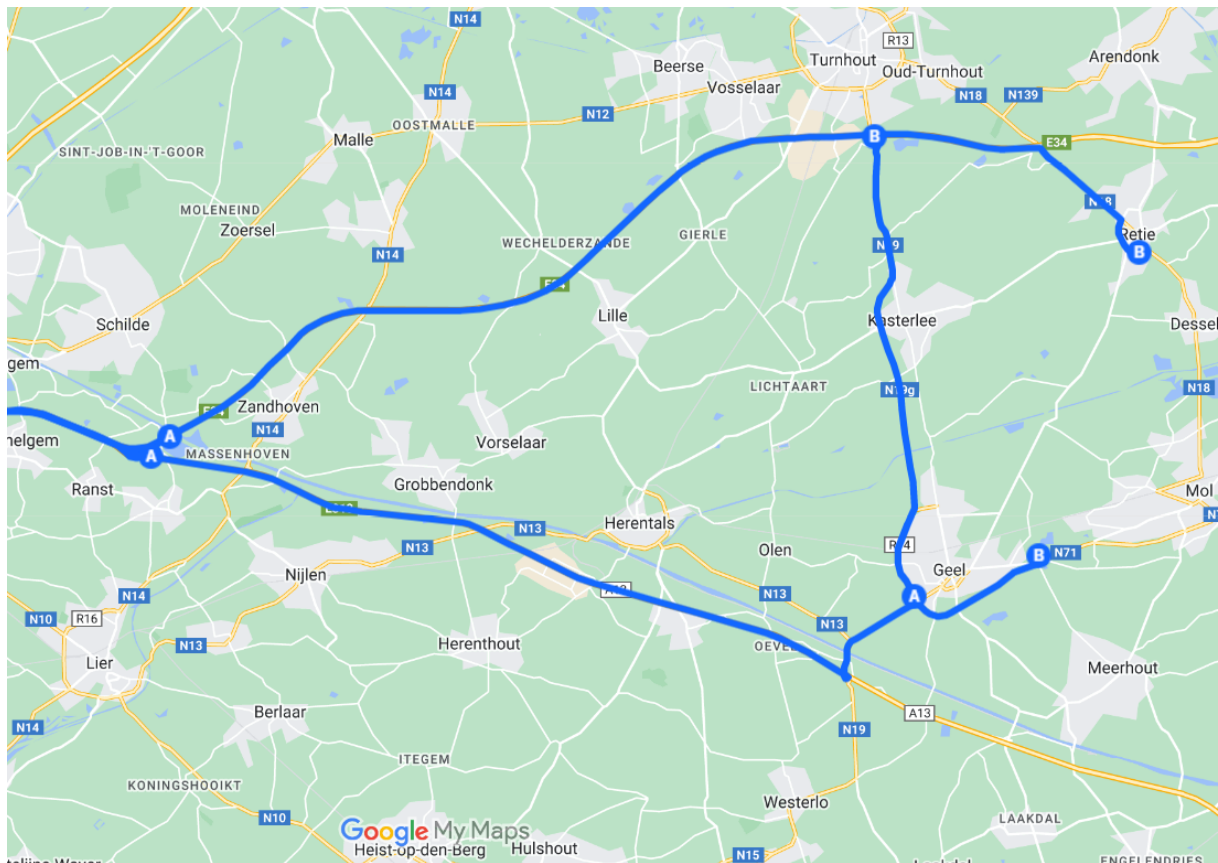


## NOTA PROBLEMATIEK ZWAAR VERVOER IN GASTHUISSTRAAT

**Situering:**

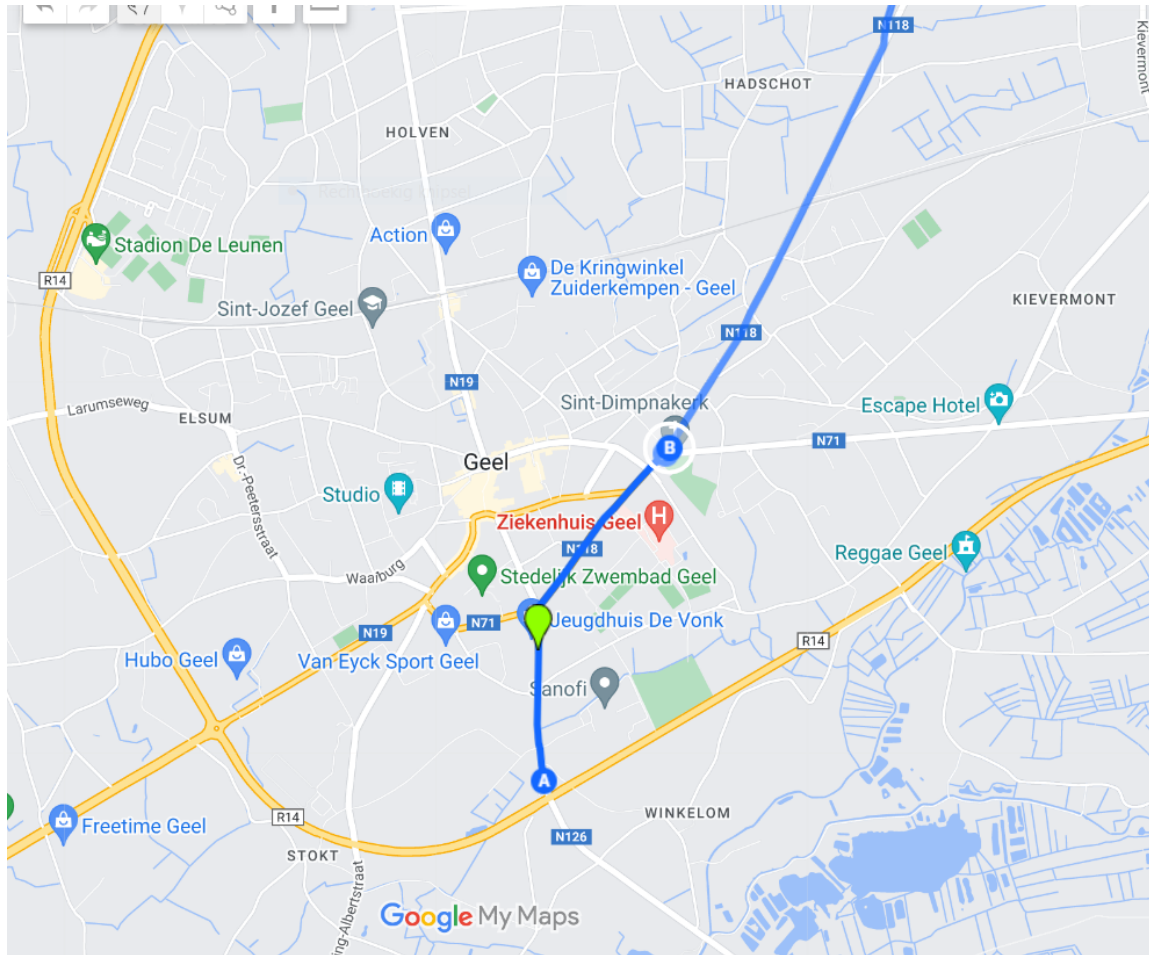
**Macroniveau:**

Situering Geel tussen E313 (A13), E34 en R14 en N19g



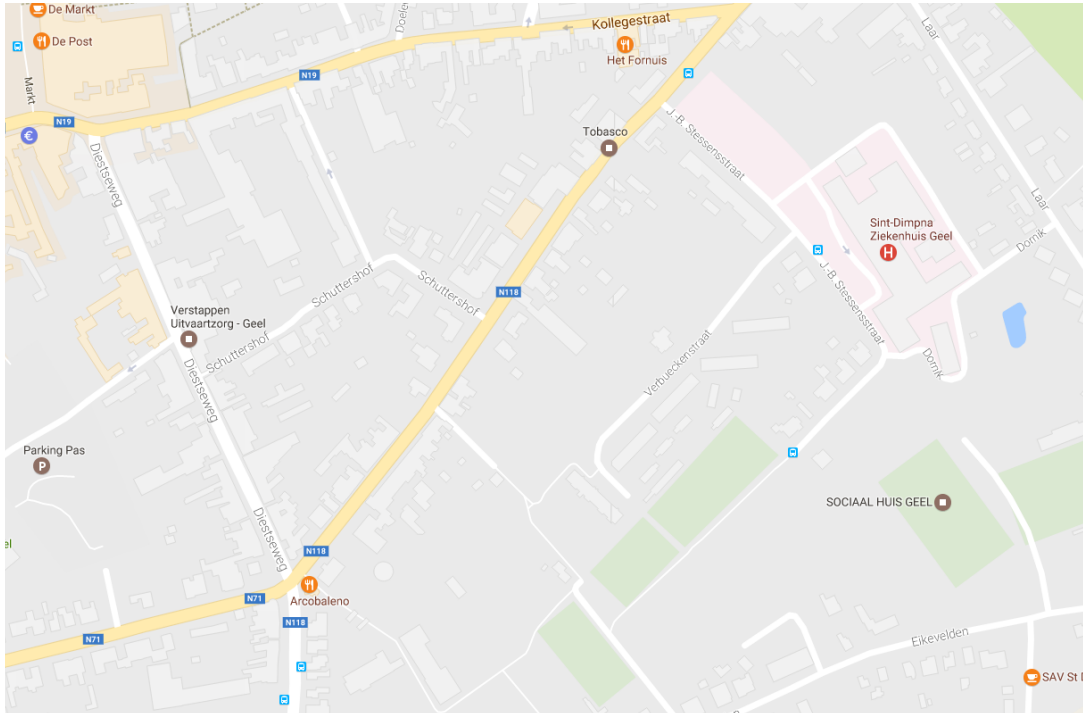
**Mesoniveau:**

**Sluiproute zwaar vervoer door Sint-Dimpna**



**Microniveau:**

**Gasthuisstraat**



## Waarom wegbeheerder Vlaams Gewest een 'tonnagebeperking tot 3,5 ton uitgezonderd plaatselijk verkeer' moet invoeren

1. Het traject Diestseweg-Gasthuisstraat ligt volledig in de bebouwde kom en dus in verblijfsgebied met woonfuncties, handelsfuncties, recreatieve functies en scholen. Dit impliceert dat er veel conflicten zijn tussen
  - a. zwaar vervoer en andere weggebruikers (parkeren, in- en uitritten, overstekende voetgangers, fietsers...)
  - b. de feitelijke verkeersfunctie van de straat enerzijds en de verblijfsfunctie anderzijds (impact op leefkwaliteit: lawaai, trillingen die zelfs leiden tot scheurende muren, uitlaatgassen die maken dat mensen hun woning niet kunnen verluchten (zie bijlage 7 Onderzoek Curieuzeneuzen), mobiliteitsbeperkende oversteekbaarheid)

Dit resulteert in frequente bijna-ongevallen en jammer genoeg geregeld ook ongevallen (zie Bijlage 4), ondanks het feit dat veel weggebruikers het traject vandaag zoveel mogelijk vermijden of voor bijvoorbeeld woon-schoolverkeer 'noodgedwongen' gebruik maken van de auto (met een negatieve impact op de modal split tot gevolg).

