

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 792

van **HANNES ANAF**

datum: 30 mei 2023

aan **ZUHAL DEMIR**

VLAAMS MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

Bijgesteld gebiedsprogramma 'ENA Wommelgem/Ranst', Groenpool Antwerpen en verdere aanpak - Modal shift

De Vlaamse Regering besliste op 18 december 2020 over het samenhangende gebiedsprogramma 'Wommelgem/Ranst' (ENA) in de Oostrand van Antwerpen. In 2021 en 2022 werd gewerkt rond een gebundelde aanpak voor economie, mobiliteit en open ruimte, en werden meer concrete voorstellen uitgewerkt voor alle deelprojecten in het programma. Op 15 september 2022 nam de Vlaamse Regering kennis van de conclusies van dat overleg, ging ze akkoord met het geactualiseerde gebiedsprogramma en stelde ze haar beslissing uit 2020 bij.

Over de voorgeschiedenis van die beslissing staat in de bijlage bij de beslissing van de Vlaamse Regering van 15 september 2022 het volgende:

"In de beslissing van de Vlaamse Regering van 23 april 2004 over het ENA werd voor wat betreft het bedrijventerrein Wommelgem/Ranst beslist over de ontwikkeling van een regionaal bedrijventerreinen aan de noordzijde van de E313 te Wommelgem/Ranst en voor de ontsluiting ervan.¹ Met de beslissing van 20 juli 2006 werd aansluitend groen licht gegeven voor het opstarten van een aantal onderzoeken, waaronder ook voor dit gebied. In de periode 2008-2009 werd dan ook een eerste onderzoek verricht. Dit proces werd in 2010 evenwel opgeschort omdat in de eerste plaats verder moest worden aangetoond hoe het gebied kon worden ontsloten. Op 17 juli 2015 herbevestigde de Vlaamse Regering de visie en het beslispunt van 2004. Aansluitend werd toen voor Wommelgem/Ranst een indicatief ruimtelijk programma goedgekeurd. Ook werd de minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, belast met de organisatie van een projectgroep en een gecoördineerd overleg met alle relevante actoren voor het uitwerken van voorgaande en met de organisatie van het betreffende planningsproces. Voor twee andere gebieden werd in 2015 beslist om een gewestelijk RUP op te maken."

Voorts wordt in de nota gesteld dat "(...)het de bedoeling is om werk te maken van de zogenaamde modal shift".

Daaruit kan worden afgeleid dat de modal shift een belangrijk facet/belangrijke randvoorwaarde is van het bijgestelde gebiedsprogramma 'ENA Wommelgem/Ranst', de Groenpool Antwerpen en De Nieuwe Rand, projecten die op een gecoördineerde wijze worden benaderd.

1. Welke trajecten worden gemonitord om intussen (gedurende het proces van het complex project De Nieuwe Rand en het ENA-project Lage Keer (ENA: Economisch Netwerk Albertkanaal)) de evolutie van de vervoersbewegingen op te volgen en

welke modi worden daarbij opgevolgd: vrachtwagen, binnenschip, goederenvervoer per spoor, auto, fiets, openbaar vervoer, te voet?

2. Naast de projecties voor de modal shift zijn er ook de projecties voor de vervoersbewegingen (bewegingen in absolute cijfers) voor de verschillende vervoersmodi.

Zijn er binnen het werkgebied van De Nieuwe Rand streefcijfers voor de vervoersbewegingen voor de verschillende vervoersmodi tot 2030 en verder vooropgesteld? Overschrijden de projecties van de vervoersbewegingen voor de verschillende vervoersmodi hun respectieve streefcijfers en/of capaciteiten van de vervoersassen?

3. Welke maatregelen/sancties zijn er als de doelen van de vooropgestelde modal shift tegen 2030 niet bereikt zouden worden of als de vervoersbewegingen in absolute cijfers de capaciteiten van de verkeersassen voor sommige vervoersmodi zouden overschrijden? Wordt dan de geplande ontwikkeling van de Lage Keer verminderd, afgevoerd, of ...?
4. Omdat de kostprijs van de Oosterweelverbinding hoger is dan geraamd (blijkt uit berichten in de media), zijn wellicht meer vervoersbewegingen via die Oosterweelverbinding nodig dan aanvankelijk aangenomen om het project via tolgelden te financieren.

