

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 28 november 2019

Voorstel

Bevoegd deputatielid: Luk Lemmens

Telefoon: 03 240 52 65

Agenda nr. 1/3

Voorstel betreffende onderzoek naar het nulalternatief voor de PRUPs Wegverbinding N18-N118 te Dessel, Retie en Mol en regionale ontsluiting Geel bis en onderzoek naar actuele noodzaak aan bedrijventerreinen in die vier gemeenten, ingediend door Ilse Van Dienderen (Groen).

Situering

Nog tot 2 december loopt het openbaar onderzoek van de startnota en procesnota van de PRUPs. Op de commissie van oktober kregen we een toelichting. Bedoeling van dat openbaar onderzoek is vragen en opmerkingen in te winnen over de plandoelstellingen, het proces, de weerhouden alternatieven...

Vandaar dit voorstel van beslissing.

Plandoelstellingen

We hernemen hier de plandoelstellingen uit de startnota. Ons inziens is de noodzaak van bijkomende wegen onvoldoende onderbouwd.

Plandoelstellingen:

1. Realiseren nieuwe verbindingsweg tussen de N118 en het primair wegennet rond Geel (N19g - R14 - N71)
2. Realiseren nieuwe verbinding tussen de N18 en het omliggende wegennet
3. Verbetering van de verkeersleefbaarheid kern van Geel (meer specifiek Sint-Dimpna)
4. Verbetering van de verkeersleefbaarheid in woonkernen Dessel, Mol en Retie
5. Vastleggen van het uiteindelijk gekozen tracé in bestemmingsplan

De plandoelstellingen van de beide PRUPs zijn gebaseerd op een mobiliteitsstudie uit 2007. Sinds die tijd zijn er belangrijke wijzigingen op vlak van mobiliteit opgetreden met een impact op de vier betrokken gemeenten:

- In 2013 is de flyover geopend
- In 2014 is de N19g in gebruik genomen die een groot gedeelte van het noord-zuid verkeer heeft aangezogen
- Door de herbestemming van de N18 (downgrading naar Sec weg III) en van de N118 (upgrading naar Prim weg II) zal deze laatste waarschijnlijk frequenter gebruikt worden. Mol heeft hier op ingespeeld en zijn centrum afgesloten voor doorgaand zwaar verkeer. De weerslag hiervan op de GPS-gebruikers zal voelbaar zijn en al het zwaar verkeer wordt nu door Geel

- centrum, via N118 naar het noorden afgeleid. De N19g biedt hier mogelijk een oplossing, die echter niet onderzocht werd.
- Er is een modale shift in woon-werkverkeer aan de gang. Woon-werk verplaatsingen met elektrische fiets en speedelec zijn een recent en snelgroeiend fenomeen.
 - De recente investeringen van de provincie in fietsostrades spelen in op het groeiende aantal fietsers.

Het probleem St Dimpna moet worden opgelost evenals de overlast van zwaar verkeer door de kernen van Retie, Dessel en Mol. Het is onverantwoord daar nog jaren op te wachten.

Alternatieven voor de extra weginfrastructuur die in de PRUPs onderzocht worden, zijn volgens ons het onderzoeken waard. Dit kan een goedkopere oplossing opleveren incl. de gewenste oplossingen op mobiliteitsvlak. We vragen daarom ook het onderzoek naar een nulscenario, of zo u wil, een nul-plus-scenario. De cruciale weg in dat 'nul-plus-scenario' is de N19g. Echter er zijn op dit moment een paar significante belemmeringen die een optimale verkeersdoorstroming van vrachtverkeer over de N19g belemmeren:

- Obstakel 1: Rekeningrijden op E34 tussen Retie en Turnhout betekent een meerkost voor vrachtvervoer. Het is dus voor transportfirma's financieel nadelig om de veiligste en snelste weg te nemen. Dit kan en mag niet de bedoeling zijn van rekeningrijden. Integendeel, rekeningrijden zou een mobiliteitsturend instrument moeten zijn.
- Obstakel 2: onrechtstreekse Oprit E34 in Turnhout richting Eindhoven. Er is geen rechtstreekse oprit naar Eindhoven, het verkeer moet eerst de rijbaan oversteken met ongewenste wachttijden en verkeersrisico's tot gevolg. De oprit in Retie is daarentegen wel rechtstreeks en dus snel en veilig te nemen.