De gemeente heeft haar verantwoordelijkheid als wegbeheerder genomen met de invoering van een 'schoolstraat' in het Laar, waardoor het complexe kruispunt 'Sint-Dimpna' vereenvoudigd kan worden en de vanuit verkeersveiligheidsoogpunt noodzakelijke conflictvrije regeling kan krijgen (conform het Verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse Regering).

2. Het belang van de verblijfsfunctie zal de komende jaren nog toenemen door belangrijke woonontwikkelingen ten zuidoosten van de Gasthuisstraat in het binnengebied begrensd door Gasthuisstraat-Diestseweg-Eikevelden en J.B. Stessensstraat (Luchtfoto bijlage 5). De toekomstige bewoners zullen, om gebruik te maken van de centrumfuncties, steeds de Gasthuisstraat moeten oversteken.
3. Het traject Diestseweg-Gasthuisstraat is niet ingericht en dus ook niet geschikt voor het intensieve gebruik door zwaar vervoer:
  - a. Gemengd verkeer over het grootste deel van het traject
  - b. Veel conflicten met andere weggebruikers (parkeren, in- en uitritten, overstekende voetgangers, halterende bussen van De Lijn, gebruikers van de twee op het traject geplande Hoppinpunten...)
  - c. Weinig oversteekvoorzieningen voor voetgangers
  - d. Traject met grote rechtstand zonder snelheidsremmers en weinig verticale elementen in de segmenten met een breed wegbeeld
  - e. Verkeerslichtenregelingen zijn niet conflictvrij
  - f. De fietsopstelvakken aan de verkeerslichten houden geen rekening met de dodehoek aan de voorkant van vrachtwagens
4. Het traject is een woon-schoolroute voor verschillende scholen en een ziekenhuis, wat concreet betekent dat het aantal jongeren en ouderen onder de kwetsbare weggebruikers relatief groter is dan gemiddeld (zie Bijlage 3). Concreet gaat het om bijna 3600 leerlingen en hun (groot)ouders.
5. Het traject fungeert ook als de direct aanrijroute voor ziekenwagens en MUG-voertuigen. Congestie door doorgaand (zwaar) verkeer leidt dus frequent tot tijdverlies dat kan beslissen over leven en dood.

6. Snelheidsmetingen tonen aan dat vrachtwagenbestuurders vandaag geregeld blijken te geven van onaangepast rijgedrag. De V85 is maar net conform de feitelijk te hoge snelheidslimiet (50km/u, niet conform het Afwegingskader van AWW), wat betekent dat er een hoog aandeel snelheidsovertreders is – soms met zeer hoge snelheden. De Vmax bedroeg voor vrachtwagens 76km/u, voor trailers zelfs 84km/u.
7. Een tonnagebeperking vloeit logisch voort uit het Verkeersveiligheidsplan van de Vlaamse Regering dat vertrekt vanuit 'vision zero' en vooral focust op de meest kwetsbare weggebruikers (fietsers, voetgangers, jongeren).
8. Een tonnagebeperking is conform de visie op het vrachtrouten netwerk van de Vervoersregio Kempen en conform de wegategorisering van het Vlaams Gewest. (het gaat om een Lokale weg type I (Diestseweg) en een lokale weg type III (Gasthuisstraat))
9. Conform de wegategorisering loopt de gewenste route langs de Ring van Geel, de N19g, E34, N118. Dit traject beperkt het aantal conflicten tussen zwaar vervoer enerzijds en verblijfsfuncties en kwetsbare weggebruikers anderzijds. De N19g Geel-Kasterlee-Turnhout werd uitdrukkelijk met dit doel aangelegd.

Het vrachtvervoer dat zich thans op het traject bevindt, is volgens de meetgegevens van AWW in hoofdzaak bestemmingsverkeer, maar dit is misleidend: er werd een zeer ruime omschrijving van de zone voor bestemmingsverkeer gehanteerd (zie kaartje Bijlage 6: de omrande zone werd beschouwd als de bestemmingszone). De meting op basis van data afkomstig van On Board Units (OBU) reveleert evenwel dat er zelfs dan nog een aanzienlijk deel 'doorgaand verkeer' is, dit wil zeggen vrachtverkeer dat z'n bestemming zeer ver buiten het onderzoeksgebied heeft.

Het hoge aandeel 'vrachtverkeer' op het traject Diestseweg-Gasthuisstraat wordt niet verklaard door een gebrek aan alternatieve routes. Hoger werd al aangegeven dat die er wel al zijn. Die werken bovendien ook al in de praktijk, zoals blijkt uit de omleidingsregeling die thans van kracht is (door de wegenwerken op de Retiesebaan) en die tot op heden tot geen enkele klacht uit omringende straten of wegen leidde.

Die leidt ook tot een aanvaardbare verlenging van de reistijd, zeker als de snelheidslimiet zou worden aangepast aan de feitelijke weginrichting (traject loopt).

