

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 737
van **JOS D'HAESE**
datum: 10 februari 2021

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

Doorgaand zwaar vrachtverkeer - Beperkende maatregelen

In maart 2018 heeft toenmalig Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts toestemming gegeven aan de gemeentebesturen uit het Waasland om maatregelen te nemen tegen doorgaand zwaar vrachtverkeer in de regio. Daarbij zijn ook gewestwegen opgenomen.

1. Is dit voorbeeld uit het Waasland een alleenstaand geval? Of zijn er nog plaatsen/regio's waar de minister van Mobiliteit expliciet zijn/haar toestemming heeft gegeven om maatregelen te nemen tegen doorgaand zwaar vrachtvervoer?
2. Aan welke criteria moet worden voldaan vooraleer de minister van Mobiliteit toestemming geeft om vrachtverkeer op gewestwegen te verbieden?
3. Hoeveel aanvragen kreeg de minister van Mobiliteit (deze en vorige legislatuur) van gemeentebesturen om zulke maatregelen te treffen? Welke steden of gemeenten hebben zo'n vraag al gesteld? Wat is de reden om toe te zeggen of te weigeren?
4. Is de problematiek van zwaar doorrijdend vrachtvervoer in Geel op de N118 de minister bekend? Welke contacten waren er daaromtrent met het lokale bestuur en wat waren de conclusies? Heeft de minister al overwogen om er bijkomende maatregelen te treffen? Waarom wel/niet?

ANTWOORD

op vraag nr. 737 van 10 februari 2021

van **JOS D'HAESE**

1. Er zijn geen vragen expliciet door de minister goedgekeurd.
2. Voor de gemeentegrensoverschrijdende aanvragen omtrent tonnagebeperkingen op gewestwegen verwijst het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op dit ogenblik naar de in opmaak zijnde mobiliteitsplannen binnen de vervoerregio. Daarin wordt onder andere een logistiek netwerk uitgewerkt in overleg met alle betrokkenen. Pas nadat het mobiliteitsplan door de vervoerregioraad is aangenomen en AWV akkoord gaat met de voorstellen op de wegen in haar beheer, zullen tonnagebeperkingen gefaseerd worden ingevoerd.

Individuele vragen voor tonnagebeperkingen op wegvakken die van lokaal belang zijn worden door AWV wel nog in behandeling genomen.

3. Er is een vraag gekend vanwege de gemeenten Mesen, Staden, Brugge en Zuienkerke in West-Vlaanderen. Verder zijn er geen concrete vragen gekend van gemeenten gebundeld in een regio om doorgaand zwaar verkeer in hun regio te vermijden. Punctuele vragen tot het weren van doorgaand zwaar verkeer op een wegsegment binnen een bepaalde gemeente waren er wel.
4. De problematiek te Geel is gekend.

De N118 loopt dwars door de drukke kern van Sint-Dimpna. In de toekomst dient de N118 aan te sluiten op de bestaande ringstructuur van Geel. Alvorens dit gerealiseerd kan worden dient een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) "Regionale Ontsluiting Geel bis" te worden opemaakt voor het gewenste tracé. De uitvoering laat dus nog op zich wachten.

Om al een deel van het zwaar verkeer van de as N118 te krijgen vóór de realisatie van de regionale ontsluiting is er in 2019 een overleg geweest met stad Geel, maar ook met de buurgemeenten Retie, Dessel, Mol, Kasterlee, en de administraties van AWV, MOW en de provincie Antwerpen om de piste van een vrachtwagensluis gehandhaafd via een ANPR systeem te onderzoeken. De buurgemeenten werden betrokken omdat een knip in Geel effecten heeft op de buurgemeenten. In dit overleg werden de volgende conclusies getrokken:

- 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.
- Indien toch een vrachtwagensluis op de N118 wordt ingevoerd, dient dit ook te gebeuren op de N123 tussen Retie en Kasterlee.
- 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?

- 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:
 - a) 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;
 - b) 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 geseponeerd worden indien hij niet in fout was?
 - c) Hoe gaan de parketten hiermee om? Kan er wel een sluitend protocol worden afgesloten?
- 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 (het plan is daar nog niet helemaal uitgerold). AWV sluit niet uit dat dit in de toekomst kan besproken worden, maar het is duidelijk 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 AWV daarom interessant en aangewezen om de bevindingen vanuit het Waasland af te wachten alvorens terug rond de tafel te zitten.

De Stad Geel heeft wel gekozen om lokaal, in samenwerking met AWV, 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.