

## FAQ-LIJST OVERSLAGHAL MUIZEN

### MOBILITEIT

**Vraag 1: Gaat de overslaghal bijkomend verkeer naar de Leuvensesteenweg brengen?**

**Antwoord:**

Eerst en vooral willen we benadrukken dat de site al langere tijd standplaats is van de Dienst Transport en Inzameling van IVAREM. De overslaghal wordt gebouwd omdat IVAREM oude en duurdere ophaalwagens met afzetcontainers wil vervangen door klassieke ophaalwagens met achterbelading.

Ten opzichte van de huidige situatie gaat de overslaghal dus geen of slechts een zeer beperkte toename van het verkeer op de Leuvensesteenweg veroorzaken.

Studiebureau Antea heeft in opdracht van IVAREM een mobiliteitsstudie uitgevoerd. Hierbij werd het aantal vrachtbewegingen voor zeven scenario's bekeken. In het 'worst case'-scenario, namelijk wanneer alle overslag in Muizen gebeurt, zou er een toename zijn van 7 vrachtbewegingen per dag ten opzichte van de huidige situatie. Dat scenario is echter niet aan de orde aangezien IVAREM de overslag in Lier niet gaat afbouwen en ook gebruik blijft maken van de site van Indaver in Willebroek. Er kan dan ook gesteld worden dat de bouw van de overslaghal geen bijkomend verkeer zal veroorzaken t.o.v. de huidige situatie.

**Vraag 2: Hoeveel vrachtwagenbewegingen genereren de activiteiten van IVAREM op de site?**

**Antwoord:**

Het vrachtwagenpark van IVAREM bestaat uit 12 huisvuilwagens, 1 vrachtwagen met gesloten laadbak, 4 lichte vrachtwagens en 7 containerwagens waarvan er 4 op de site aan de Leuvensesteenweg gestald zijn. De 11 inzamelwagens vertrekken 's morgens met een lege container naar de inzamelgemeente(n) en komen op het einde van de dag met een volle container terug. Van die vrachtwagens komen maximaal 5 vrachtwagens tussentijds binnen om het personeel toe te laten om te eten, een container te wisselen, te wegen of de route te wijzigen.

De 12 andere vrachtwagens vertrekken 's morgens voor de spits en komen in de loop van de namiddag terug naar de stelplaats. Die voertuigen komen gemiddeld 1 maal gedurende de dag terug op de stelplaats.

In onderstaande tabel wordt een overzicht gegeven van het maximaal aantal vrachtwagenbewegingen. Hierbij wordt aangenomen dat een vrachtwagen 2 voertuigbewegingen nodig heeft om het projectgebied te verlaten en terug te keren.

Voertuig	Voertuigbewegingen ochtend – avond (Aantal bewegingen per werkdag)	Voertuigbewegingen tussentijds (Aantal bewegingen per werkdag)	Totaal aantal voertuigbewegingen per werkdag
Inzamelwagens	22 bewegingen	10 bewegingen	32 bewegingen
Andere vrachtwagens	24 bewegingen	24 bewegingen	48 bewegingen
<b>Totaal</b>	<b>46 bewegingen</b>	<b>34 bewegingen</b>	<b>80 bewegingen</b>

Bovenstaande tabel geeft de huidige situatie weer, nl. het gebruik van inzamelwagens met afzetcontainers. De bouw van de overslaghal zal geen extra bewegingen veroorzaken aangezien 1) IVAREM het wagenpark niet gaat uitbreiden en 2) de overslag in Lier en op de terreinen van Indaver in Willebroek behouden blijft. Er zal dus geen extra aanvoer van afvalstoffen zijn in vergelijking met de huidige situatie.

**Vraag 3: Is in de mobiliteitsstudie van Antea rekening gehouden met toekomstige projecten in de buurt (bv. Spreeuwenhoek)?**

**Antwoord:**

Studiebureau Antea heeft bevestigd dat toekomstige projecten zoals Spreeuwenhoek mee zijn genomen bij de voorstudie die aan de eigenlijke mobiliteitsstudie voorafging. Aangezien de vrachtbewegingen van en naar de site van IVAREM quasi volledig buiten de spitsuren plaatsvinden en de verkeersontwikkeling van een project zoals Spreeuwenhoek voornamelijk tijdens de spitsuren plaatsvindt, werd geconcludeerd dat beide verkeersstromen niet interfereren en dat toekomstige projecten zoals Spreeuwenhoek niet meegenomen dienden te worden in de eigenlijke mobiliteitsstudie.

**Vraag 4: De administratieve zetel van IVAREM verhuist van de Schoutetstraat naar de Leuvensesteenweg. Gaat dat geen bijkomende verkeershinder veroorzaken?**

**Antwoord:**

Wanneer het kantoorgebouw van IVAREM afgewerkt is, verhuizen ongeveer 28 administratieve medewerkers van de Schoutetstraat naar de Leuvensesteenweg. De meeste werknemers komen met de wagen naar het werk. De verhuis van de administratieve zetel zal dus bijkomend verkeer genereren tijdens de spitsuren. In de mobiliteitsstudie werd echter geconcludeerd dat die bijkomende verplaatsingen geen bijkomende problemen gaan veroorzaken aangezien het verkeer dat zij genereren voor meer dan 90 % in de tegengestelde richting van de drukste verkeersstroom zal verlopen.

**Vraag 5: Voert IVAREM afvalstoffen af per trein?**

**Antwoord:**

IVAREM heeft tot 2014 gebruik gemaakt van het spoor om afvalstoffen af te voeren naar de verwerkingsinstallatie in Geel. De exploitant kon de regelmatige afvoer van containers echter niet verzekeren. Dat bemoeilijkte het opzetten van een goed logistiek systeem. Het spoorvervoer was bovendien veel duurder dan transport over de weg. Daarom werd in 2014 beslist om afvalstoffen niet langer per spoor af te voeren.

**Vraag 6: Waarom kiest IVAREM voor het goedkoopste transportmiddel (weg) en niet het meest ecologische transportmiddel (trein)?**

**Antwoord:**

De beslissing om afvalstoffen af te voeren over de weg, werd niet alleen om financiële redenen genomen. Ook de onbetrouwbaarheid van de spoorwegen was een reden. Om een goed draaiend logistiek systeem op te zetten, is het belangrijk dat containers op de afgesproken tijdstippen opgehaald en teruggebracht worden. Spoortransport kon die garanties niet bieden. Het gebeurde meermaals dat volle containers niet opgehaald werden en lege containers niet tijdig terug waren of op een verkeerde plaats afgezet werden. Dat bracht allerhande logistieke problemen met zich mee.

IVAREM engageert zich er echter toe om de haalbaarheid van spoortransport opnieuw te bekijken als de bouwwerken voor de overslaghal afgerond zijn en de hal in exploitatie genomen is (voorzien voor eind 2017).

**Vraag 7: Is de Leuvensesteenweg wel een goede locatie als IVAREM toch geen transporten via het spoor doet?**

**Antwoord:**

De site blijft interessant voor IVAREM omwille van de centrale ligging in het werkingsgebied en de aanleg van een tangent tussen de E19 en de N15 met een doorsteek naar de Leuvensesteenweg via de Motstraat. Daarenboven blijft het de ambitie van IVAREM om in de toekomst opnieuw transporten via het spoor te doen. De aanwezigheid van spoorinfrastructuur op de site is dan een voordeel.