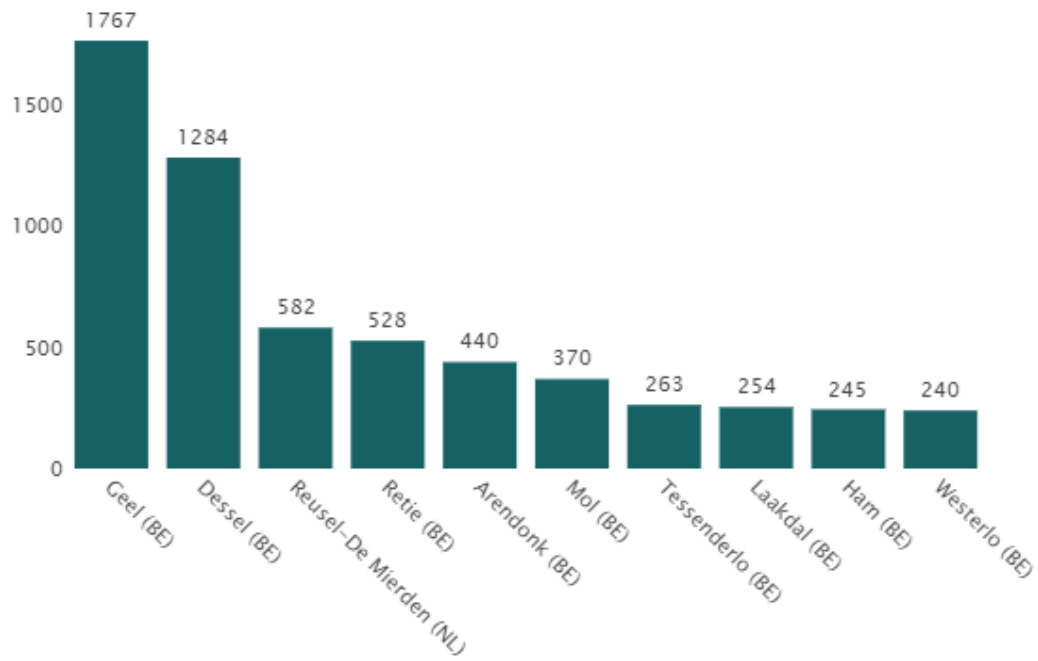
10. Een tonnagebeperking anticipeert op de geplande wegenwerken op de Gasthuisstraat die gepland zijn voor 2023 en die sowieso ook een omleiding van langere duur noodzakelijk zullen maken.
11. Vrachtwagens met een plaatselijke bestemming kunnen uiteraard nog steeds gebruik maken van het traject. De tonnagebeperking geldt 'uitgezonderd plaatselijk verkeer'. Controles kunnen worden uitgevoerd op basis van de ladingsdocumenten (leveringsbonnen).
12. De gemeente Retie plant de ontwikkeling van nog een bijkomende ambachtelijke zone, wat op termijn nog meer vrachtverkeer dreigt te genereren en de verkeersleefbaarheid nog verder onder druk zal zetten.
13. Op korte termijn kan de tonnagebeperking met klassieke handhaving worden afgedwongen. Op langere termijn is het logisch om de (ongewenste) route op te nemen in het netwerk voor de kilometerheffing voor vrachtwagens, zodat de route ook financieel ontraden wordt. Vandaag is de maatschappelijk vanuit verkeersveiligheid ongewenste route de goedkoopste en dus meest aantrekkelijke voor vrachtwagenbestuurders en hun opdrachtgevers.
14. Er is een PRUP in opmaak voor de regionale ontsluiting van Geel. Dit plannings- en besluitvormingstraject zal naar verwachting nog verschillende jaren in beslag nemen. Daarna volgt nog het traject voor de daadwerkelijke aanleg van de weginfrastructuur. Een

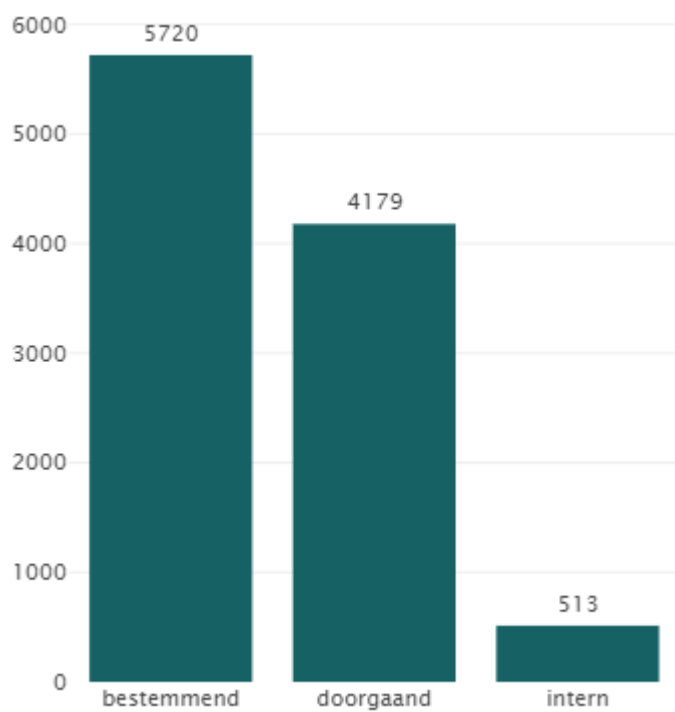
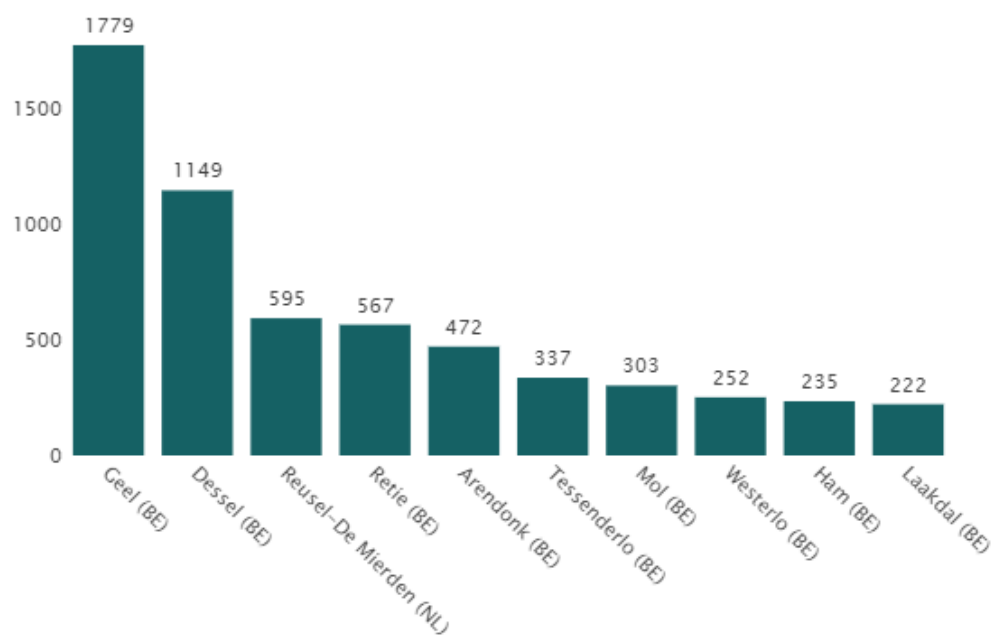
tonnagebeperking moet worden gezien als voorzorgbeleid voor de korte termijn, in afwachting van de lange termijn-oplossingen. Dit is naar analogie met de logica die de Minister hanteert met het afwegingskader snelheidsregimes binnen de bebouwde kom: ook dat beoogt het nemen van een bewarende maatregel in afwachting van een infrastructurele aanpassing die langere tijd op zich laat wachten. Het is immers niet verdedigbaar dat onveilige en onleefbare situaties worden getolereerd met als argument dat er over vele jaren infrastructurele ingrepen zullen gebeuren.

