

**Vraag nr. 355**  
**van 15 juni 2000**  
**van de heer JAN VAN DUPPEN**

*Industriezones Beerse – Bereikbaarheid*

De industrie op het grondgebied van de gemeente Beerse genereert met een industriële tewerkstelling van 6.800 eenheden de hoogste toegevoegde waarde, namelijk 34 miljard, van het arrondissement Turnhout en 66 % van de toegevoegde waarde van het regionaal stedelijk gebied Turnhout, dat een totale industriële tewerkstelling van ongeveer 16.000 eenheden heeft.

Deze toegevoegde waarde en tewerkstelling zijn evenwaardig met de knooppunten in het netwerk van het Albertkanaal. Het Turnhoutse uitsluitend voorstellen als een landschap van bos en heide, terwijl de Kempense economische activiteiten enkel zouden geconcentreerd zijn langs het Albertkanaal, is bijgevolg onjuist.

Met de ingrijpende wijzigingen aan de toegangsmogelijkheden via wegvervoer die aan de orde zijn, maak ik mij met de werknemers en werkgevers in voornoemde industriezones dan ook zorgen over de blijvende bereikbaarheid van deze belangrijke zones van tewerkstelling in Beerse (130 ha langs kanaal, 160 ha langs N12 Turnhout-Antwerpen). Met verbazing stel ik vast dat de industriezones van Beerse dreigen geïsoleerd te raken.

Graag kreeg ik dan ook toelichting van de minister vice-president over volgende problemen.

1. Waarom wordt de N12 Turnhout-Malle gedegradeerd tot een secundaire weg type III, met accent op openbaar vervoer en fietsverkeer ?
2. Deze N12 vervult nog steeds een belangrijke rol als verbinding tussen de industriezones Malle, Beerse en Turnhout. Aan beide zijden van de N12 zijn er fietspaden die veilig afgescheiden zijn van de rijbaan.

Wat denkt men hier nog meer aan te doen in het kader van die geplande degradatie tot secundaire weg type III?

3. Zullen vrachtwagens in de toekomst normaal de N12 kunnen blijven gebruiken zoals nu ?
4. In het gemeentelijk mobiliteitsplan zijn rotondes gepland op de N12.

Heeft de overheid degelijke argumenten om aan te nemen dat dergelijke kostbare aanpassingen – die ook in hun toepassing problemen zullen scheppen inzake beschikbare ruimte-opervlakte voor de uitvoering – enige verbetering zullen opleveren voor de verkeersveiligheid, zeker die van de fietsers ?

5. De N132 is tijdens de piekuren nu reeds verzadigd.

Wordt een aftakking overwogen naar de industriezone Zuid, zodat deze beter wordt ontsloten en tegelijk de N132 kan worden ontlast ?

6. Kan de minister vice-president duidelijkheid scheppen over de inspraakmogelijkheden van de lokale industrie bij het opstellen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen, in de gemeentelijke begeleidingscommissies en de provinciale auditcommissies, om een evenwichtige oplossing op basis van de verschillende wensen en belangen te realiseren ?

**Antwoord**

1. Het aanduiden van secundaire wegen is een decretale taak van de provincie.

De N12 werd – in overleg met de "mobiliteitspartners" in de provincie Antwerpen (provincie, De Lijn en afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen) – inderdaad geselecteerd als secundaire weg type II. Deze selectie betekent geenszins dat er sprake is van "degradatie". De selectie betekent enkel dat voor deze actueel zeer belangrijke openbaarvervoeras de voorrang wordt gegeven aan het openbaar vervoer en het fietsverkeer. De selectie als secundaire weg type III laat uiteraard nog ander verkeer toe.

2. Dit zal blijken uit een "streefbeeldstudie" die de provincie zal opmaken. Ook de vermelde relatie tussen de industriezones van de drie gemeenten (Beerse, Malle en Turnhout) is nog niet duidelijk.
3. Het gewenste gebruik van de N12 zal moeten blijken uit de streefbeeldstudie die de provincie in samenwerking met het gewest en de betrokken gemeenten zal opstellen.

Het lijkt wel logisch dat de N12 niet wordt gebruikt in een relatie tussen Turnhout en Antwerpen ; de snelweg ligt immers vlakbij, het ge-

bruik van de N12 zal enkel van ontsluitende aard zijn, niet van bindende.

4. Het mobiliteitsplan moet worden gezien als een eerste aanzet van de gewenste heraanleg vanuit het oogpunt van de gemeente. De afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen van de administratie Wegen en Verkeer is in deze bevoegd om de gepaste maatregelen te nemen voor de problemen die zich voordoen. Uiteraard gebeurt dit steeds in overleg met alle betrokken overheden.

Mogelijk zal dit een rotonde zijn, maar zeker is dat niet. Ook dit zal weer moeten blijken uit de streefbeeldstudie.

5. Dit is een voorstel dat in het in opmaak zijnde mobiliteitsplan werd gesuggereerd. Naast het poneren in het mobiliteitsplan van een dergelijke verbinding, zijn er nog heel wat andere aspecten waarmee rekening moet worden gehouden, niet het minst deze van ruimtelijke ordening (kan dit volgens de bestemmingen ?), milieu, enzovoort. Deze mogelijkheid wordt niet a priori verworpen, noch zonder degelijke argumentatie overgenomen.

Het mobiliteitsplan heeft tot hiertoe geen enkele status. Het wordt in augustus voorgelegd aan de Provinciale Auditcommissie. In de gemeentelijke begeleidingscommissie heeft de administratie Wegen en Verkeer een degelijke onderbouwing gevraagd van deze nieuwe verbinding. Tot op heden werd deze onderbouwing nog niet verstrekt.

6. In de procedure van het mobiliteitshandboek wordt in overleg voorzien tussen de zogenaamde beleidsactoren (dit zijn hoofdzakelijk de overheden die het convenant ondertekenden). In vele gemeenten wordt een parallel overleg georganiseerd bij de zogenaamde "belangenactoren" : de krachten binnen elke gemeente die een rol spelen in het mobiliteitsgebeuren. Het behoort echter tot de lokale autonomie om te bepalen hoe dit overleg wordt georganiseerd.

Tot slot wil ik nog meedelen dat het gemeentelijk mobiliteitsplan door de gemeenteraad moet worden goedgekeurd om het aldus het noodzakelijke maatschappelijk draagvlak te verlenen.