

PROVINCIERAAD VAN ANTWERPEN

Vergadering van 28 juni 2018

Verslag van de deputatie

Bevoegd deputatielid: Ludwig Caluwé

Telefoon: 03 240 52 48

Agenda nr. 4/13

Vastgoed. Fietsostrade Herentals-Balen. Deelprojecten 1-2-3-4 te Herentals en Olen (cluster 1) en deelprojecten 13-14-15-16 te Mol en Balen (cluster 3). Definitief onteigeningsbesluit met onteigeningsplannen. Goedkeuring.

In vergadering van 22 februari 2018 keurde de provincieraad het voorlopig onteigeningsbesluit met onteigeningsplannen goed voor de aanleg van de fietsostrade Herentals-Balen, deelprojecten 1-2-3-4 te Herentals en Olen (cluster 1) en 13-14-15-16 te Mol en Balen (cluster 3).

In het provincieraadsverslag waarin de onteigeningsplannen voorlopig werden goedgekeurd, meldde het team Vastgoed dat op twee van de voorgelegde plannen (deelproject 4, nummers IN20209C en IN20210F) een materiële vergissing van het studie bureau werd vastgesteld: de bestemming van de gronden werd weergegeven volgens het gewestplan, terwijl in 2012 nog een GRUP van de gemeente Olen werd goedgekeurd dat hierin wijzigingen aanbracht, waardoor de eigenaars recht hadden op een hogere vergoeding. Deze verhoging werd door het team Vastgoed meegenomen bij de onderhandelingen. Aangezien met alle betrokken eigenaars een minnelijk akkoord werd bekomen, dient geen correctie van de plannen meer te worden voorgelegd bij de goedkeuring van het definitief onteigeningsbesluit met onteigeningsplannen.

Voor de onteigeningsplannen werd een openbaar onderzoek georganiseerd dat liep van 9 april 2018 tot en met 8 mei 2018. Er werden in totaal twee bezwaarschriften ontvangen.

Bezwaarschrift van Katrine en Bert De Busser:

Dit betreft inneming 4.28 te Olen, eigendom van de indieners van het bezwaarschrift.

Mevrouw De Busser is mindervalide, en de fietsostrade komt volgens het onteigeningsplan zo dicht tegen haar eigendom dat er langs de zuidzijde van het huis nog maar een gangpad zou resten met een breedte van 90 cm, waardoor de doorgang met haar rolstoel in het gedrang komt. De provincie Antwerpen stelde een aantal aanpassingen voor, en ten tijde van het openbaar onderzoek liepen de onderhandelingen voor een minnelijke aankoop nog. Het bezwaarschrift werd dan ook ingediend om de belangen van de eigenaars te vrijwaren. De provincie en de eigenaars zijn ondertussen tot een overeenkomst gekomen, en op 23 mei 2018 werd een verkoopbelofte op basis van een aangepast en aan de akte te hechten opmetingsplan getekend die in deze provincieraad ter goedkeuring wordt voorgelegd. Het bezwaarschrift is daarmee zonder voorwerp.

Bezwaarschrift van het beheerteam Natuurpunt Molse Nete:

Het bezwaarschrift betreft in feite een verzoek om bij de aanleg van de fietsostrade ter hoogte van perceel 654b (in eigendom van Natuurpunt; inneming 13.15), een ecoduiker voor kleine zoogdieren en een amfibieëntunnel met begeleidingswanden te voorzien. Het is een suggestie zoals letterlijk wordt gesteld in het schrijven dd. 30 april 2018.

Dit is dus geen echt bezwaarschrift; het richt zich niet tegen de onteigening zelf of tegen een deel ervan. Bovendien heeft de vzw Natuurpunt Beheer zich reeds akkoord verklaard om de 5 innemingen in haar bezit aan de provincie Antwerpen te verkopen tegen de voorgestelde prijs (het bezwaarschrift is gedateerd op 30 april 2018 en kwam toe bij de gemeente Mol op 8 mei 2018; de mail aan de provincie Antwerpen met de instemming met de verkoop dateert van 8 mei 2018).

Het advies van de dienst Mobiliteit aangaande deze suggestie luidt als volgt:

De fietsostrade F105 Herentals-Balen wordt ter plaatse voor het grootste deel aangelegd op een spoorbedding die destijds bestemd was voor de aanleg van een tweede spoorlijn die er uiteindelijk niet gekomen is. Voor de kruising met de Molse Nete wordt een fietsbrug aangelegd met behoud van de natuurlijke taluds. De grootste barrière voor de plaatselijke fauna is de huidige spoorlijn en de taluds, en niet de op één van de taluds aan te leggen fietsostrade.

Bovendien heeft Natuurpunt deze suggestie nu pas voor het eerst opgeworpen noch tijdens het openbaar onderzoek van de omgevingsvergunning, noch tijdens de onderhandelingen voor de grondverwervingen werd deze vraag gesteld.

