



Opschrift

Vergadering van 9 februari 2021

Nummer: 2021_MV_00087

Onderwerp:

Mondelinge vraag van raadslid Anneleen Van Bossuyt: Proefproject tonnagebeperking

Raadslid(-leden):

Anneleen Van Bossuyt - N-VA

Bevoegd: Filip Watteeuw

Omschrijving van de vraag

Toelichting:

Aalst beperkt zware vrachtwagens in het stadscentrum. Vrachtwagens zwaarder dan 7,5 ton mogen de binnenstad niet meer in tijdens de 'school spitsuren'.

In Gent loopt een proefproject met tonnagebeperking. Voertuigen van meer dan 3,5 ton mogen de omgeving van de Bagattenstraat en Savaanstraat niet inrijden bij het begin en het einde van de schooluren.

In Aalst had men ook eerst een beperking voor + 3.5 ton voorzien. Dit bleek ongewenste neveneffecten te hebben en moeilijk te handhaven vandaar dat ze besloten een verbod op +7.5 ton in te voeren.

Vraag:

Wat zijn de eerste ervaringen met het Gentse proefproject tonnagebeperking?

Waarop is de keuze voor +3.5 ton gebaseerd?

Antwoord

- Wat zijn de eerste ervaringen met het Gentse proefproject tonnagebeperking?

De Bagattenstraat en omgeving wordt momenteel opnieuw aangelegd. In de omgeving zijn er ook nog verschillende andere werven, waaronder de belangrijke restauratiewerken aan de Sint-Barbarakerk en de misschien nog belangrijkere werken aan het Wintercircus.

Dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen, afdeling Innames Publieke Ruimte heeft al een uitgebreid samenwerkingstraject achter de rug met de verschillende bouwheren en werfverantwoordelijken, met het Charter Werftransport als leidraad. U weet dat wij een aantal jaren terug een charter werftransport hebben afgesloten. We gebruikten dat maar toch kwamen er nog zeer vaak klachten over werftransporten tijdens de start- en einduren van de verschillende scholen in de omgeving.

Door de tijdelijke signalisatie in de buurt van de scholen aan te passen naar een tonnageverbod tijdens de uren van het charter, want het gaat over dezelfde uren als in het charter, kan de politie daar nu ook op handhaven wanneer dat nodig is. De straten in de directe omgeving van het heraanlegproject werden afgesloten voor alle vrachtverkeer (+3,5t) tijdens de start- en einduren van de scholen. Politie, Mobiliteitsbedrijf en dienst Wegen, Bruggen en Waterlopen houden in dit project korte lijnen met elkaar en werken zeer knap samen.

Gezien de tijdelijke maatregel maar ingevoerd is op 22 januari is het nu nog te vroeg om tussentijdse conclusies te trekken.

Voor de maatregel volgen we de aanbevelingen binnen de Vlaamse Leidraad voor het sturen van verkeersstromen.

Ook de algemene problematiek van de handhaafbaarheid van tonnagebeperkingen wordt grondig beschreven.

- Waarop is de keuze voor +3.5 ton gebaseerd?

De keuze om het verbod te beperken voor voertuigen +3,5t is tussen de politie en de diensten besproken. Daarbij werden een aantal belangrijke afwegingen gemaakt.

De eerste is de handhaving van de politie: er is gekozen voor de tonnage die overeenkomt met de internationale categorie N1, waarbinnen de bestelwagen (BB) en de vrachtwagen (BA) horen. Deze classificatie is terug te vinden in de code van het koetswerk. Gezien hierbij de toegestane massa bepaald is op maximaal 3,5t, kan hierop makkelijk onderscheiden worden zonder te moeten wegen. Daarover gaat het. Als je handhaaft moet je makkelijk kunnen handhaven. Als je voor de handhaving telkens een weegbrug nodig hebt, dan is dat moeilijk. Daarom heeft men gewerkt met de categorieën van voertuigen.

Een tweede is de duidelijkheid naar communicatie, zowel naar de bestuurders als de bewoners en de handelaars.

Gezien hierbij een duidelijke en wettelijk bepaald onderscheid gehanteerd wordt, kunnen de lokale handelaren ook makkelijker naar hun leveranciers communiceren, over welke voertuigen zijn toegelaten en welke niet. Bijvoorbeeld voor beleveringen die toch op dat uur moeten gebeuren te laten doorgaan met bestelwagens.

Deze afwegingen verschillen naar mijn weten van de maatregel in Aalst, gezien zij ook een vergunningbeleid met uitzonderingen en automatische handhaving door ANPR-camera's. Dat is een ander systeem.

In de omgeving Waasland kiezen verschillende gemeentes, waaronder Sint-Niklaas ook voor een tonnagebeperking van +3,5t.

We streven ernaar om op middellange termijn zwaar verkeer tijdens de (school)spits niet te mengen met fietsers en voetgangers, om zo de verkeersveiligheid te vergroten. Het Mobiliteitsbedrijf start hiervoor dit jaar het onderzoek op. De bepaling van een eventuele tonnagebeperking zal onderzocht worden, samen met de juridische, verkeerstechnische, financiële en praktische gevolgen. Het overleg hierover met de sector staat al binnenkort in mijn agenda. De resultaten van dit proefproject zullen natuurlijk ook onderwerp van discussie uitmaken.
