis, schepenen Julliams, Pareijn en Vanloooveren en sectormanager Valgaeren waren aanwezig) op 3 maart 2020. O.a. volgend punt m.b.t. dit project stonden op de agenda:

- Samenwerkingsovereenkomst St-Dimpnaplein (ongevallenproblematiek)

Er werden als zodanig geen afspraken gemaakt hieromtrent.

2. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bevestigt dat er tijdens de wegenwerken beduidend minder vrachtverkeer op de N118 reed. Maar er dient toch een onderscheid gemaakt te worden tussen "een tijdelijke, harde knip" (ook voor lokaal verkeer) die noodzakelijk is gedurende wegenwerken en een permanente tonnagebeperking (voor doorgaand zwaar verkeer). In het eerste geval leidt de knip automatisch tot de verschuiving van verkeer van N118 naar N19g. In het 2de geval dient deze verschuiving te worden afgedwongen via handhaving.

In 2019 is er een globaal overleg geweest geweest met de gemeenten Retie, Dessel, Mol, Kasterlee, Geel, AWV, MOW en de provincie Antwerpen om de piste van een vrachtwagensluis gehandhaafd via een ANPR systeem te onderzoeken om zo al een deel van het zwaar verkeer van de as N118 te krijgen vóór de realisatie van de regionale ontsluiting. In dit overleg werden de volgende conclusies getrokken:

- a) Een vrachtwagensluis invoeren voor doorgaand verkeer op de N118 beantwoordt slechts ten dele aan de primaire doelstelling van het PRUP "regionale ontsluiting", namelijk de verbetering van de verkeersleefbaarheid van de kern van Geel, en meer specifiek Sint-Dimpna. Autoverkeer en lokaal zwaar verkeer heeft nog steeds geen ander alternatief dan gebruik te maken van de wegen doorheen de kern van Geel.
- b) Indien toch een vrachtwagensluis op de N118 wordt ingevoerd, dient dit ook te gebeuren op de N123 tussen Retie en Kasterlee.
- c) Hoe wordt er omgegaan met het zwaar verkeer van Mol dat preferentieel de N118 gebruikt ipv de N18? Wordt dit nog als lokaal beschouwd en wat is de aanvaardbare omrijfactor?
- d) Gezien het enorme gebied dat afgedekt dient te worden, duiken er verschillende gekende praktische problemen op die eigen zijn aan de afbakening van een gebied via een ANPR systeem:
 - Zo'n systeem kan niet functioneren op basis van gewicht, maar dient op basis van de inschrijving van het voertuig te functioneren. Er dient dus een andere afbakening gezocht te worden dan het gewicht van het voertuig;
 - Kunnen de verschillende gemeenten en de drie betrokken politiezones tot een eensluidende visie komen over wat als

bestemmingsverkeer beschouwd wordt? Indien wel, hoe gaat dit beheerd worden? Via een whitelist die steeds up-to-date wordt gehouden? En wie zal deze taak op zich nemen? Of dient een bestuurder bij een PV achteraf steeds de nodige bewijsstukken aan te leveren zodat de zaak kan geseponneerd worden indien hij niet in fout was?

- Hoe gaan de parketten hiermee om? Kan er wel een sluitend protocol worden afgesloten?

e) Loont het de moeite om zulk een zware investering te doen, wetende dat de doelstelling van het PRUP hiermee slechts ten dele wordt beantwoord?

In dit overleg in 2019 is er niet gesproken over het invoeren van een tonnagebeperking louter via signalisatie zoals het in het Waasland wel zal georganiseerd worden. AWW waarschuwt wel dat ook met dit systeem er een antwoord dient gevonden te worden op de vragen zoals vermeld in punten C en D. Bovendien dienen de gemeenten en lokale politiezones maximaal in te zetten op fysieke handhaving. Het lijkt AWW daarom interessant en aangewezen om de bevindingen vanuit het Waasland af te wachten alvorens terug rond de tafel te zitten.

3. In hogervermeld overleg is beslist om geen gebiedsdekkend systeem uit te rollen. Stad Geel heeft wel gekozen om lokaal, in samenwerking met AWW, enkele ingrepen te doen die de situatie voornamelijk voor de zwakke weggebruikers in het centrum verbeteren. Zo zal het Sint-Dimpnaplein worden heringericht en wordt bekeken of er geen ruimte kan gevonden worden voor fietsers in de Gasthuisstraat (N142, in verlengde van N118) ten koste van autoparkeren.

Werken met venstertijden is, net door het gebrek aan een alternatieve route voor lokaal verkeer, geen optie. Door het grote gebied vereist dit een groot signalisatieplan. Bij dit systeem rijzen ook vragen: hoe en waar wordt doorgaand zwaar verkeer opgevangen dat toch doorrijdt? Hoe en waar wordt lokaal zwaar verkeer opgevangen dat tijdelijk niet door mag? En op welke manier gaat ook dit systeem gehandhaafd worden?