



Opschrift

Vergadering van 12 januari 2021

Nummer: 2021_MV_00031

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Stephanie D'Hose: Tonnagebeperking

Raadslid(-leden):

Stephanie D'Hose - Open Vld

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

De stad Aalst voert in het centrum een tonnagebeperking in bij het begin en einde van de schooluren. Dit is een antwoord op de toenemende verkeersonveiligheid. We herinneren allemaal het dramatisch ongeval van vorig jaar.

U heeft in de pers aangegeven dat u het effect van deze maatregel nauw zal opvolgen en dat ook u nadenkt over manieren om verkeersonveilige situaties veroorzaakt door zwaar vrachtverkeer aan te pakken. Binnen onze stad doen we dat trouwens al geruime tijd.

Vanuit onze fractie juichen we dit absoluut toe. De twee steden zijn uiteraard niet met elkaar te vergelijken dus er zal maatwerk nodig zijn: de parameters zijn heel verschillend. We hebben in onze stad meer scholen en het centrum is ook een stuk groter. Het charter rond werftransport dat 2 jaar geleden in onze stad is afgesloten blijkt alvast niet dé oplossing te zijn.

De bouwsector vraagt overleg en verzoekt eveneens om ook de beleving aan handels- en horecazaken mee te nemen in de discussie. Dit zijn 2 terechte overwegingen. Met Gent Levert beschikken we over een stakeholdersforum van waaruit de gesprekken kunnen gevoerd worden. Onder meer Transport& Logistiek Vlaanderen (TLV) is er vertegenwoordigd.

Ik ben ervan overtuigd dat het absoluut mogelijk is om te komen tot een verkeersveilige, efficiënte en duurzame beleving van onze binnenstad. Waarbij we moeten zoeken naar creatieve oplossingen en gebruik moeten maken van evoluties inzake stadsdistributie en aan- en afvoer van bouw materiaal langs het water. Niet vanuit een dogma dat er geen enkele vrachtwagen nog de stad binnen mag maar wel vanuit een toekomstbestendige visie op binnenstedelijke beleving. In het belang van onze schoolgaande kinderen maar evenzeer in dat van onze handelaars, horecaondernemers en bouw firma's.

Vraag:

T

Welke stappen gaat u in dit verband zetten? Wat zal uw plan van aanpak zijn? Hoe ziet u de rol van Gent Levert?

Antwoord

De Stad Gent ging in juni 2018 een Charter Werftransport aan met UNIZO Oost-Vlaanderen en vertegenwoordigingsorganisaties van de bouw- en logistieke sector: Bouwunie Oost-Vlaanderen, FeMa, Confederatie Bouw Oost-Vlaanderen en Transport & Logistiek Vlaanderen. Ook de Vlaamse Waterweg en uiteraard dienst economie en de mobiliteitscoach voor de economische spelers werden betrokken. De handen werden in elkaar geslagen om bij te dragen tot een maximaal bereikbare, leefbare en veilige omgeving tijdens private en publieke bouw- en wegenwerken op het grondgebied van de Stad Gent. We hebben vooral geprobeerd om werftransporten tijdens de 'schoolspitsuren' maximaal te vermijden in schoolomgevingen en op belangrijke schoolfietsroutes, en om bij werftransport zoveel mogelijk gebruik te maken van het hoger weggennet en van transport over water.

Het Charter Werftransport is een belangrijke engagementsverklaring, die in de praktijk evenwel moeilijk te controleren en handhaven is. In het belang van de veiligheid van voetgangers en fietsers, in het bijzonder op weg naar en van school, wil de Stad Gent de belangrijkste principes beter afdwingbaar maken.

De afdeling Innames Publieke Ruimte (IPR) van de dienst Wegen, Bruggen & Waterlopen bracht in 2020 een aantal pistes in kaart. Het Charter maakt reeds onderdeel uit van bestekken voor stadsprojecten, maar er loopt een onderzoek met de betrokken

diensten om dit verder aan te scherpen. In het nieuwe reglement over nuts- en infrastructuurwerken in Gent, dat op deze commissie en aan de gemeenteraad wordt voorgelegd, worden enkele punten uit het Charter meer dwingend hertaald. In het reglement nutswerken worden de speruren voor werftransport tijdens de schoolspits quasi bindend, tenzij er andere afspraken gemaakt worden met de vergunningverlenende dienst. Hierbij zullen dan mogelijk ook flankerende maatregelen afgesproken worden.

Verder maakt het Charter vast onderdeel uit van de voorbesprekingen die IPR met bouwheren en aannemers van grote private projecten voert. Zij voeren die voorbesprekingen voor de nodige vergunningen voor de inname van publieke ruimte. Wanneer andere maatregelen niet volstaan, kan IPR i.s.m. het Mobiliteitsbedrijf en de politie ook tijdelijke tonnagebeperkingen opleggen in schoolomgevingen en op schoolfietsroutes waar werken aanleiding geven tot verhoogde risico's. Dit is vandaag een uitzonderlijke aanpak in specifieke dossiers, na grondige afweging van de pro's en contra's en rekening houdend met de gevolgen voor alle aangelanden en stakeholders, en ook beleving van handel en horeca.

Binnenkort start er zo een proefproject met een tonnageberking rond de scholencluster aan de Bagattenstraat en Savaanstraat.

[+ uitleg over de plek, met veel scholen en veel werven, en hoe we dan niet altijd weten welke aannemer wanneer de afspraken niet volgt, en nood aan duidelijk juridisch kader om te kunnen handhaven, met dank ook aan de politie die zich hier ongetwijfeld mee gaat inzetten voor het beschermen van jonge en zeer kwetsbare weggebruikertjes]

In maart 2021 wordt een vervolgoverleg gepland met de organisaties die partners zijn bij het Charter Werftransport, om deze en eventuele andere maatregelen verder te bespreken.