Er wordt voorgesteld om als limiet '3,5ton' te hanteren, zijnde de vrachtwagens die onderworpen zijn aan de kilometerheffing. Het is ook de meest courante tonnagebeperking in ons land en dus makkelijk te communiceren.

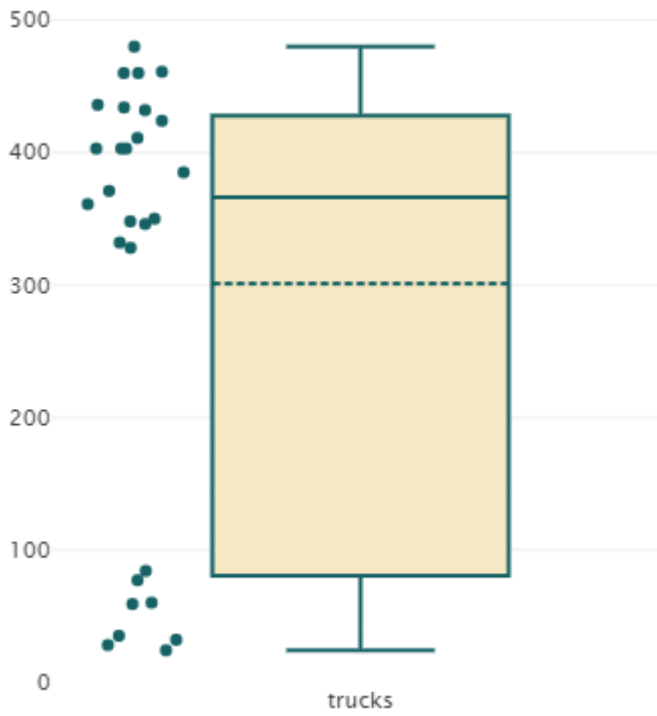
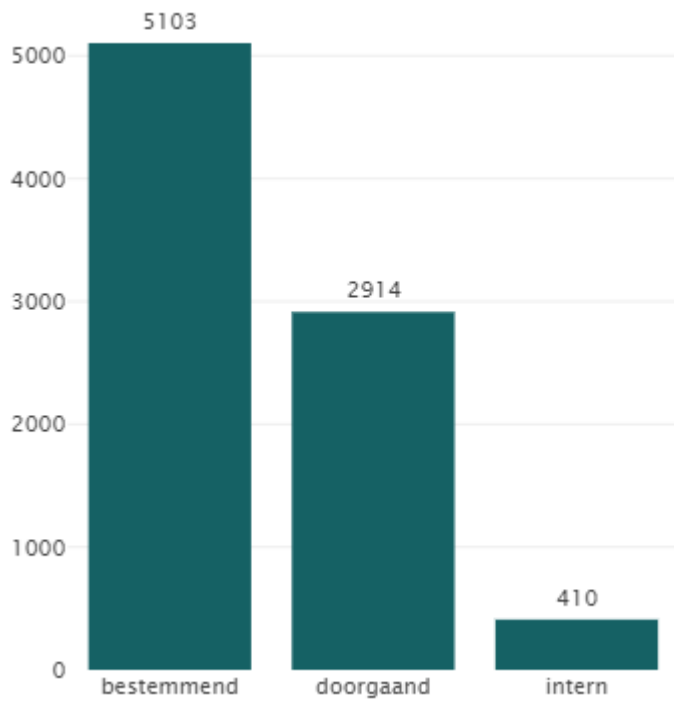
**Deze nota kreeg de steun van alle fracties in de Geelse gemeenteraad.**

**BIJLAGE 1: Data op basis van OBU (vrachtwagens >3,5 ton) (bron: AWV); twee verschillende meetperiodes van telkens een maand: februari 2020 (corona) en oktober 2021**









**BIJLAGE 2: Eigen verkeerstellingen/metingen stad Geel 2021 volledige week:**

Ter hoogte van Gasthuisstraat 47 richting St.-Dimpna (drukste richting): 50km/u

Aandeel zwaar vervoer >10%

Vmax vrachtwagens 76km/u V85 49km/u

Vmax trailers 84km/u V85 48km/u

Vmax auto's 103km/u V85 50km/u

Ter hoogte van Gasthuisstraat 47 richting Diestseweg: 50km/u

Aandeel zwaar vervoer bijna 12%

Vmax vrachtwagens 80km/u V85 48km/u

Vmax trailers 68km/u V85 47km/u

Vmax 98km/u auto's V85 49km/u

Bij eerdere meting over beperktere periode lag aandeel zwaar vervoer hoger.