Komt met die nodige verhoging (financiering Oosterweel) van de vervoersbewegingen de modal shift van De Nieuwe Rand niet in het gedrang en wordt het fileleed daarmee niet versterkt? Komen in dat geval de vervoersbewegingen voor bepaalde vervoersmodi boven de capaciteit en/of streefcijfers en voor welke trajecten voor de verschillende modi is dat dan?

5. Is berekend hoeveel extra containers (TEU) de sluis van Wijnegem kan verzetten t.o.v. die in de referentieperiode voor De Nieuwe Rand (sluiscapaciteit, waterbehoefte)? Wordt daarbij rekening gehouden met de effecten van waterbesparende maatregelen voor het Albertkanaal tijdens langdurige droogteperiodes waarbij (ook al beschikken vele sluizen over retourpompen) soms wordt overgegaan tot het gegroepeerd schutten van de schepen? Wat is de vervoerscapaciteit van de sluizen van het Albertkanaal, in het bijzonder van het sluizencomplex van Wijnegem in aantal containerbewegingen en van de massa bulkvervoer (vaste stoffen, vloeistoffen en gassen) in de twee richtingen en hoe verhoudt zich dat tegenover de streefcijfers en de capaciteit voor het onderdeel scheepvaart vanuit de vooropgestelde modal shift?
6. Wat is de verdeling over de verschillende transportmodi voor het transport gegenereerd door de bedrijvenzone de Lage Keer en hoe is men tot die raming gekomen?
7. De realisatie en het functioneren van de Lage Keer hangt samen met haar bereikbaarheid. Het is een open deur te stellen dat vandaag de E313 ter hoogte van Wommelgem en Ranst verzadigd is. De Nieuwe Rand onderzoekt nu hoe de mobiliteit, leefkwaliteit en klimaatvriendelijkheid in de Oostrand kan verbeteren. De hoger geciteerde nota van 15 september 2022 stelt dat bij elk voorstel van verdere besluitvorming een afweging op vlak van afstemming in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) en de projecten in de ruimere omgeving gebeurt. De Nieuwe Rand wordt daarbij ook expliciet als project vermeld. De nota stelt ook "samen met de direct betrokken actoren een haalbaarheidsonderzoek (MKBA) op te starten voor de HOV-as langsheen de E313 om zo tot uitspraken te komen over de verschillende varianten,...".

Is er dus ook een formele koppeling tussen de onderdelen De Nieuwe Rand en ENA - Lage Keer?

8. Als grote deelprojecten van De Nieuwe Rand niet gerealiseerd (kunnen) worden (bv. de A102 of de verbreding van de E313), wordt dan de ontwikkeling van de Lage Keer als bedrijvenzone afgevoerd of on hold gezet?

Deze vraag werd gesteld aan de ministers Zuhail Demir (792), Lydia Peeters (1302).

