

Dirk Smout
Den Uil 24
2910 Essen

Essen, 14 februari 2011

Aan het College van Burgemeester en Schepenen
Aan de voorzitter van de GECORO
Heuvelplein 23
2910 Essen

Betreft : Integrale toelichtings- en screeningsnota RUP Lokaal bedrijventerrein
Over d'Aa

Geacht college,
Geachte voorzitter,

Wij hebben kennis genomen van het bovenvermelde document, opgesteld door het studiebureau Arcadis. Wij wensen u hiermee op de hoogte te brengen van ons standpunt hieromtrent, zodat daar in de verdere besluitvorming rekening mee kan worden gehouden.

Wij zijn van mening dat een bijkomende KMO-zone in onze gemeente wenselijk is, maar we hebben ernstige twijfels bij de gekozen locatie. We hebben bovendien zeer grote bedenkingen bij de mogelijke gevolgen van het RUP op de mobiliteit, met name op het verkeer in Over d'Aa. Op die basis kunnen we de plannen zoals ze er nu uitzien niet steunen.

1. Locatie

We wijzen er in de eerste plaats op dat in het Ruimtelijke Structuurplan van de Provincie Antwerpen de kern Essen(-Centrum) als bedrijfsondersteunend hoofddorp wordt aangeduid, niet de kern Horendonk (zie blz. 14 van de nota). Als hiervan wordt afgeweken, zal een grondige motivatie nodig zijn, met name wat de impact op de (verkeers)leefbaarheid van Horendonk betreft.

In dit kader moeten alle mogelijke alternatieven grondig worden onderzocht. Daarbij denken we in de eerste plaats aan een nieuwe KMO-zone die aansluit bij het bestaande industrieterrein Rijkmaker. Daartoe zou een planmatige "ruil" kunnen worden uitgewerkt, waarbij landbouwgebied daar in KMO-zone wordt omgezet, terwijl het gebied aan Over d'Aa opnieuw een landbouwbestemming krijgt.

2. Verkeersintensiteit

In de nota wordt zeer licht over het mobiliteitsaspect heengegaan. Het huidige verkeer op Over d'Aa werd niet gemeten (!) maar enkel geschat op basis van theoretische parameters. Het resultaat valt dan mee. Vervolgens wordt al even theoretisch het bijkomende verkeer ingeschat. De totale som wordt dan al evenzeer op basis van theoretische parameters als aanvaardbaar beoordeeld... Het hele deel 6.1.11. van de nota schiet daardoor tekort en moet volledig opnieuw worden opgemaakt.

Er moet in dat verband op zijn minst in de praktijk worden gekeken naar de huidige verkeersdrukke – een standaard-verkeerstelling door de politie zou daarbij een goed vertrekpunt zijn. Op die manier kan ook rekening gehouden worden met andere verkeersstromen – zo klopt de vaststelling op blz. 32 dat door Schrauwen Transport slechts zeer beperkte activiteiten worden uitgeoefend niet; het huidige gebruik van de terreinen veroorzaakt integendeel vrij veel verkeer.



Bovendien moet een grondige analyse van de bijkomende verkeersstromen worden gemaakt, op basis van verschillende scenario's m.b.t. de invulling van de bijkomende ruimte. Op dit ogenblik is het beleid van Sany er immers blijkbaar op gericht om vooral opslagactiviteiten aan te trekken (zie foto), die zeer veel verkeer meebrengen – meer uiteraard dan een theoretische "gemiddelde" KMO-zone.

Daarbij moet er bovendien rekening mee worden gehouden dat het sturen van het vrachtverkeer vanuit het bedrijfsterrein naar de Ringweg, waar de nota vanuit gaat (zie figuur 11), in de praktijk niet werkt. Op dit ogenblik gaat heel wat verkeer langs de Postbaan : dit is voor de chauffeurs die vanuit Rijkmaker (weegbrug) komen eenvoudiger, en is in heel wat gps-toestellen de aanbevolen route. Zonder vrachtverkeerverbod op Over d'Aa (voorbij Sany) kan de afwikkeling via de Ringweg niet afgedwongen worden – maar een dergelijk verbod lijkt weinig haalbaar in verband met andere bedrijven die in Horendonk gevestigd zijn.

3. In- en uitrit

In de nota wordt uitgegaan van een verbreding van de huidige oprit. Een dergelijke ingreep zou inderdaad bijdragen tot de veiligheid ter plaatse. Er is evenwel niets dat erop wijst dat de betrokken eigenaars hun huis hiervoor zouden willen verkopen (voor één van beide werd recent nog een vergunning afgeleverd) – noch overigens dat Sany hiervoor geld zou willen uittrekken. Op blz. 59 staat bovendien uitdrukkelijk dat geen onteigening wordt overwogen. De verbrede inrit is in de praktijk dan ook (op middellange termijn) wellicht een illusie.

De KMO-zone zou de situatie dan nog ingewikkelder maken. De problemen voor fietsers die op blz. 42 van de nota beschreven worden zullen dan enkel verergeren, maar ook voor het autoverkeer (en de vrachtwagens zelf) wordt de knoop nog erger dan vandaag. Hoe het er nu regelmatig aan toe gaat, blijkt uit de

foto's hiernaast die achtereenvolgens werden genomen (23/11/2010 – 15u59 tot 16u02).

De nota oppert ook de mogelijkheid van een bijkomende uitrit. Deze zou echter een bijkomend conflictpunt met het auto- en fietsverkeer doen ontstaan, wat ons helemaal geen goede oplossing lijkt.

4. Over d'Aa of alternatieve uitweg ?

In de nota worden een aantal verbeteringen aan de verkeerssituatie op Over d'Aa aangekondigd (heraanleg). Het is evenwel onmogelijk om de interactie met de plannen uit de nota te beoordelen zonder te weten voor welk scenario zal worden gekozen. Uiteraard kan een RUP zoals dit er niet komen vooraleer de toekomstige aanpak van het verkeer op Over d'Aa en de invloed van de plannen erop volledig duidelijk is.

Ten gronde lijkt het ons echter vooral noodzakelijk om mogelijke alternatieve ontsluitingsroutes grondig te onderzoeken. Zo zou een rechtstreekse ontsluiting via de Ringweg kunnen worden overwogen.

5. Behoud huidige activiteit

We vragen ons af waarom de plannen uitgaan van het behoud van het huidige distributiebeprijf op deze locatie. De "sterke lokale tewerkstelling" waarvan sprake op blz. 16 moet ons inziens gerelativeerd worden, zeker wanneer deze gerelateerd wordt aan de oppervlakte van het bedrijf. Een volledige omvorming tot KMO-zone, waarbij opslagbedrijven en soortgelijke activiteiten worden geweerd, zou wellicht minder verkeer en meer werkgelegenheid opleveren. Een verhuis van de zone (zie punt 1 van deze brief) zou uiteraard nog beter zijn.

Bovendien is het voor ons onduidelijk in hoeverre de uitgangspunten van de huidige nota samenvallen met de intenties van Sany. Een actieve en loyale medewerking van het bedrijf zal nochtans noodzakelijk zijn om een eventueel RUP ook in de praktijk te realiseren.

Met vriendelijke groeten,
namens de N-VA/PLE-fractie

Dirk Smout, fractievoorzitter

