

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 743

van **IMADE ANNOURI**

datum: 11 februari 2021

aan **LYDIA PEETERS**

VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Economisch Netwerk Albertkanaal (ENA) Wommelgem-Ranst - Deelprojecten

Eind vorig jaar keurde de Vlaamse Regering het geactualiseerd samenhangend gebiedsprogramma 'ENA/Wommelgem-Ranst' goed. Men volgde daarbij drie sporen: het herstructureren van bestaande bedrijventerreinen en het creëren van aanvullende ruimte voor bedrijvigheid, de ontsluiting van deze gebieden via een verbreding van de E313 en de aanleg van de A102 tussen Ekeren en Wommelgem (intussen ook onderdeel van het complex project Oostelijke Verbinding) en de creatie van een Groenpool Antwerpen.

1. Blijft de realisatie van de nieuwe bedrijventerreinen in de zone ENA/Wommelgem-Ranst gekoppeld aan de ontsluiting via de verbrede E313 en de aanleg van de A102, en dus aan de voleinding van het complex project Oostelijke Verbinding?
2. Zijn de plannen voor de verbreding van de E313 onlosmakelijk verbonden met de aanleg van de A102?
3. Worden de plannen voor de aanleg van één of meerdere bijkomende op- en afrittencomplexen op de A102 en E313/E34 meegenomen in de verdere afwegingen (complex project - gebiedsprogramma)?
4. Momenteel kreunen de dorpscentra in Wijnegem, Oelegem en Wommelgem onder de verkeerslast die de overvolle snelweg ontvlucht.

Hoe zal men voorkomen dat bijkomende industriële ontwikkelingen de woonkernen in de omgeving zullen ontzien?

5. In de beslissing heeft men het over een 'hoogwaardige openbaarvervoerverbinding'.
 - a) Wat houdt de reeds gerealiseerde hoogwaardige openbaarvervoerverbinding tot Wommelgem precies in?
 - I. Graag een overzicht van het aantal lijnen, de haltes, de frequentie en de amplitude van deze verbinding.
 - II. Op welk deel van het traject kunnen de buslijnen gebruikmaken van een vrijliggende busbaan?
 - III. Wordt deze openbaarvervoerverbinding intensief gebruikt? Graag een overzicht van de reizigers aantallen van het voorbije jaar.
 - b) Welke extra openbaarvervoerverbindingen zullen er in de tweede fase gerealiseerd worden? Graag een volledig overzicht van de bestaande plannen.

- c) Welke doelgroep heeft men voornamelijk voor ogen voor deze openbaarvervoerverbindingen (pendelaars, inwoners van Wommelgem en Ranst, werknemers in Wommelgem en Ranst)?
 - d) Op welke manier zullen deze openbaarvervoerverbindingen bijdragen aan de modal shift?
- 6. Is al bekend wie de geplande Park & Ride ter hoogte van de Q8 in Ranst zal aanleggen en uitbaten?
 - 7. Welke geluidswerende maatregelen zullen ontwikkeld worden in dit plan om de geluidsoverlast voor de omwonenden te beperken?

ANTWOORD

op vraag nr. 743 van 11 februari 2021

van **IMADE ANNOURI**

1. De realisatie van de nieuwe bedrijventerreinen in de zone ENA/Wommelgem-Ranst blijft gekoppeld aan de ontsluiting via de verbrede E313 en de aanleg van de A102, en dus aan de realisatie van het complex project Oostelijke Verbinding.
2. Een verbreding van de E313 vanaf de R1 tot Wommelgem verplaatst enkel de bottleneck, en is dus geen oplossing voor de structurele file.

De mogelijke aanleg van de A102 heeft wel een invloed op de te verwachten intensiteiten op de E313 in de zone tussen Ranst en de R1. Deze twee projecten zijn dus inderdaad onlosmakelijk verbonden aan elkaar.