### **BIJLAGE 3: Leerlingenaantallen**

Totaal aantal leerlingen basisonderwijs direct op/aan het traject binnen perimeter van 300m:

1239 leerlingen

Totaal aantal leerlingen secundair onderwijs direct op/aan het traject binnen perimeter van 300m:

2360 leerlingen

**Totaal aantal leerlingen binnen perimeter van 300m van het traject: 3599 lln**

Sint-Maria 537 lln

Droomgaard Diestseweg 126 lln

Droomgaard Pas 48 lln

SAG 1122 lln

Sint-Dimpna secundair 701 lln

Sint-Dimpna basis 544 lln

SAIO 83 lln

De Burgstraat 306 lln

De Zeppelin 91

Wijkschooltje Galven 41

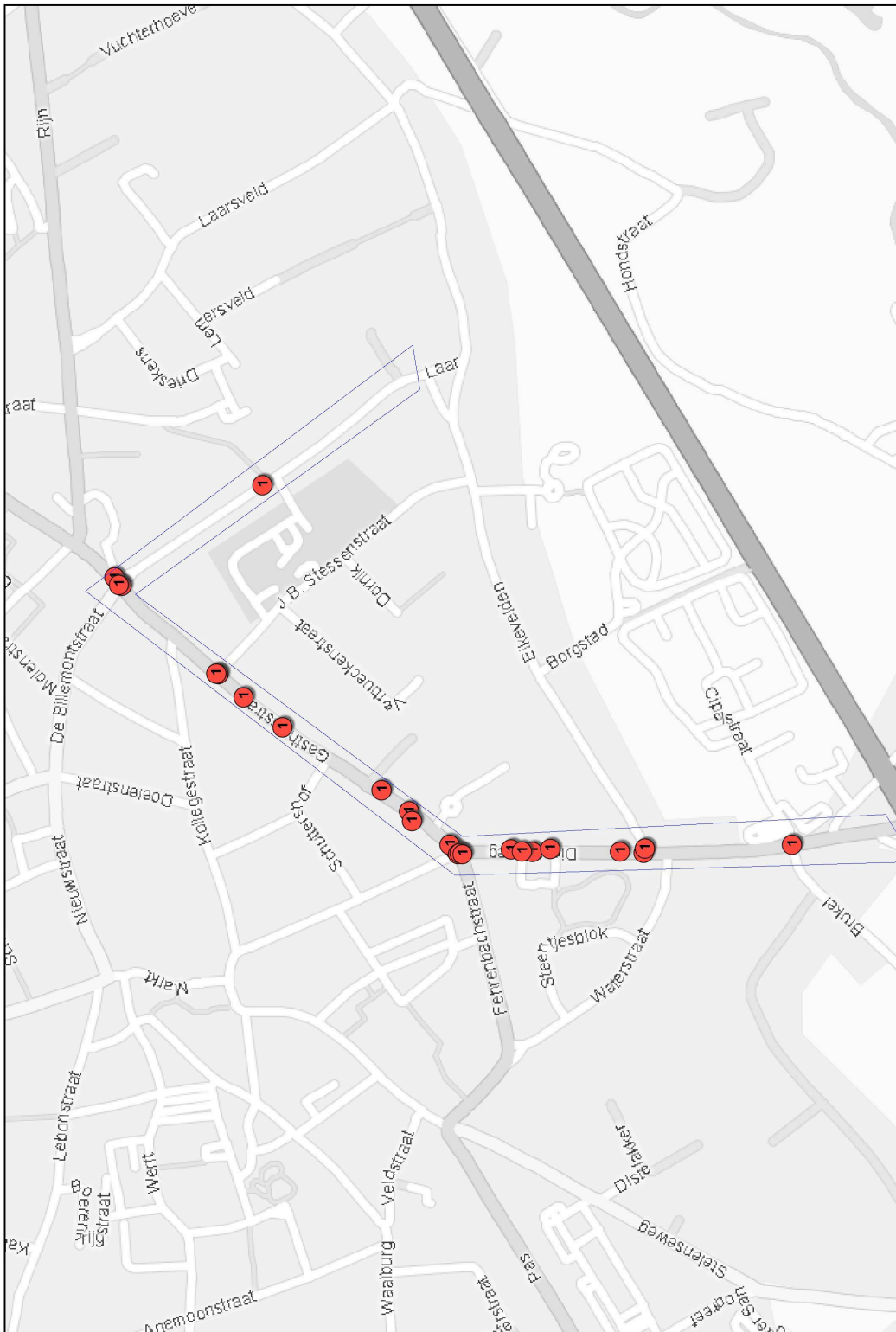
! Daar bovenop wordt het traject uiteraard ook gebruikt door leerlingen/ouders met andere onderwijsinstellingen als bestemming