Met UNIZO Oost-Vlaanderen en vertegenwoordigingsorganisaties van de bouw- en logistieke sector van Bouwunie Oost-Vlaanderen, FeMa, Confederatie Bouw Oost-Vlaanderen en Transport & Logistiek Vlaanderen, en Comeos hebben we alle partners aan tafel om dit gesprek goed en open te kunnen voeren.

Daarnaast worden ook de krijtlijnen van een nieuw actieplan voor stedelijke logistiek uitgewerkt. Dit is een samenwerking tussen Dienst Economie, Mobiliteitsbedrijf en Dienst Milieu en Klimaat, waarbij verschillende doelstellingen nagestreefd worden binnen een geïntegreerd en integraal beleid rond stedelijke logistiek, waaronder de efficiëntie van stedelijke logistiek met respect voor leefbaarheid en veiligheid. Dit onder meer door bundeling van goederen met een efficiënte en duurzame last-mile component, alsook de verkeersveiligheid verhogen door het aantal ongevallen met vrachtvervoer terug te dringen door in te zetten op educatie, sensibilisering, infrastructuur, verkeers- en vervoersmanagement, voertuigtechnologie, handhaving en op te roepen tot engagement van elke weggebruiker. Hierbinnen is GentLevert een stakeholder waarop sterk zal

ingezet worden als breed platform van betrokken spelers naar communicatie en kennisdeling.

Stad Gent streeft er ook specifiek naar om op middellange termijn zwaar verkeer tijdens de (school)spits niet langer te mengen met fietsers en voetgangers, om zo de verkeersveiligheid te vergroten. Het Mobiliteitsbedrijf start hiervoor dit jaar het onderzoek op. Bedoeling van dat onderzoek:

- De verschillende pistes in kaart te brengen waarmee die doelstelling bereikt kan worden,
- De juridische, verkeerstechnische, financiële en praktische gevolgen in kaart brengen,
- Input verzamelen bij de verschillende stakeholders.

Op basis van dit onderzoek zal een te volgen piste voorgesteld worden, nadien uitgewerkt in een actieplan. Uiteraard zal dit plan ook geadviseerd worden door de verschillende betrokken diensten.

Alle acties zoals ik hier nu omschrijf worden op elkaar afgestemd, en de diensten overleggen regelmatig binnen de verschillende werkgroepen om tot een gecoördineerde en met de sector besproken aanpak te komen. Want dat er nog meer aanpak nodig is, is ondertussen gelukkig voor iedereen wel duidelijk.

EXTRA:

Praktische bedenkingen over tonnagebeperkingen:

Door een (zonale) toegangsbeperking voor zwaar verkeer (+3,5t), aangevuld met vensteruren, wordt het transport van al het zwaar verkeer aan banden gelegd. Enkel vermelde uitzonderingen of mits een vergunning heeft een aannemer dan toegang tot een zone met tonnagemaatregelen.

Verkeerstechnisch kan dit op verschillende manieren worden ingevuld, middels verkeersborden C3 (verboden toegang, in beide richtingen, voor iedere bestuurder), C21 (tonnageverbod), C23 (verboden toegang voor bestuurders van voertuigen bestemd of gebruikt voor vervoer van zaken), C25 (lengtebeperking) of C29 (hoogtebeperking).

Een dergelijke maatregel (met verkeersborden C23) is reeds toegepast (als proefproject) in de

stad Antwerpen.

Deze maatregel heeft echter enkele (eerste) bedenkingen:

- > Het duidelijk aangeven welke uitzonderingen worden toegestaan is problematisch. ‘Uitgezonderd plaatselijk verkeer’ is een te ruime uitzondering; ‘Uitgezonderd vergunningshouders’ is moeilijk interpreteerbaar wegens verschillende soorten vergunningshouders bij andere zonale maatregelen (autovrijgebied,...).
- > Op grond van artikel 6.7.5. van het reglement van de wegbeheerder[1] mogen per zone slechts 2 zonale reglementen gelden, uitgezonderd F4a/F4b (zone 30) en F117/F118 (lage emissiezone). Een zonale aanpak moet verder in detail worden bekeken.
- > Bij een ondoordachte tonnagemaatregel worden ook ‘gewenste’ types zwaar verkeer geweerd, zoals hulpdiensten, schoolbussen (die niet tot De Lijn behoren), taxibussen, stadsdiensten,...
- > Een mogelijk struikelblok is de verdere handhaving van deze maatregel. Een automatische bekeuring middels ANPR-camera’s kan niet voor zowel verkeersborden C21 of C23[2].
- > De wegcode is nog niet aangepast waarbij vensteruren onder verkeersborden C23 expliciet worden toegelaten. Deze verwachte aanpassing zal pas plaatsvinden eind 2020.

->> we zoeken dus, en we gaan wel iets vinden, maar vergt grondig onderzoek en kan daarom niet stante pede

[1] Ministerieel Besluit van 11 oktober 1976 houdende de minimum afmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens.

[2] Volgens het Koninklijk Besluit van 18 december 2002 tot aanwijzing van de overtredingen waarvan de vaststelling gesteund op materiële bewijsmiddelen die door onbemande automatisch werkende toestellen worden opgeleverd, bewijskracht heeft zolang het tegendeel niet bewezen is, kunnen slechts enkele overtredingen uit het Verkeersreglement via ANPR-camera’s worden geverbaliseerd.
