

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 496
van **FREYA SAEYS**
datum: 7 maart 2016

aan **JOKE SCHAUVLIEGE**
VLAAMS MINISTER VAN OMGEVING, NATUUR EN LANDBOUW

Doortrekken N41 Aalst - Milieueffectenrapport

Het is al langer duidelijk dat de ondernemers in Dendermonde en Aalst de gewestweg N41 het liefst doorgetrokken zien. In 2005 werd de N41 zelfs opgenomen door toenmalig gouverneur André Denys als een missing link binnen het Oost-Vlaamse wegennet. Verkeer dat vanuit Sint-Niklaas naar Aalst wil, kan de N41 gebruiken, maar die stopt in Dendermonde.

Die doortrekking is slechts een realistische optie wanneer eerst gesleuteld wordt aan de verkeersproblematiek op de Aalsterse ring en wanneer alle tracés voldoende onderzocht worden. In 2014 vernietigde de Raad van State het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) voor de aanleg van de weg tussen Dendermonde en Aalst. De Raad van State formuleerde een negatief advies over het ontwerp van het gekozen tracé. Grootste struikelblok bleek het milieueffectenrapport dat in het vorige dossier niet genoeg zou zijn uitgewerkt.

1. Hoever staat het met het nieuwe RUP-ontwerp voor de doortrekking van de N41?
2. Zal naast het onderzoeken van nieuwe tracés ook het zogenaamde nultracé (of betere uitbouw via de bestaande wegen) als volwaardig alternatief onderzocht worden?
3. Werd reeds een nieuwe milieueffectenrapportage aangevat? Zo ja, wat is hier de laatste stand van zaken?

ANTWOORD

op vraag nr. 496 van 7 maart 2016

van **FREYA SAEYS**

Het PRUP "Secundaire wegverbinding tussen Aalst en Lebbeke" te Aalst, Dendermonde en Lebbeke wordt opgemaakt door de provincie Oost-Vlaanderen vanuit haar eigen bevoegdheid. Onderstaande informatie werd mij bezorgd door de administratie van de provincie Oost-Vlaanderen.

Het PRUP werd een eerste maal op 16 oktober 2012 goedgekeurd. De Raad van State vernietigde dit besluit op 14 mei 2014 omdat de wettelijk verplichte natuur- en boscompensatie voor de doortrekking van de N41 al op planniveau moest worden geregeld.

De compensatie moet vorm krijgen door de gebieden nodig voor de boscompensatie aan te duiden, wat op verzet kan stuiten bij de eigenaars van de te herbestemmen gronden. Om de heropstart van het PRUP haalbaar te maken, wil de provincie daarom de compensatie beperken tot wat strikt noodzakelijk is. Ze wil daarom eerst tot een technisch ontwerp komen dat toelaat nauwkeurig te bepalen hoeveel terrein-inname het wegtracé en zijn aanhorigheden vragen. Dat beperkt de impact van de herbestemming van de gronden en dus ook het aantal gronden die nodig zijn voor de boscompensatie. Dat tracé wordt dan de basis voor een nieuwe plan-MER.

De provincie had vorig jaar reeds een eerste overleg met het agentschap Wegen en Verkeer over de heropstart van het PRUP. Het agentschap ging hierover intern beleidsmatig terugkoppelen.