

Vraag nr. 164
van 29 januari 2002
van de heer JOHAN MALCORPS

NV Pako Rumst – Mobiliteitseffecten

De Rupelstreek heeft reeds zwaar te lijden van een overmaat aan verkeer en in het bijzonder zwaar vrachtverkeer. Op het industrieterrein Catenberg in Rumst wordt een nieuw distributiebedrijf gepland. Een mobiliteitseffectrapport (Mober) opge maakt door het studie bureau Technum schat dat de oprichting ervan tot een toename van het verkeer zal leiden met zo'n 10 % personenwagens en 19 % vrachtwagens, bovenop de bestaande stroom van zo'n 6.800 voertuigen per dag tussen de E19-autosnelweg en het centrum van Rumst (cf. de verkeerstelling van Igean in de Steenberghoekstraat op 18/10/2000).

Om de bijkomende verkeersoverlast uit de dorpskernen van Rumst en Terhagen te weren, wil men een ontsluitingsweg aanleggen tussen de Steenberghoekstraat en de Hollebeekstraat en het verkeer verder afleiden via de Hollebeekstraat, de Hoge Meentochtstraat, de Slijkenhoefstraat en zo via de N1 naar de E19. Dit is ook de aanbeveling van Technum. Meer zelfs, zonder deze omleidingsweg naar de E19 acht men de oprichting van het distributiebedrijf niet verantwoord.

Op termijn wordt door sommigen ook gedacht aan een ontsluitingsweg achter het industriegebied en een omleidingsweg rond Terhagen tot aan de Hoogstraat en vervolgens de Bosstraat. Deze weg zou een negatieve natuurimpact hebben. Of men suggereert zelfs een extra op- en afrit ter hoogte van het servicestation Fina op de autosnelweg. Deze oplossingen worden door Technum niet verdedigd. Maar door de keuze voor deze vestiging zullen ze in de toekomst allicht opnieuw met meer kracht op de agenda worden geplaatst.

Het is alleszins moeilijk te begrijpen hoe men bij de vestiging van een distributiebedrijf dat een 320 vrachtwagenritten en 540 autoritten per dag extra zal genereren, een toenemende druk op de beide dorpskernen zal kunnen tegenhouden. Het is bijna niet te vermijden dat verkeer bestemd voor het bedrijf via de Tiburstraat en Tuinwijk zou komen en toch het centrum van Rumst zou aandoen. Omgekeerd is het moeilijk te vermijden dat verkeer komende van het bedrijf en rijdende richting Antwerpen vanaf de kruising tussen de Hoge Meentochtstraat en de Hollebeekstraat verder via de kern van Reet en de expresweg N171 naar de E19 zou rijden.

Eén en ander kan maar worden opgelost via een strikte vrachtwagenrouteplanning, die dan ook nog eens stelselmatig moet worden bewaakt, met strenge boetes in geval van overtredingen. Dit zou overigens moeten worden opgezet voor de hele Rupelstreek, zoals ook vermeld in het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek. De bestaande verbodsborden voor vrachtwagens boven de 3,5 ton worden echter nauwelijks nageleefd. Controles gebeuren zelden en de boete is verwaarloosbaar (1.000 fr.).

De vraag is in een dergelijk geval wat de waarde is van een Mober.

Het rapport vermeldt duidelijk dat er een sterke bijkomende verkeerslast gegenereerd wordt, in een situatie die al sterk verzadigd is. De efficiëntie van de oplossing die men voorstelt (de omleidingsweg), is niet verzekerd als men geen vrachtwagenrouteplanning 100 % zeker kan afdwingen, zodat vrachtwagens effectief via de omleidingsweg aan- en afrijden, en niet via andere wegen toch door de diverse kernen rijden.

1. Gaat de minister vice-president er in dergelijk geval van uit dat de bedoelde vestiging uit mobiliteitsoogpunt wenselijk is ?
2. Zo ja, welke oplossing wordt dan in het vooruitzicht gesteld inzake de te volgen (om)wegen enerzijds en inzake de handhaving van het verbod op de toegang van vrachtwagens in de kerner anderzijds ?

Antwoord

Ik ben niet bevoegd om uitspraken te doen over de wenselijkheid van de vestiging van een bedrijf. Deze aangelegenheid wordt bepaald door de bevoegde ministers via de aflevering van een bouw- en milieuvergunning.

Om rekening te houden met de mobiliteitseffecten van dergelijke dossiers dient er in het kader van de bouw- en milieuvergunningsprocedure een mobiliteitseffectrapport opgemaakt te worden. Het komt dan ook aan minister Dirk Van Mechelen en aan minister Vera Dua toe om de vergunning al dan niet te verlenen rekening houdende met de uitkomst van de Mober-studie.

In elk geval is het zo dat het Vlaams Gewest naar aanleiding van de opmaak van het mobiliteitsplan voor de Rupelstreek gesteld heeft dat het geen omleidingswegen zal aanleggen rond de dorpskernen van Terhagen en Rumst. Het is immers niet de be-

doeling om hier bijkomend doorgaand verkeer aan te trekken door de aanleg van omleidingswegen op gewestelijk niveau. Het goedgekeurde mobiliteitsplan beoogt het doorgaand verkeer te beperken door het voorzien in een filter ter hoogte van de dorpskern van Terhagen. Verder kunnen er tonnagebeperkingen worden ingevoerd in de woonkernen.

De gemeente zelf dient hiervoor de nodige initiatieven te nemen. Ook dienen de politiediensten de naleving van een dergelijk verbod te controleren. Het Vlaams Gewest kan hiervoor wettelijk gezien niet instaan.