

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 1596

van **TINNE ROMBOUTS**

datum: 22 september 2016

aan **BEN WEYTS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT, OPENBARE WERKEN, VLAAMSE RAND, TOERISME EN DIERENWELZIJN

Regio Antwerpse Gordel-Klein-Brabant - Nieuwe verbindingsweg Nx

Op 27 maart 2009 herbevestigde de Vlaamse Regering ca. 9.600 ha agrarisch gebied in de Antwerpse Gordel Klein-Brabant meteen werd ook het operationeel uitvoeringsprogramma goedgekeurd. De Vlaamse Regering stemde in met de herbevestiging van de Ettenhovense Polder als er volledige beleidsmarge zou blijven voor de realisatie van de Nx – een nieuwe verbindingsweg. In functie van die Nx werden al enkele stappen gezet.

Volgende stappen werden reeds gezet en staan gepland:

- a) In 2008 werden met een tracéstudie drie trajecten onderzocht waarlangs de weg zou kunnen lopen.
 - b) Plan MER werd uitgevoerd en uiteindelijk goedgekeurd door de VR op 19 december 2012. In dit plan MER werden de 3 tracés onderzocht, er werd geen voorkeurstracé naar voren geschoven. In dit plan MER werd ook het zogenaamde nul+ alternatief onderzocht.
 - c) Op 24 april 2013 beslisten de gemeenten Kapellen en Stabroek dat het tracé 3a hun voorkeur wegdraagt.
 - d) In maart 2014 werd het algemeen rapport van het LER gepubliceerd dat in het najaar 2013 en voorjaar 2014 werd opgemaakt.
 - e) In december 2015 heeft Vlaamse minister van mobiliteit Ben Weyts 750.000 euro ingeschreven in de meerjarenplanning van het Agentschap Wegen en Verkeer voor de NX. Het bedrag dient voor de nodige onteigeningen van de landbouwgronden, in 2018.
 - f) In een volgende stap zal Ruimte Vlaanderen een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) opmaken voor het gekozen tracé. Dat GRUP legt een reservatiestrook vast. Het kan eveneens uitspraken doen over de vorm en de inrichting van de nieuwe verbindingsweg en milderende maatregelen. Tegelijk zal AWW het ontwerp en de project-MER opmaken. Daarbij houdt het rekening met de effecten op landbouw, leefmilieu en natuur, en met de versnippering van de open ruimte. Om het GRUP af te stemmen op de resultaten van de project-MER en omgekeerd, lopen de opmaak van het GRUP en het project-MER samen.
1. Is er in de schoot van de Vlaamse Regering en/of op administratief niveau (Vlaams) al een fundamentele discussie gevoerd over de noodzaak voor een nieuwe verbindingsweg?

Zo neen, waarom niet?

Zo ja, wanneer en welke partners waren betrokken (Vlaamse Regering, Vlaamse administraties, middenveldorganisaties,...)

Zijn hiervan verslagen en kunnen deze ter beschikking gesteld worden van het parlement?

Indien men reeds tot een conclusie gekomen is, wat is dan de beslissing en wat is de motivering hiervoor?

2. Werden de 3 tracés en de 0+ variant voldoende en volgens dezelfde detailgraad onderzocht en afgewogen ten opzichte van elkaar?

Werden ze ook voldoende onderzocht naar alle gevolgen voor land- en tuinbouw (zie ook vraag 3)?

Indien dit niet het geval zou zijn, wat is hiervoor dan de reden?

3. Het LER werd opgemaakt najaar 2013 en voorjaar 2014.

Was er op dat moment al voldoende info over de modaliteiten van de Nx om een goede inschatting te maken van de impact op landbouw?

4. In het kader van mobiliteit en havenactiviteiten kan men voorzien dat de situatie in en rond Stabroek, Hoevenen en Kapellen in 2016 niet meer hetzelfde is als in 2007-2008. We moeten opmerken dat in de afgelopen 10 jaar belangrijke evoluties plaatsvonden, die naar alle waarschijnlijkheid een belangrijke impact hebben op de noodzaak van een nieuwe verbindingsweg.
5. Recent werd het op- en afrittencomplex in Brecht vervolledigd waardoor heel wat mensen uit Brecht en Wuustwezel niet langer binnendoor naar de A12 rijden maar wel langs de E19.

Klopt dit en kan in beeld gebracht worden welk effect dit heeft op de verkeersdrukte op andere plaatsen?

- a) De parking aan het station Noorderkempen werd uitgebreid wat aantoonde dat mensen steeds meer gebruik maken van de trein als ideaal vervoersmiddel naar de stad.

Heeft de minister met zijn federale collega overleg gehad op hoe en op welke termijn het gebruik van dit station nog meer geoptimaliseerd kan worden t.v.v. het wegverkeer? Wat is hiervan het resultaat en/of welke opties zijn nog in bespreking. Tegen wanneer is hierover meer duidelijkheid?

Is er onderzocht of er vanuit het station Noorderkempen op een meer regelmatige basis een bus kan ingelegd worden richting de haven? Zo ja, wat was het resultaat en met welke motivatie? Zo nee, waarom niet?

- b) Eén van de doelstellingen van de Nx is om het verkeer sneller af te leiden naar de A12, maar waar we moeten vaststellen de afgelopen jaren dat de filedruk (en dus de vertragingstijden) enkel maar oplopen.

Wordt deze vaststelling gedeeld en/of kan dit cijfermatig onderbouwd worden? Op welke wijze wordt hier rekening mee gehouden of welke impact heeft dit op het proces van de Nx?