## BIJLAGE 4 Ongevalscijfers Verkeerspolitie

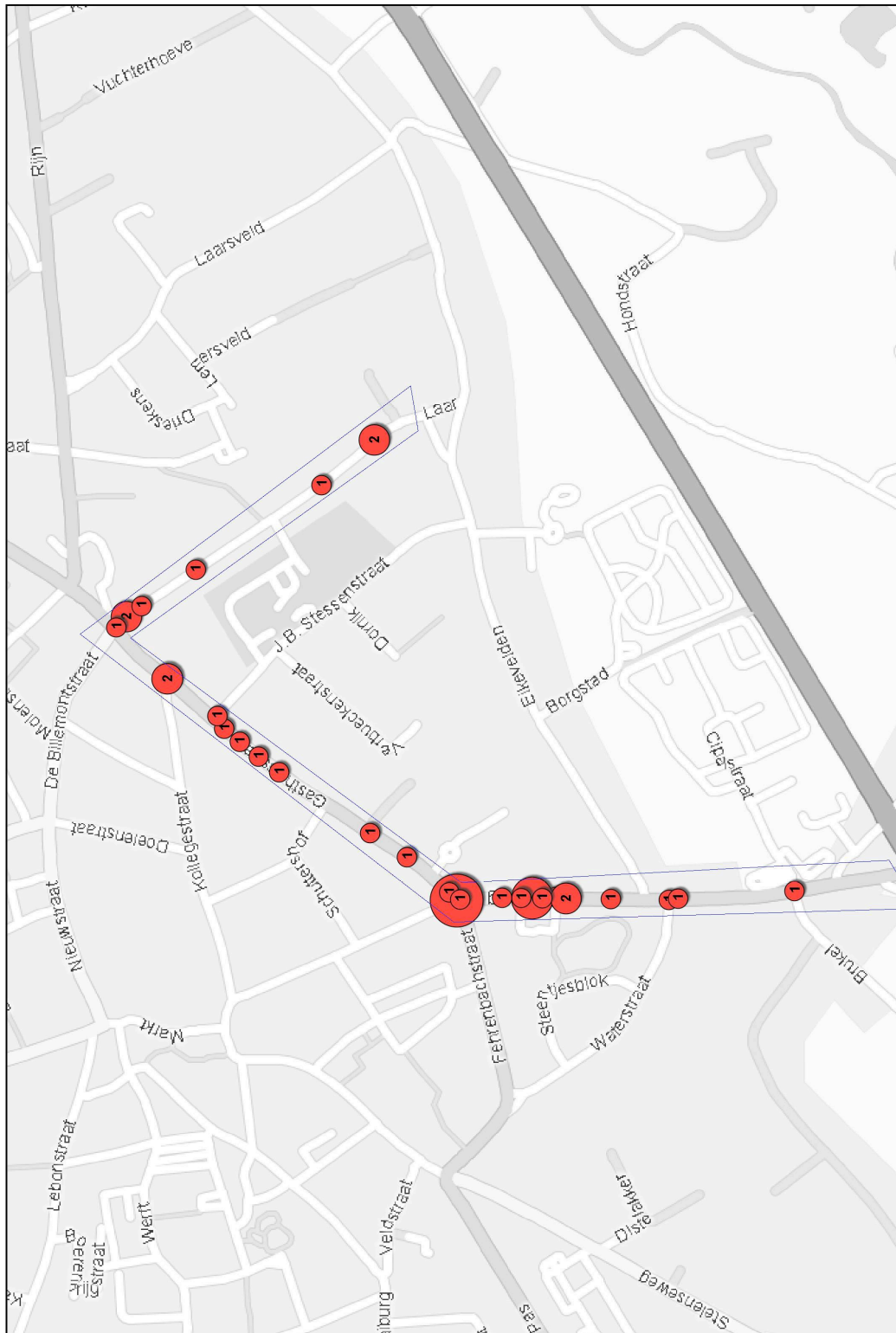
### Overzicht verkeersongevallen 2017 TOT EN MET OKTOBER 2022

Feit + locatie	Jaar						Eindtotaal
	2017	2018	2019	2020	2021	2022	
<b>Verkeersongeval met gewonden</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>24</b>
Diestseweg	2	3	2	1	2	1	11
Fehrenbachstraat	0	0	1	0	1	0	2
Gasthuisstraat	1	2	1	0	2	1	7
Heistraat	0	0	0	0	1	0	1
Laar	0	0	1	0	0	0	1
St.-Dimpnaplein	0	2	0	0	0	0	2
<b>Verkeersongeval met stoffelijke schade</b>	<b>12</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>36</b>
Diestseweg	5	1	0	1	4	3	14
Fehrenbachstraat	0	0	0	0	0	1	1
Gasthuisstraat	4	1	2	3	0	1	11
J.B.-Stessensstraat	0	0	0	1	0	0	1
Kollegestraat	0	0	0	0	1	0	1
Laar	3	1	0	4	0	0	8
<b>Eindtotaal</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>60</b>