GECOÖRDINEERD ANTWOORD

op vraag nr. 792 van 30 mei 2023

van **HANNES ANAF**

1. Gelinkt aan het spoor mobiliteit van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) worden binnen het complex project 'De Nieuwe Rand' de effecten van het bedrijventerrein Lage Keer op het hoofdwegennet onderzocht. Er vond geen monitoring op het terrein plaats. Er wordt uitgegaan van de verkeersprognoses van het toekomstscenario van het strategisch verkeersmodel 4.2.2. Dit scenario houdt rekening met een toekomstige *modal shift* en toekomstige infrastructuurprojecten. Voor wat betreft de verkeersgeneratie van het bedrijventerrein baseerde het onderzoek zich op de input van VLAIO (zie gecoördineerd antwoord op uw schriftelijke vraag aangaande 'Ontwikkeling bedrijventerreinen - Lage Keer'). Voor meer informatie verwijs ik naar volgende webpagina:
https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1634200446/01.1_20210810_strategisch_personenmodel_vlaanderen_versie_4.2.2-rmp_-_invoergegevens_toekomstscenario_r2jg2z.pdf
2. Streefcijfers voor bepaalde vervoersmodi zijn niet vooropgesteld. Wel zal binnen het onderzoek worden aangetoond wat de impact van bepaalde scenario's is op de *modal shift*.
3. Het onderzoek binnen het complex project De Nieuwe Rand loopt momenteel nog. Het is nog niet mogelijk om vooruit te lopen op de resultaten hiervan. Te gepasten tijde zal bekeken worden welke maatregelen of besluitvorming dienen te volgen op de beoordelingen binnen de verschillende aspecten van het onderzoek.
4. Zoals toegelicht op de voortgangsrapportering en op de bijkomende toelichting aan de commissieleden MOW over het financieel model en de relatie met het verkeersmodel is de financiering voor de Oosterweelverbinding nog steeds robuust. Zelfs wanneer er gewerkt wordt met een conservatief verkeersscenario blijft de terugbetalingscapaciteit voldoende.

De verkeersscenario's voor de Oosterweelverbinding en De Nieuwe Rand worden verder op elkaar afgestemd, net als voor het hele verbonden infrastructuurnetwerk. Het is dus niet zo dat er meer gestuurd zal worden naar de Oosterweeltunnel. Het netwerk van de Scheldekrusingen zal via gedifferentieerde tolheffing optimaal ingezet worden, met een sturing volgens het Toekomstverbond (en project-MER OWV) naar de Liefkenshoek-tunnel om samen met De Nieuwe Rand het haventracé als ring rond de stad te vormen.

Wat de link met de *modal shift* betreft, houdt het ontwerp voor de Oosterweelverbinding en het bijhorende verkeersscenario bovendien reeds rekening met een *modal shift*. Dit wordt nu verder doorgetrokken naar andere ontwikkelingen in de regio.

5. Er is vandaag nog geen informatie beschikbaar over de extra trafieken die door de vermelde projecten gegeneerd zouden kunnen worden. Dit wordt verder onderzocht. Vervolgens kan De Vlaamse Waterweg de impact ervan bekijken op het Albertkanaal en de sluis van Wijnegem. Omgekeerd zal er in verschillende samenhangende projecten moeten worden geïnvesteerd om tot daadwerkelijke stappen te komen in de *modal shift*.

6. Ik verwijs naar het gecoördineerd antwoord op uw schriftelijke vraag aangaande 'Ontwikkeling bedrijventerreinen - Lage Keer' waarin meer uitleg werd gegeven over de 'transport-economische studie Lage Keer'. In deze studie kan informatie gevonden worden over verschillende mogelijke economische scenario's en aannames van de verschillende transportmodi met betrekking tot de mogelijke evoluties op vlak van mobiliteit van Lage Keer.
7. Er wordt logischerwijze afstemming voorzien tussen alle inhoudelijke sporen en onderzoeken naar de deelprojecten van het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst. Dus ook voor wat betreft het spoor mobiliteit in het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst (ENA) en het onderzoek binnen het complex project De Nieuwe Rand. In de beide processen wordt er dan ook (wederzijds) rekening gehouden met (tussentijdse) conclusies en resultaten van het onderzoekswerk, worden deze resultaten gedeeld en worden ze verwerkt in het eigen proces. Dit alles vindt ook haar weerslag in de besluitvorming van beide processen en aanverwante processen of projecten.
8. In de besluitvorming rond het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst is er sprake van een samenhangend pakket van projecten, opgedeeld in een spoor mobiliteit, economie en open ruimte. Zoals steeds gesteld in de besluitvorming inzake het ENA en het gebiedsprogramma Wommelgem/Ranst van de afgelopen jaren zal het geheel goed ontsloten moeten zijn. Ook voor het te ontwikkelen bedrijventerrein Lage Keer is dit van toepassing. Het complex project De Nieuwe Rand neemt deze besluitvorming dan ook als uitgangspunt binnen haar onderzoek en zal helderheid brengen over de mogelijkheden op vlak van de ontsluiting en de impact ervan. Voorliggende vraag is momenteel dan ook niet aan de orde.