

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 33
van **IMADE ANNOURI**
datum: 11 oktober 2019

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

N171 Rumst - Milieueffectrapport (MER) fase 3

Op 8 mei 2019 vond een infovergadering ('ontwerpsessie') plaats over het project van de doortrekking van de N171 in Rumst, naar aanleiding van de opmaak van het project-MER doortrekking N171 fase 3 door Tractebel. Hoewel deze ontwerpsessie zeker zinvol was, heeft die ook enkele relevante vragen opgeleverd.

1. Aanwezigen hadden de indruk dat uit een veel te ruime omgeving mensen uitgenodigd werden, waardoor lokale bezwaren ondergesneeuwd raakten.

Wat was de doelgroep van deze ontwerpsessie?

2. Kan de minister aangeven of een recent mobiliteitsonderzoek is opgemaakt waaruit kan worden afgeleid dat de aanleg van deze doortrekking nodig dan wel zinvol is? Welke mobiliteitseffecten ambieert het project? Is dit onderzoek voldoende multimodaal doorgevoerd? Kan ze bevestigen dat dit onderzoek ook de samenhang met het functioneren van de A12 en eventueel toekomstscenario's voor de A12 meeneemt? Kan ze dit onderzoek bezorgen?
3. Het project heeft reeds een lange voorgeschiedenis. Vraag is of de beleidscontext nog wel met dit project te verzoenen valt (bouwshift, geluidshinder, ...) Vandaar de vraag naar de manier waarop het MER zal worden opgemaakt.

Is reeds uitgemaakt of het project project-MER-plichtig dan wel screeningplichtig is?

4. Meer in het bijzonder wil ik de minister er op wijzen dat voor deze weg met de realistisch te verwachten verkeersintensiteit een bufferzone van 300 meter wordt vereist teneinde de gezondheidsrisico's voor omwonenden en vooral kinderen en senioren te beperken. Binnen deze zone wonen honderden mensen, bevinden zich drie scholen, een ziekenhuis en verzorgingsflats.

Zal dit in het MER onderzocht worden op een onafhankelijke manier?

5. Wat is de timing van het project? Wanneer is de uitvoering van het project in het bijzonder investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gepland?
6. Wanneer is het openbaar onderzoek gepland over het project-MER, dan wel de screeningnota voor het project-MER?
7. Wanneer is het openbaar onderzoek over de omgevingsvergunning gepland?
8. Welk communicatietraject plant de minister/de administratie voor de betrokken bewoners?

9. Wat is de stand van zaken met betrekking tot de onteigening van het tracé? Is de toekomstige zate van de weg reeds volledig onteigend? Hoeveel percelen dienen nog onteigend?
10. Heeft de minister in een oplossing voorzien voor de twee landbouwbedrijven wier bedrijfsoppervlakte doormidden wordt gesneden door de weg?

ANTWOORD

op vraag nr. 33 van 11 oktober 2019

van **IMADE ANNOURI**

1. Er werd geopteerd om in 2019 en 2020 zoveel mogelijk mensen de kans te geven om mee na te denken over het project van de doortrekking van de N171 in Rumst en dit tijdens verschillende inspraakmomenten, zoals hetgeen waarnaar verwezen wordt.

De ontwerpessie waar in deze vraag naar verwezen wordt, was de tweede in een reeks van deze momenten.

De doelgroep voor deze inspraakmomenten zijn alle geïmpacteerden uit de ruime omgeving van het project. Het is immers door alle belanghebbenden en geïnteresseerden uit de ruime omgeving nauw bij de opmaak van deze studie te betrekken dat de Vlaamse overheid een zo juist en volledig mogelijk beeld krijgt van de noden en behoeften maar ook van de impact van het project.

Ook bij een project van dergelijke omvang zoals het project van de doortrekking van de N171 in Rumst overstijgt die impact de onmiddellijke buurt en is het dus belangrijk om de inspraak ruim genoeg te organiseren.

Gezien de impact het grootst is op de onmiddellijke omgeving, ligt het zwaartepunt van het participatietraject dan ook op de inspraak van deze belanghebbenden zodat het weinig aannemelijk is dat de lokale bezwaren ondergesneeuwd worden zoals de vraagstelling insinueert.

Zoals aangehaald, worden er verschillende inspraakmomenten voorzien. Het inspraaktraject startte met luisterdagen eind maart en begin april 2019. Daarop konden de eigenaars en gebruikers van het projectgebied en de georganiseerde stakeholders hun bezorgdheden en aandachtspunten formuleren. Hiervoor werden onder meer uitgenodigd: de scouts en Chiro, de verschillende scholen, het AZ, het woonzorgcentrum, de hulpverlenings- en politiezone, de fietsersbond, de boerenbond, UNIZO, VOKA, maar ook de actiegroepen LSA-Schoner Leven, Fase 3 en een Brug te Ver.