Deze twee obstakels zorgen ervoor dat grote transporteurs in de streek (DAF trucks, Vansteenbergen) toch teveel de N19g links laten liggen. Deze obstakels hebben helaas hun impact tot in het hart van de stad Geel en op de kernen van Retie, Dessel en Mol.

Plandoelstelling:

6. Verbeterde ontsluiting van de geplande bedrijventerreinen Kievermont en Stenehei

Ons inziens is het een verkeerd uitgangspunt, dat nieuwe wegen dienen aangelegd om nieuw te ontwikkelen KMO-zones te ontsluiten. Met een slim locatiebeleid zijn nieuwe wegen te vermijden. We stellen ons de fundamentele vraag of de bedrijventerreinen Kievermont en Stenehei wel voldoen aan de zgn. 'knooppuntwaarde', cfr. De conceptnota van het Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen.

De KMO zone Stenehei staat in beide PRUPs vermeld als oorzaak voor een wijzigende mobiliteit. Deze KMO zone lijkt om verschillende redenen erg ongelukkig gelegen:

- Ze bevindt zich ver van werknemers, klanten en leveranciers
- Ze bevindt zich ver van de E34 en E313
- Ze ligt quasi aan de ingang van het Prinsenspark, een van de groene longen en recreatieve aantrekkingspolen van de streek.

De conceptnota van het Beleidsplan Ruimte Provincie Antwerpen, evenals het nog in voege zijnde PRSA, staan een beleid voor dat gericht is op het behoud van de –

nog steeds afnemende – open ruimte. Rond het Prinsenveld is er een (ook hier helaas langzaam afnemende) open ruimte die het verdient om gewaardeerd en bewaard te worden. Deze strekt zich uit van de Netevallei over het Kempisch domein tot aan het centrum van Geel.

Hier extra activiteit en mobiliteit genereren gaat in tegen de geest van het open ruimte beleid.

Men moet zich dan ook de vraag durven stellen of de activiteiten uit deze zone niet beter gelokaliseerd kunnen worden in de beter gelegen vrije KMO zones in de streek.

Voor de ontwikkeling van Kievermont bestaat er de opportuniteit om deze zone vooralsnog niet te ontwikkelen. Dit dient uiteraard onderzocht. Het zou echter de meerwaarde hebben dat geen nieuwe weg dient aangelegd. Op het domein Kievermont is ca. 1/3 van de oppervlakte gereserveerd als KMO-zone. Dat gebeurde destijds met het oog op de herlocalisering van zonevreemde bedrijven op heel het Geelse grondgebied. Door de evolutie van het dossier (vernietiging Raad van State van het PRUP de regionale ontsluiting uit 2014), heeft men daarvoor evenwel een andere praktijk moeten hanteren. Te onderzoeken vragen zijn: Hoeveel zonevreemde bedrijven zijn er inmiddels geherlocaliseerd, en naar waar? Hoeveel zonevreemde bedrijven wachten nog op een herlocalisering? Is de behoefte om hen op Kievermont te hervestigen nog even groot als 15 jaar geleden?

Alternatievenstudies

En daarom zijn aanvullende studies nodig. Zo kan een zgn. 'nul-plus-scenario' onderzocht worden, dat voor alle plandoelstellingen alternatieven aanreikt. Het lijkt bijzonder zinvol om dit alternatief te onderzoeken.

Een nieuwe mobiliteitsstudie die een zgn. 'nul-plus-scenario' onderzoekt

Een nul-plus-scenario is het scenario waar de bestaande weginfrastructuur wordt geoptimaliseerd en met andere mobiliteitsinstrumenten wordt gewerkt (zoals duidelijke wegsignalisatie en handhaving).