3. Het complex project Oostelijke Verbinding, waarover de Vlaamse Regering op 11 december 2020 de startbeslissing heeft goedgekeurd, bestaat uit verschillende infrastructuuronderdelen, waaronder ook de E313 (tussen R1 en Ranst) en de A102. In het complex project zullen ook de noodzaak, locatie en vormgeving van de op- en afritten worden onderzocht.
4. Het plan-Mer 'A13/E34 tussen de verkeerswisselaars 'Antwerpen-Oost' en 'Ranst (PLMER-0188-GK, goedgekeurd op 31/03/2017)' onderzocht de mogelijkheid om eventuele bijkomende industriële ontwikkelingen te Wommelgem en Ranst te ontsluiten. Bijkomende industriële ontwikkelingen langs de E313 zullen naar het hoofdwegennet worden ontsloten via een gesloten systeem. Dit betekent dat de nieuwe bedrijventerreinen enkel via de snelweg bereikbaar zullen zijn. Voor actieve weggebruikers en OV telt dit uitgangspunt niet. Daarnaast zullen ook aan het hoofdwegennet aanpassingen moeten gebeuren die voorwerp uitmaken van het complex project 'Oostelijke verbinding'.
5. a) I. Hierbij de frequenties van deze lijn:
 - lijn 1008 (tram 8 P+R Wommelgem – Astrid): elke 8' in de spits; elke 10' in de dal. De enige halte van deze tram in het gebied Wommelgem/Ranst is de eindhalte, P+R Wommelgem, amplitude op weekdays tussen 4.51 uur en 00.38 uur
 - lijn 1415 (snelbus Antwerpen – Beerse – Turnhout): rijdt slechts enkele keren per weekdag (in de spits)
 - lijn 1416 (snelbus Antwerpen – Wechelderzande – Turnhout): elk uur in de dal; elk kwartier in de spits amplitude op weekdays tussen 5.53 en 20.47 uur op weekdays
 - lijn 1417 (snelbus Antwerpen – Zoersel – Turnhout): 2 keer per uur in de dal; elk kwartier in de spits amplitude op weekdays tussen 5.30 en 21.51 uur
 - lijn 1418 (snelbus Antwerpen – Lille – Herentals): alleen in de spits (elk uur)
 - lijn 1427 (snelbus Antwerpen – Zandhoven – Herentals): elk uur in de daluren, circa 3 keer per uur in de spits, amplitude op weekdays tussen 6.19 en 20.24 uur
 - lijn 1429 (snelbus Antwerpen – Zoersel – Lille – Herentals): elk uur (in spits + dal), amplitude op weekdays 6.40 en 18.58 uur

Geen enkele van deze snelbussen heeft een halte op het grondgebied van Ranst en Wommelgem.

- II. Deze hebben geen haltes in het betrokken gebied, maar hebben nu een vrije busbaan vanaf Wechelderzande (oprit E34 nr 21) / Massenhoven (oprit E313 nr 19) tot net vóór de afrit 17 Borgerhout (waar de E34 de Cornelissenlaan kruist).

III.

Lijnnummer	2020
1008	676.722
1415	38.063
1416	216.122
1417	381.266
1418	15.145
1427	155.399
1429	111.731

*Met reizigers wordt het volgende bedoeld:

- reizigers die zich verplaatsen met een MOBIB abonnement: niet elke opstap wordt gescand door alle abonnees. Daarom worden de gemeten scans opgehoogd o.b.v. een onderzoek dat het effectieve scangedrag in kaart brengt. Het scangedrag wordt beïnvloed door verschillende factoren zoals bv het type periode (school vs vakantie), tijdstip van de dag (spits/dal), regio (stad/streek),...Om evoluties in het scangedrag op te volgen, wordt dit onderzoek op regelmatige basis herhaald.

- Reizigers die zich met een 'biljet, kaart of dagpas verplaatsen worden niet opgehoogd.

- Reizigers met een Mobiel vervoerbewijs (biljet, kaart of dagpas): hiervan is geen lijn en ritcontext gekend. Ze worden toegewezen aan de lijnen volgens het gebruik van de reizigers van de 'gewone' biljetten kaarten of dagpassen en vervolgens opgehoogd o.b.v. %overstappen gemeten bij dezelfde groep.

- b) Het is onduidelijk wat in deze vraagstelling juist met "een tweede fase" wordt bedoeld. In het Routeplan van de Vervoerregio Antwerpen (met horizon 2030) wordt gewag gemaakt van een hoogwaardige openbaar-vervoerverbinding, al dan niet aan de hand van een verlenging van de tramlijn, tot ter hoogte van de P+R Ranst en eventueel verder (oksel samengaan beide snelwegen E313 en E34 of P+R Massenhoven). Actueel studiewerk hieromtrent dient nog te worden opgestart door de betrokken actoren en dient geïntegreerd te worden bekeken met het Complex Project Haventracé Verbinding Oost en het ENA-project.
- c-d) Vooruitlopend op de resultaten van een haalbaarheids-en potentieelstudie kan geen enkele doelgroep worden uitgesloten. Een HOV-verbinding langs de E313 met correct gekozen knooppunten (Hoppinpunten) past in meerdere van de uitgangsprincipes van het Routeplan 2030: o.a. snelweggebruikers met bestemming Antwerpen (en rand) motiveren de snelweg te verlaten en de last mile met het openbaar vervoer af te leggen, de verbeterde (combimobiele) ontsluiting van de betrokken woonkernen en een verbeterd openbaar-vervoeraanbod voor de huidige (en toekomstige) tewerkstelling in het ENA-gebied.
6. Neen, er is nog geen duidelijkheid over wie de geplande Dienstenzone Poort Antwerpen (Park & Ride ter hoogte van de Q8) in Ranst zal aanleggen en uitbaten.

7. In het complex project Oostelijke Verbinding zal een groot deel van het onderzoek zich toespitsen op het verbeteren van de verkeersleefbaarheid, de verkeersveiligheid en de omgevingskwaliteit. In dit kader zal ook worden nagegaan of er maatregelen moeten worden genomen om de mogelijke geluidsoverlast naar woonwijken te beperken.

Relevante zaken zullen indien aan de orde ook verder afgestemd worden in het coördinatieoverleg voor de Oostrand van Antwerpen van waaruit het departement Omgeving samen met alle kernactoren de afstemming van het complex project met het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst zal opvolgen.