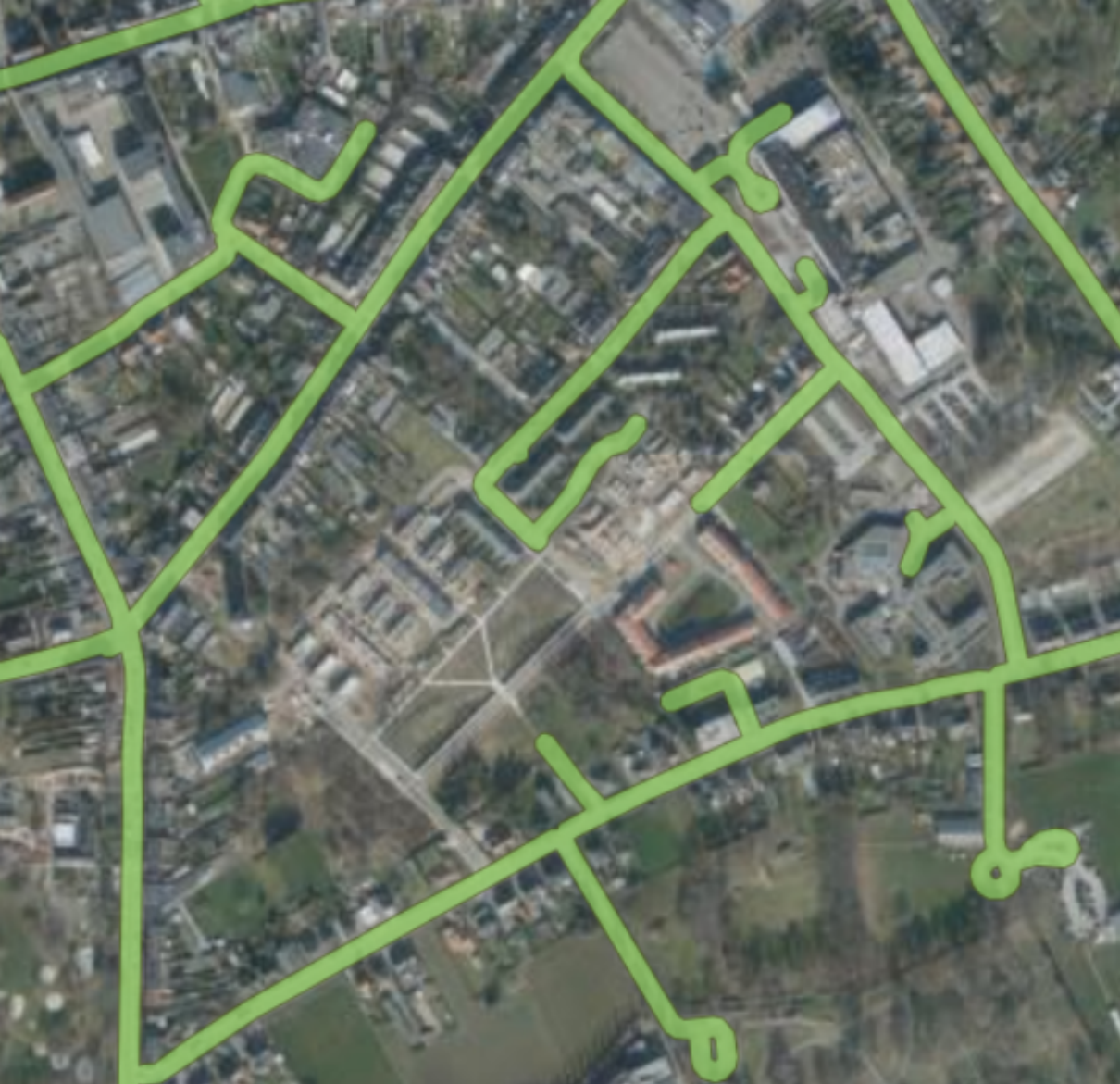
Overzichtsk kaart ongevallen met lichamelijke schade periode 2017-2021:



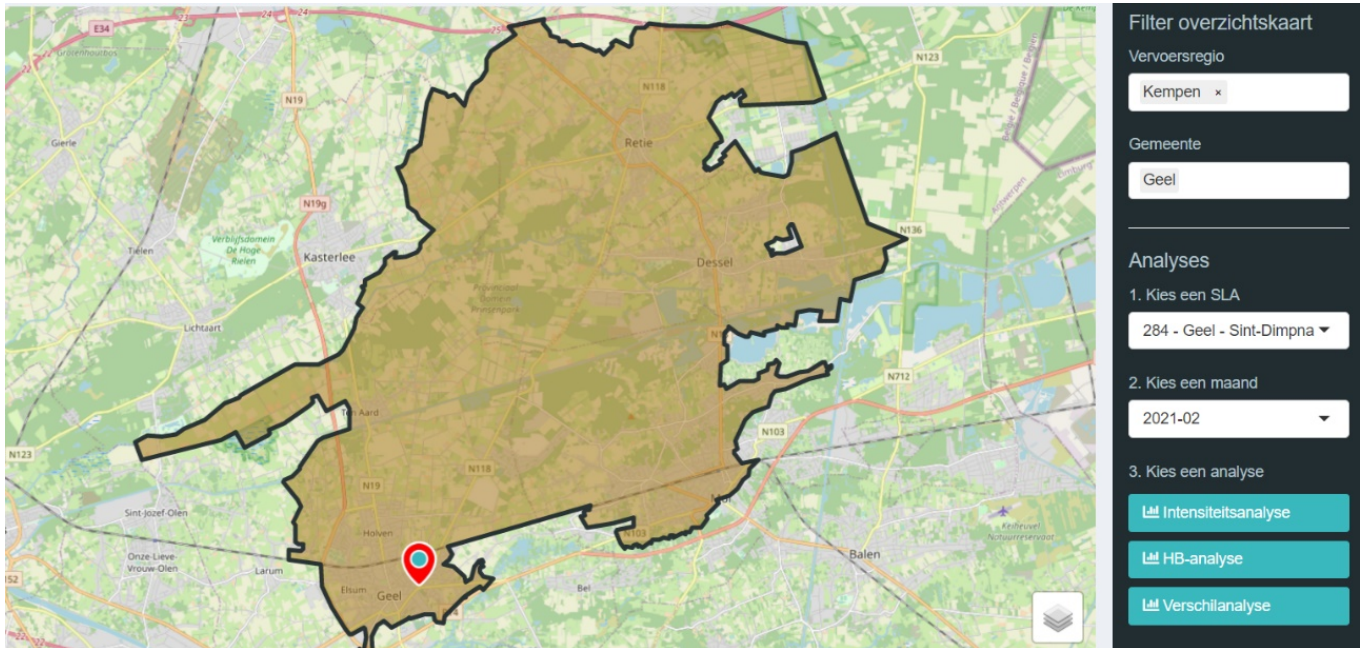
# Overzichtskaart ongevallen met stoffelijke schade 2017-2021



**BIJLAGE 5 Zicht op nieuwe woonontwikkelingen ten zuidoosten van de Gasthuisstraat**



## BIJLAGE 6 'Bestemmingsgebied vrachtvervoer' in de definitie van AWW





## BIJLAGE 7 Luchtkwaliteit: 'Curieuzeneuzen'-onderzoek