- c) Tijdens de werken in het dorpscentrum van Stabroek werd een verkeersinfarct verwacht, maar het tegendeel bleek waar te zijn. Het verkeer verspreidde zich en de mobiliteit bleek gedurende de hele periode geen probleem te zijn.

Worden deze ervaringen gedeeld en/of kunnen deze cijfermatig worden onderbouwd? Welke conclusies kan men uit deze ervaringen trekken?

- d) Werden er in de loop van het proces (voorbereiding project-MER, RUP), mogelijks rekeninghoudende met ervaringen en evoluties, alternatieve suggesties bezorgd door partners betrokken in het proces en/of door het studiebureau zelf?
 - e) Is er een actualisatie van de mobiliteitsgegevens 2007 beschikbaar om een goed onderbouwde beslissing te nemen?
6. Er moet een gewestelijk RUP worden opgemaakt.
- Heeft de Vlaamse Regering de resultaten van het MER al besproken? Heeft de minister de beslissing tot tracékeuze op basis van de beschikbare info uit het plan MER en LER reeds genomen en voorgelegd aan de Vlaamse Regering? Zo niet, waarom niet?
7. Uit de LER blijkt dat elk tracé een serieuze impact heeft op een aantal landbouwbedrijven en de sector aldaar.
- Wat zijn de financiële gevolgen van een mogelijke inplanting van een Nx?
- Wat zullen eventuele bedrijfsverplaatsingen kosten?
- Wat zullen de gevolgen zijn van het verloren gaan van huiskavels?
- Wat zullen milderende maatregelen zijn en wat zullen die kosten?
8. Het geld waarin voorzien wordt, zou gebruikt worden voor de onteigeningen van landbouwgronden.
- Hoe zal men tewerk gaan?
- Vereist het beschikbaar stellen van budget geen formele beslissing van de Vlaamse Regering over het te realiseren tracé?
- Wanneer zouden de onteigeningen ter plaatse kunnen starten?
9. Ter plaatse werd aan landbouwers reeds tweemaal gevraagd om opmetingen te doen op hun percelen, in functie van tracé 3a.
- Kan dit zonder formele beslissing van de Vlaamse Regering en is dit de normale gang van zaken?

ANTWOORD

op vraag nr. 1596 van 22 september 2016

van **TINNE ROMBOUTS**

1. De procedures met betrekking tot de aanleg van de Nx te Stabroek/Kapellen zijn lopende. Zoals u aanhaalt is er een tracéstudie uitgevoerd, een plan-MER, en een LER. De volgende stap in deze procedure is de opmaak van een GRUP.

2. , 3. & 4.

Deze vragen vallen onder de bevoegdheid van de minister van Omgeving, Natuur en Landbouw.

- 5.

- a) In het voorbereidend onderzoek is voor alle scenario's, inclusief het nulalternatief en het "nul+"-alternatief, uitgegaan van een volwaardig op- en afrittencomplex in Brecht.
- b) Het station Noorderkempem is een belangrijk aandachtspunt binnen het Gewestelijk ExpressNet Antwerpen (GEN). Dit GEN wordt momenteel onderzocht door de NMBS i.s.m. de verschillende partners. Zoals u mogelijks reeds vernomen heeft zullen vanaf december 2016 alvast een aantal bijkomende piekurtreinen worden voorzien tussen het station Noorderkempem en de Stad Antwerpen.

Er is geen verder onderzoek gevoerd naar een mogelijke nieuwe busverbinding vanuit station Noorderkempem met het Antwerps havengebied. Uit de ervaring bij de VVM De Lijn blijkt dat, in deze context, oplossingen op maat van specifieke bedrijven meer kans op succes hebben. Het zeer verspreid liggen van zowel herkomsten als de bestemmingen binnen het uitgestrekte havengebied, in combinatie met de specifieke werkuren van vele havenbedrijven (meestal buiten file-uren), maakt dat, in deze context, een enkele busverbinding vanaf het station Noorderkempem moeilijk een volwaardig alternatief kan bieden voor deze pendelaars. Daarnaast gelden in de meerderheid van de bedrijven in de Antwerpse Haven specifieke cao-bepalingen met betrekking tot collectief vervoer. Dit laatste sluit dan ook zoals eerder gezegd beter aan op maat van de bedrijven en de werknemers.

- c) De beoordeling van de verschillende scenario's is gebeurd op basis van het Provinciaal Verkeersmodel Antwerpen. In het toekomstmodel (BAU 2020) wordt rekening gehouden met wijzigingen in verkeersintensiteiten, infrastructuur, enz.
- d) Er is geen onderzoek gebeurd naar eventuele mobiliteitsverplaatsingen tijdens deze specifieke werfstoestand. De door u aangehaalde situatieschets valt evenwel moeilijk te rijmen met het geleverde onderzoek binnen het kader van de plan-MER.

- e) Er werd een stakeholderanalyse uitgevoerd door de studiebureaus die het dossier begeleiden. Alle stakeholders werden tijdens een overleg gehoord en konden wensen, kansen en eisen formuleren.
 - f) Er zullen een aantal nieuwe berekeningen gebeuren m.b.v. het meest recente verkeersmodel in het kader van de project-MER.
6. Deze vragen vallen onder de bevoegdheid van de minister van Omgeving, Natuur en Landbouw.
7. en 8.

De door de vraagsteller vermelde kosten zijn nog niet begroot. Er is immers nog geen tracékeuze vastgelegd.

9. Volgens de informatie van mijn diensten is aan landbouwers éénmaal gevraagd om opmetingen te doen. Deze metingen waren noodzakelijk in het kader van de verschillende vooronderzoeken en hebben vooralsnog geen betrekking op mogelijke specifieke onteigeningen.