

Bezwaarschrift dossiernummer OMV_2020145997d

Geachte leden van het college van burgemeester en schepenen,

Bij deze wens ik een bezwaarschrift in te dienen tegen de vergunningsaanvraag 'Parking Remitrans site Fabelta' dat momenteel in openbaar onderzoek ligt. Het betreft de aanvraag voor een 'tijdelijke' inrichting waarbij 50 vrachtwagens gestald zullen worden op de terreinen van het vroegere Fabelta.

Ik ben er me bewust dat de aanvraag betrekking heeft op een terrein dat industriegebied is en waarop dus een zekere bedrijvigheid toegelaten kan worden, maar dit betekent niet dat er niet gekeken moet worden naar de draagkracht van de omgeving en de ernstige impact die dit soort van activiteit heeft op de directe omgeving en de binnenstad.

De aanvraag verwijst daarbij naar het feit dat de gevraagde activiteit op terreinen gebeurt die stedenbouwkundig reeds een vergunde parking vormen. Het spreekt echter voor zich dat beide activiteiten niet met elkaar te vergelijken zijn: Fabelta was een typisch productiebedrijf met weliswaar geregelde aan- en afvoer van grondstoffen en afgewerkte producten, maar dit is onvergelijkbaar met de mobiliteitsdruk ten gevolge van deze aanvraag, waarbij een transporteur vraagt 50 voertuigen te kunnen stallen die dagelijks samen voor 100 transportbewegingen in het centrum zorgen.

Bovendien kan niet naar het verleden gekeken om de huidige aanvraag te rechtvaardigen. De voorliggende aanvraag moet in het licht van de huidige draagkracht van de omgeving bekeken worden. In die zin kan de aanvraag niet anders dan geweigerd worden. Nogmaals: het is denkbaar dat er – gezien de bestemming van het terrein - op de betrokken locatie bedrijvigheid toegelaten wordt, maar dan bedrijvigheid die een aanvaardbaar aantal zware vrachtwagens met zich mee brengt (een drukkerij, een fabrikant van buitenschrijnwerk of meubels...) – geen transporteur die dagelijks honderd zware vrachtwagens door het centrum brengt.

Ter verduidelijking van dit aspect van mijn bezwaar: de route waarlangs de vrachtwagens het centrum in- en uitrijden kruist de Fabriekstraat, gaat vervolgens over de Oude Kaaibrug richting Graanmarkt om vervolgens over het Clement Behnplein op de Mallaardstraat aan te sluiten. Volgende punten met betrekking tot dit traject maken de onverenigbaarheid van de aanvraag met een goede ruimtelijke ordening duidelijk:

- 1) De Fabriekstraat en het jaagpad langs de Dender tussen Fabriekstraat en Oude Kaaibrug is het punt waarlangs dagelijks honderden scholieren en pendelaars uit Meerbeke, Neigem, Liefeninge en Roosdaal richting school en/of station rijden.
- 2) Winter en zomer passeert ook een massa recreatieve fietsers langs het jaagpad, met pieken van een paar duizend op mooie lente- of zomerdagen.
- 3) Eens aan de Oude Kaaibrug komen hier ook nog eens de scholieren en pendelaars uit Denderwindeke en Pollare bij, wat van dit punt het drukste punt van de hele stad maakt voor de schoolgaande jeugd en pendelaars.
- 4) Net op de piek van het aantal vrachtwagens (tussen 16 en 19u, ook de piek van het school- en pendelverkeer) is de zichtbaarheid op dit punt ronduit problematisch en belemmert de pylons van de Oude Kaaibrug dat de chauffeurs een goed zicht hebben op aankomend fietsverkeer.
- 5) Aan de Oude Kaaibrug worden de vrachtwagens bovendien zowel bij het weggrijden van de site als bij het rijden naar de site geconfronteerd met een dodehoekssituatie. De draaicirkel op die locatie is bovendien bijzonder scherp, wat die dodehoekssituatie nog erger maakt.

Ook voor weggrijdende vrachtwagens richting Mallaardstraat is er ter hoogte van de Kaaistraat met het Clement Behnplein een gelijkaardige dodehoekssituatie.

- 6) Vervolgens is er het deel van het traject van de aansluiting van de Kaaistraat op het Clement Behnplein tot de Mallaardstraat. Ik hoop echt dat elk lid van het schepencollege voor de aanvraag behandeld wordt de moeite doet om hier minstens één keer persoonlijk de situatie te gaan bekijken 's ochtends tussen 7u50 en 8u30 en 's avonds tussen 15u50 en 16u15. Parkeer u op het Twijnsterplein en u zal er zelf kunnen vaststellen dat het waanzin is om daar nog eens vrachtwagens door te sturen: fietsers zitten nu al gekneld tussen het drukke autoverkeer.

Tot mijn verbazing lees ik in de aanvraag: "De transportbewegingen worden op bovenstaande manier georganiseerd opdat tijdens de uren waarbij schoolgaand verkeer op de weg is, zo weinig mogelijk vrachtverkeer in de stadsrand te creëren. Het zwaartepunt van de transportbewegingen is gesitueerd tussen 16-19u, waarbij maximaal 14 voertuigen per uur het terrein zullen bereiken". De aanvraag spreekt zichzelf op dit punt flagrant tegen: een organisatie van de transporten om zo weinig mogelijk vrachtverkeer te creëren bij schoolgaand verkeer, maar juist tijdens de 'avondspits' van het schoolgaand verkeer ligt het zwaartepunt van de transportbewegingen met **om de 4 à 5 minuten een vrachtwagen**? De aanvraag wil op die manier de indruk wekken rekening te houden met de omgeving, maar op een behoorlijk absurde manier. Bovendien vernauwt de aanvraag het acute probleem inzake verkeersveiligheid tot de schoolgaande jeugd – uit de bovenstaande gedetailleerde beschrijving van de route blijkt duidelijk dat dit een wel heel beperkte voorstelling van zaken is.

Overall in Vlaanderen zit het fietsgebruik in de lift. Het aantal fietsers is de afgelopen jaren – gelukkig maar – enorm toegenomen. Dat heeft echter een keerzijde: om de zoveel weken lees je wel over een ongeval waarbij een fietser om het leven komt of zwaargewond raakt na een aanrijding door een vrachtwagen.

Mijn kinderen fietsen, samen met honderden anderen, langs het traject dat de vrachtwagens van Remitrans zullen volgen, wanneer ze langs de terreinen van kvk Ninove naar hun school in de binnenstad fietsen. Het knooppunt aan de Oude Kaai en de Dreefstraat is nu al een dagelijkse risico en een helse verkeersknoop. In de andere richting fietsen vele tientallen spelertjes van de genoemde voetbalclub vanuit de binnenstad naar hun trainingen en wedstrijden, langs hetzelfde tracé, en dat precies op het moment met het grootst aantal transportbewegingen.

Indien het stadsbestuur goedkeuring verleent aan dit dossier, creëert het in Ninove een 2^e Tereos. Exact een jaar geleden overleed in Aalst de 11-jarige Celio, na een aanrijding door een vrachtwagen in het centrum van de stad. Ik hoop van harte dat geen van de bevoegde schepenen deze loodzware politieke verantwoordelijkheid wenst te dragen.

Ik reken er op dat deze aanvraag geen goedkeuring krijgt en dat het stadsbestuur eerder inzet op het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers, in plaats van op het verlagen ervan, zoals deze aanvraag voorziet.

Hoogachtende groeten,

Roel Verlinden