Te onderzoeken valt volgend – mogelijk – nul-plus-scenario:

- Opheffen obstakel 1: intelligent rekening rijden met een duidelijke communicatie aan de grote vervoerders in de streek
- Opheffen obstakel 2: Extra oprit in Turnhout om de doorstroming en verkeersveiligheid te verbeteren.
- Gewestweg door Geel laten overnemen door de stad: verbod op zwaar vervoer door Gasthuisstraat.
- Het 'nul-plus-scenario' is de facto uitgetest in 2018. De N118 werd in 2018 verschillende maanden afgesloten voor zwaar verkeer. Dit gebeurde zonder (verkeers)problemen.
- Wij pleiten ervoor om de N118 te bannen voor zwaar doorgaand verkeer d.m.v. een tonnagebeperking. De Geelse stadsomgeving van de Gasthuisstraat en St Dimpna zouden onmiddellijk kunnen genieten van een omgeving met een kleinere verkeersintensiteit en dus veiliger, gezonder, vriendelijker, menselijker! Geel wil een snelle oplossing voor het verkeersinfarct in de schoolomgeving van St Dimpna. Deze oplossing kan zoals aangetoond met relatief kleine inspanningen en op korte termijn gerealiseerd worden.

Wij zijn echter geen mobiliteitsdeskundigen.

Dit voorstel van beslissing stelt daarom voor om het zgn. 'nul-plus-scenario' op te nemen als te onderzoeken alternatief in het kader van het ontwerp-PRUP. Zo kan dit scenario ook 'be-MER-d' worden, waardoor een objectieve afweging kan gebeuren tussen de verschillende alternatieven.

Een nieuw 'ruimtelijke economie' onderzoek voor de gemeenten Geel, Mol, Retie en Dessel

Inspiratie voor zulk onderzoek kan gevonden worden in de voorgestelde beleidskader voor het nieuwe beleidsplan ruimte provincie Antwerpen.

Ik citeer uit dit document (p.33):

"De provincie Antwerpen voorziet de juiste functie op de juiste plek (...)

Voor economische ruimte vertrekken we van het principe 'behoud van ruimte, niet van plek'. We behouden en versterken maximaal de goed gelegen economische ruimte en bouwen economische locaties in de open ruimte af."

Zulk onderzoek is hier op zijn plek voor de beide PRUPs, om alternatieven te zoeken voor bedrijventerreinen Stenehei en Kievermont. Mogelijk bestaan er alternatieve locaties, die beter ontsloten zijn, om bedrijventerzones te ontwikkelen, dan wel te herlokalisieren. Het is waardevol om een onderzoek te laten gebeuren van de nog beschikbare bedrijventerreinen.

Een maatschappelijke kosten-batenanalyse kan dit onderzoek complementeren: hierin kan de maatschappelijke kost berekend worden van het aanleggen van nieuwe wegen maar eveneens van het teloorgaan van open ruimte, bufferruimte voor waterbeheer, ruimte voor biodiversiteit; die hebben alle hun ecosysteemdiensten en dus hun waarde. Vermoedelijk zit hierrond heel wat kennis bij het IOK en de POM.

Dit voorstel van beslissing stelt daarom als tweede element voor een onderzoek naar de ruimtelijke economie te voeren in de vier betrokken gemeenten waarbij de nood aan te ontwikkelen bedrijventerreinen onderzocht wordt en waarbij rekening gehouden wordt met beschikbare bedrijventerreinen en te saneren terreinen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse kan dit onderzoek vervolledigen.

Gelet op bovenstaande wordt volgend voorstel van beslissing ter stemming voorgelegd:

De raad beslist om het zgn. 'nul-plus-scenario' op te nemen als te onderzoeken alternatief in het kader van de ontwerp-PRUPs 'regionale ontsluiting Geel bis' en 'Wegverbinding N18-N118 te Dessel, Retie en Mol'. Zo kan dit scenario ook 'be-MER-d' worden, waardoor een objectieve afweging kan gebeuren tussen de verschillende alternatieven.

De raad gelast de deputatie een onderzoek naar de ruimtelijke economie te voeren in de vier betrokken gemeenten waarbij de nood aan te ontwikkelen bedrijventerreinen onderzocht wordt en waarbij rekening gehouden wordt met beschikbare bedrijventerreinen en te saneren terreinen. Een maatschappelijke kosten-batenanalyse dient dit onderzoek te vervolledigen.