Met deze gesprekken werden de thema's die het meest leefden duidelijk.

Tijdens het tweede inspraakmoment (de eerste Expressdag of 'ontwerpsessie') van 8 mei 2019 ging het brede publiek met deze thema's aan de slag.

De doelstelling van deze Expressdag was volgens het Agentschap Wegen en Verkeer bewust iedereen de kans te geven zijn mening te geven en deze mee op te nemen bij de globale beoordeling. Net omwille hiervan werden de uitnodigingen naar een breed publiek verzonden, zij het met expliciete nadruk op de onmiddellijke omgeving van het tracé : in eerste instantie zijn al de mensen uit de onmiddellijke buurt persoonlijk uitgenodigd met een bewonersbrief. Andere deelnemers zijn uitgenodigd via een digitale nieuwsbrief waar iedereen met interesse in het project zich voor kon inschrijven of via publieke kanalen zoals de communicatiekanalen van de gemeente (website,...) en de pers.

De deelnemerslijsten (met adresgegevens) van deze sessie tonen aan dat het vooral mensen uit de onmiddellijke omgeving waren die aanwezig waren. Op basis van de deelnemerslijsten blijkt dat op de 209 inschrijvingen 41 mensen niet uit Reet of Rumst kwamen. In dat geval ging het om mensen uit Aartselaar en Kontich. De

meerderheid van de deelnemers kwam uit de Pierstraat, Predikherenhoevestraat en uit de wijk rond de Rozenlaan, met andere uit de kern van het project...

Ik kan dus met zekerheid stellen dat lokale bezwaren en wensen ruim aan bod zijn gekomen. Het is echter ook zo, en dat is ook de bedoeling van dergelijke sessies, dat mensen uit de ene buurt of straat geconfronteerd worden met mensen uit een andere buurt of straat, met belangen die soms tegengesteld (en soms gelijk) zijn aan de hunne. Hierdoor worden deelnemers uitgenodigd verder te kijken dan de impact op de onmiddellijke omgeving van hun eigen huis of straat, zeker wanneer deze bekommernissen ingegeven zijn door andere geïnteresseerde burgers. Het is net de uitdaging van dergelijke ontwerpessies om een gemeenschappelijke grond te vinden en een oplossing die voor iedereen werk- en leefbaar is.

2. De algemene doelstelling is om de Rupelstreek een betere toegang geven tot het hogere wegennet, de industrieterreinen vlotter ontsluiten en het sluipverkeer uit de dorpskernen van Rumst, Aartselaar en Boom weren.

Dit gebeurt gefaseerd.

De eerste twee fasen zijn afgerond:

- Fase 1: aanleg van de rotonde boven de A12
- Fase 2: 'De Banaan' tussen het industrieterrein van Niel en de N177.

Om het sluipverkeer uit de woonwijken te weren en de doortochten van Mortsels en Borsbeek te ontlasten van doorgaand sluipverkeer en zwaar verkeer in het bijzonder, wil het Agentschap Wegen en Verkeer werk maken van de laatste fase:

- Fase 3: de doortrekking van de N171 tussen de rotonde boven de A12 (ter hoogte van het AZ Heilige Familie) tot aan de Eikenstraat op de grens met Kontich en Rumst.

De derde fase van de N171 moet vooral de Pierstraat in Aartselaar ontlasten van de hoge verkeersdruk en de verkeersveiligheid en leefbaarheid van deze woonstraat bevorderen.

Daarnaast verbindt de weg het stedelijk gebied rond Boom (Rumst, Niel, Aartselaar, Schelle) met het hoofdwegennet in oostelijke richting. De Rupelstreek is namelijk in westelijke en in zuidelijke richting moeilijk ontsluitbaar.

Veiligheid voor de zwakke weggebruikers vormt een belangrijk aandachtspunt. Door een vlotte verbinding voor auto- en vrachtverkeer aan te leggen, verbetert op de lokale wegen de verkeersveiligheid voor fietsers en voetgangers en de doorstroming voor openbaar vervoer. Er wordt derhalve voldoende aandacht besteed aan het multimodaal vervoer.

Rond de verbindingsweg wordt een voldoende fijnmazig fiets- en voetgangersnetwerk aangelegd om de kernen met elkaar te verbinden, maar ook om de verbinding te maken met het ziekenhuis, de scholen en de lokale recreatiedomeinen.

