

Betreft feedback vzw Cargovil Plus op verslag 29/09 VVR Vlaamse rand en visienota Mobiel Vlaanderen

Na het lezen van beide dossiers informeert het bestuur van vzw Cargovil Plus het volgende:

Algemeen enkele bemerkingen en vragen

- Bemerking dat er bijna geen vertegenwoordiging is van logistieke sector in deze overlegstructuur ondanks focus op logistiek. Te onderzoeken waarom dit zo is. We vinden voldoende aanwezigheid van de betrokken sector zeker belangrijk om visie en plannen steeds te kunnen aftoetsen aan realiteit.
- Vraag of ook de overkoepelende instanties van logistieke sector zoals bijvoorbeeld VIL en Febetra nauw betrokken en geconsulteerd worden? Een totaalvisie vanuit de logistieke sector op federaal niveau lijkt noodzakelijk om de regionale plannen op aan te sluiten.
- De visienota Mobiel Vlaanderen dateert van 2010. Is deze nog actueel gezien de snel evoluerende trends en projecten die finaal al dan niet in uitvoering zijn (cfr. UPlace).
- Niet duidelijk welke criteria, waarop de inplanting van de routes toen werden gebaseerd, momenteel voorrang krijgen:
 - o Factor milieu/duurzaamheid → berekening van CO₂-uitstoot bij afweging bepalen van de routes. Voorbeeld inkomend vrachtverkeer Cargovil vanuit Noorden. Indien afslag Zemst minder CO₂-uitstoot dan via afslag Vilvoorde.
 - o Of wordt factor leefbaarheid als prioritair beschouwd? Als men dan opnieuw bovenstaand voorbeeld neemt van binnenkomend vrachtverkeer Cargovil vanuit Noorden, bekomt men waarschijnlijk tegenovergestelde besluitvorming.
- Wie zal de shift / kost financieren? Wordt er nagedacht over incentives voor bedrijven om hiermee aan de slag te gaan?

Regionaal:

- De zone Cargovil is gelegen op het grondgebied van drie lokale overheden, nl Stad Vilvoorde, Gemeente Grimbergen en Zemst. Het lijkt dan ook logisch en consequent dat de zone langs de twee gemeenten en Stad ontsloten dient te zijn voor (vracht)verkeer:
 - o Langs noordelijke zone via Grimbergen: het idee om de Woluwelaan door te trekken over het kanaal via een nieuwe brug om de bedrijven van de Westvaardijk te ontsluiten wordt positief onthaald. Idealiter met een vlotte verbinding naar de RO.
 - o Langs oostelijke zone via Zemst: ontsluiting via de gewestweg N1 en N267 richting E19.
 - o Langs zuidelijke zijde: ontsluiting via de gewestweg R22, richting de Vuist naar E19 en RO.
 - o Out of the box: kortst mogelijke ontsluiting langs noordelijke kant zou zijn via Houtemsestwg. Nieuwe op- en afrittencomplex t.h.v. E19 dient dan wel ontwikkeld en gebouwd te worden.

- Gezien de druk die momenteel (en in de toekomst), op de Woluwelaan wordt gezet, dringen zich hier aanpassingen op die een vlotte verkeersstroom van vrachtwagens, bestelwagens en autoverkeer garanderen. Probleemsituatie zijn de verkeerslichten t.h.v. de Leuvensestraat bij garage Peeters en de vernauwing van twee naar één rijstrook tot aan het ronde punt.

Mogelijke oplossing:

- De Woluwelaan verbinden met RO en E19 met een brug of tunnel, t.h.v. het ronde punt aan de vuist.
- De middenberm van de Woluwelaan vervangen door rijstroken voor doorgaand verkeer tot in Cargovil. Niet onderbroken door verkeerslichten. Ook geen mogelijkheid om af te rijden.
- Links en rechts van de rijstroken voor doorgaand verkeer telkens een rijstrook voor lokaal verkeer. Het doorgaand verkeer wordt dus expliciet gescheiden van het lokaal verkeer.

Het bestuur stelt zich ten alle tijden bereid om bovenstaande bemerkingen en voorstellen meer in detail toe te lichten.

Met dank voor uw aandacht kijken wij uit naar uw reactie en verder verloop van dit proces.

Beste groeten,

Didier Pierre
Voorzitter vzw Cargovil Plus