

**SCHRIFTELIJKE VRAAG**

nr. 968  
van **BERT MAERTENS**  
datum: 6 april 2018

---

aan **BEN WEYTS**

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

---

*Omvorming N49 - Bereikbaarheid Damme - Deelprojecten Hoeke en Lapscheure*

De N49 wordt omgebouwd tot een autosnelweg. De inwoners van Damme stellen zich vragen over de bereikbaarheid van Damme en de deekernen na de omvorming.

1. Hoe wordt de bereikbaarheid vanaf de omgevormde N49 van Damme en de deekernen verzekerd na de werken?
2. Werd de impact op het zwaar verkeer van de verschillende mogelijkheden om Damme en de deekernen te ontsluiten, bestudeerd? Zo ja, wat waren de bevindingen?
3. In welke mate en hoe wordt de provincie West-Vlaanderen betrokken bij dit project? Wordt er advies gevraagd?

Wat betreft het deelproject Hoeke.

4. Werd het definitieve ontwerp reeds opgemaakt?
5. Zo ja, werd reeds gestart met de inname van de percelen en werd het dossier reeds aanbesteed?
6. Indien het definitieve ontwerp reeds werd opgemaakt: verschilt het tracé van de parallelweg van het aangepaste streefbeeld uit 2015? Zo ja, in welk opzicht?

Wat betreft het deelproject Lapscheure.

7. Werd het definitieve ontwerp reeds opgemaakt?
8. Zo ja, werd reeds gestart met de inname van de percelen en werd het dossier reeds aanbesteed?
9. Indien het definitieve ontwerp reeds werd opgemaakt: verschilt het tracé van de Vredestraat van het aangepaste streefbeeld uit 2015? Zo ja, in welk opzicht?

**ANTWOORD**

op vraag nr. 968 van 6 april 2018

van **BERT MAERTENS**

---

1. De N49 wordt inderdaad omgebouwd tot een hoofdweg (autosnelweg). Dit betekent dat de huidige (lichtengeregelde) kruispunten van het lokale wegennet met de N49 op termijn verdwijnen. Om de toegankelijkheid van de kernen, gelegen in de omgeving van de N49, toch mogelijk te maken, werd er daarom reeds in het streefbeeld (dd. 2004) voor geopteerd om langs grote delen van de N49 een ventweg te realiseren. Die ventweg moet deze lokale verplaatsingen opvangen. Het zal mogelijk zijn om ter hoogte van de Oude Sabsweg/Oude- Heernisstraat, aan de Damse Vaart te Hoeke, via de omgelegde Vredestraat te Lapscheure en aan Den Hoorn op deze ventweg te komen.
2. Het zwaar verkeer voor de haven van Zeebrugge zal door de realisatie van de hoofdweg (autosnelweg) waar zich geen conflicten/kruispunten meer situeren niet meer geneigd zijn om te kiezen voor het onderliggend wegennet. Zij zullen voor de lange afstandsverbindingen normaalgezien kiezen voor het traject waar ze het snelst zijn en dat zal de hoofdweg zijn.  
Het lokale zwaar verkeer dat de kernen van Damme moet bedienen zal van het lokale wegennet kunnen gebruik maken zoals vandaag. Zij zullen wel moeten kiezen om ofwel in Maldegem ofwel in West-Kapelle de autosnelweg te verlaten. Zij zullen - als ze in Maldegem afrijden - er dan voor kunnen kiezen om ofwel de ventweg langs de N49 ofwel via de N9 de verschillende bedrijven van Damme te bereiken.
3. De provincie is zowel lid van de GBC (Gemeentelijke Begeleidingscommissie) als van de RMC (Regionale Mobiliteitscommissie), waar het ontwerp besproken en vastgelegd wordt. Voor het detail ontwerp werd onder andere samengewerkt met de provincie in het kader van de visie voor de Damse Vaart.
4. Inderdaad, momenteel gebeuren nog de laatste aanpassingen voor de aanvraag van de omgevingsvergunning.
5. Het definitieve onteigeningsplan is zo goed als klaar. De onteigeningscommissaris is de procedure aan het opstarten. Er zijn al gesprekken geweest met een aantal eigenaars/huurders van getroffen percelen.
6. In 2015 werd geen aangepast streefbeeld opgemaakt. In 2015 werd het plan-MER goedgekeurd. Dit plan-MER was het eindresultaat van een studietraject die in 2013 gestart was met een haalbaarheidsstudie.  
Na dit plan-MER werden voor Hoeke een 4-tal alternatieven voor de kruising van de Krinkeldijk/Damse Vaart-Oost met de nieuwe ventweg t.o.v. elkaar afgewogen. Deze alternatieven zijn gebaseerd op het plan-MER maar zijn verder gedetailleerd in een ontwerpstudie. Deze ontwerpstudie werd in de unieke verantwoordingsnota behandeld en deze unieke verantwoordingsnota werd besproken op de GBC en voorgelegd aan de RMC (november 2016). Inhoudelijk wijkt de keuze van het ontwerp in de unieke verantwoordingsnota niet af van het plan-MER dd. 2015, het gaat om een verfijning van de keuzes uit het plan-MER.
7. Er is nog geen definitief ontwerp opgemaakt. Er is onlangs beslist om een externe ontwerper aan te stellen om de voortgang te bespoedigen.

8-9. Aangezien het ontwerp nog afgewerkt moet worden, is dit niet van toepassing.