Het is niet de bedoeling om de N171 te laten functioneren als verbindingsweg tussen de A12 en de E19 op het niveau van de hoofdwegen. Daarvoor dienen de ring van Antwerpen (R1) en de ring van Brussel (R0). Daarom wordt er geen op- en afrit voorzien van de N171 en de N177 naar/van de A12 ter hoogte van de rotondebruggen.

Alle verschillende varianten die bepaald worden in de goedgekeurde scopingnota worden onderzocht naar hun effecten, dus ook hun mobiliteitseffecten. Het is daarbij de bedoeling dat ook de nulvariant onderzocht wordt, met name de variant waarbij de verbinding NIET wordt aangelegd om zo de verschillen goed in beeld te krijgen.

Alle mogelijke varianten en alternatieven worden onderzocht.

Hieruit zal dan de noodzaak alsook de relevantie al dan niet blijken van het de aanleg van de doortrekking van de N171 in Rumst.

3-4. De afgelopen jaren is er al veel studiewerk verricht en werd een eerste ontwerp opgesteld. Dit ontwerp wordt in 2019-2020 verder onderworpen aan een milieueffectenrapport (project-MER).

Hierbij worden de effecten van de nieuwe verbindingsweg op mens en milieu grondig bestudeerd, uiteraard aan de hand van de huidige, recente parameters. Dat laat toe om het ontwerp zo goed mogelijk in de omgeving in te passen en de effecten op de omgeving te beperken. Alle mogelijks relevante elementen zullen bestudeerd en geverifieerd worden o.a. op vlak van haalbaarheid. Indien hieruit blijkt dat een bufferzone voorzien dient te worden zal dit uiteraard op een onafhankelijke manier onderzocht worden in het MER.

5-8. Met de input van meer dan 200 deelnemers gingen de onderzoekers verder aan de slag. Binnen de contouren van de reservatiestrook gingen ze na wat de verschillende varianten en inrichtingsmogelijkheden zijn waarvoor een breed draagvlak kan gevonden worden en lieten ze op welke milieueffecten onderzocht moeten worden. Deze informatie wordt nu gebundeld in een scopingnota.

Begin 2020 krijgt iedereen de kans om tijdens een publieke raadpleging van 30 dagen zijn mening te geven over deze scopingnota. Het brede publiek kan reageren:

- op de voorgestelde varianten en zelf bijkomende varianten indienen die eveneens onderzocht moeten worden,
- nagaan of de voorgestelde scope van het milieueffectenonderzoek voldoende breed is en suggesties doen voor bijkomend onderzoek naar mogelijke effecten.

Om de inhoud van de scopingnota en de inspraakmogelijkheden goed te duiden, wordt bij de start van de publieke raadpleging een informatiemoment georganiseerd. Na deze publieke raadpleging start het eigenlijke milieueffectenonderzoek van de weerhouden varianten. Hierbij kijken de onderzoekers niet alleen naar de effecten van een nieuwe weg, maar maken ze ook de vergelijking met de zogenaamde nulvariant, waarbij de weg er niet komt maar er eventueel wel andere beheersmaatregelen genomen worden.

Tegen de zomer van 2020 worden de onderzoeksresultaten voorgesteld aan de bevolking in een derde informatieronde.

Pas daarna maakt de Vlaamse overheid een definitieve keuze.

Eens de keuze gemaakt is, worden de plannen in detail uitgetekend.

Met dit ontwerp wordt een omgevingsvergunning aangevraagd. Parallel lopen de grondverwervingen verder.

De werken op het terrein starten zodra de omgevingsvergunning en de onteigeningen rond zijn. Dit is ten vroegste in 2021.

Door te voorzien in verschillende inspraakmogelijkheden en informatierondes zullen de betrokken inwoners in de hoogst mogelijke mate betrokken worden en geïnformeerd worden, en dit bij alle stappen in het proces.

9. Zoals in het antwoord op vraag nr. 2 opgenomen werd, zijn de eerste 2 fases van het project reeds gefinaliseerd.

Voor fase 3 zijn er 72 percelen te onteigenen:

- 45 daarvan zijn reeds verworven,
- 8 zijn eigendom van de gemeente Rumst, hierover worden de nodige afspraken gemaakt met de gemeente,
- Voor 6 percelen werd al een akkoord bereikt, waarbij enkel nog de afhandeling van de akte noodzakelijk is

10. Tijdens de onderhandelingen werd/wordt steeds gepoogd een oplossing voor iedereen te voorzien, zo ook dus voor de twee landbouwbedrijven die zich langs het tracé bevinden.