Voor de aanleg van een dergelijke ecoduiker moet de spoorlijn - die eigendom is van Infrabel en niet van de provincie - ter plaatse opgebroken worden. Dergelijke werken hebben een significante impact op de planning én op het budget (de dienst Mobiliteit schat de bijkomende kost van een ecoduiker op 100.000,00 EUR). Daarom wenst de dienst Mobiliteit niet in te gaan op dit verzoek, tenzij derden bereid zijn de extra kosten te dragen. In ieder geval zal bij verder overleg ook Infrabel betrokken moeten worden daar de Provincie geen eigenaar is van de spoorwegbedding.

Het al dan niet inwilligen van het verzoek heeft echter geen impact op het voorliggende onteigeningsplan; dat wordt niet gecontesteerd, noch worden er aanpassingen gevraagd. En zoals vermeld heeft Natuurpunt zich in een latere mail schriftelijk én onvoorwaardelijk akkoord verklaard met de gedeeltelijke verkoop van haar eigendommen aan de provincie. Het bezwaarschrift (lees de suggestie) is bijgevolg ontvankelijk doch ongegrond.

Er zijn dus geen fundamentele bezwaren tegen de voorlopig goedgekeurde onteigeningsplannen, noch zijn er aanpassingen nodig. De plannen en het onteigeningsbesluit kunnen dus definitief goedgekeurd worden.

Het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening zijn verantwoord om volgende redenen:

Het openbaar nut

De aanleg van fietsostrades is Vlaams beleid dat werd verankerd in onder meer het Mobiliteitsdecreet. Dit decreet voorziet subsidies voor de aanleg van deze fietsostrades. Ook de provincies kunnen hiervan gebruik maken.

De provincie Antwerpen heeft de aanleg van deze fietsostrades opgenomen in haar beleid door middel van het Bestuursakkoord 2013-2018.

De fileproblematiek in Vlaanderen, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet, kan niet meer alleen opgelost worden door de aanleg van nieuwe autowegeninfrastructuur en door investeringen in meer en beter openbaar vervoer. De fileproblematiek laat zich het meest voelen in het metropolaan

kerngebied maar spreidt zich ook uit tot de rand van dit gebied en omvat daarmee zowat de volledige provincie Antwerpen. Fietsostrades bieden een snel en comfortabel alternatief voor het woonwerkverkeer met een gemiddelde afstand van 15 tot 25 km. Ze vormen een belangrijk onderdeel in de aanpak van de verkeersproblematiek (beleidsnota Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019), zowel op het gebied van congestie als van verkeersveiligheid. Een goed uitgebouwd fietsostradenetwerk gecombineerd met de nieuwe technologieën in elektrische fietsen vergroot het aantal potentiële gebruikers en de afstand die gebruikers kunnen afleggen. Door de hoogwaardige kwaliteit van de fietsostrade is een verplaatsing met de fiets vaak sneller dan met de wagen.

De verkeersproblematiek heeft een impact op de algemene levenskwaliteit en leefbaarheid in Vlaanderen en al zijn regio's. Ondanks de relatief kleine afstanden zijn regio's onbereikbaar binnen aanvaardbare reistijden. De capaciteit op het dichte wegennet is onvoldoende om aan de huidige vervoersvraag met de wagen te voldoen. Het openbaar vervoersaanbod in de randregio's van het metropolitane kerngebied is minder uitgebouwd dan in de kernsteden en hun regio's. Een beperkter aanbod met een lage frequentie kan mensen niet overtuigen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer. Het promoten en faciliteren van de fiets als volwaardig vervoersmiddel past volledig in de klimaatdoelstellingen die Vlaanderen, de provincie Antwerpen en de lokale overheden formuleerden in hun klimaatplannen. Het bevorderen van het fietsverkeer - zeker het woon-werkverkeer - leidt bovendien tot een vermindering van de uitstoot van fijn stof. Investerings in fietsinfrastructuur zijn minder duur dan investeringen in wegeninfrastructuur en hebben bovendien een groot terugverdieneffect op lange termijn.

De grote vervoersvraag met de wagen verhoogt het ongevalsrisico voor iedereen die zich met de wagen verplaatst. De belangrijkste doodsoorzaak bij de categorie 18- tot 25-jarigen is het gemotoriseerd verkeer. Met alle inspanningen rond sensibilisatie en investeringen in een vergevingsgezind wegennet slaagt men er in Vlaanderen niet in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Fietsostrades geven fietsers een eigen ruimte met aangepaste infrastructuur zoals tunnels en bruggen zodat de kruisingen met een hoog ongevalsrisico vermeden kunnen worden.

Fietsen is bovendien een vorm van actieve mobiliteit met grote baten op het gebied van gezondheid. In een meer en meer sedentaire samenleving winnen chronische gezondheidsproblemen door het gebrek aan beweging meer en meer terrein. Onderzoek toont aan dat de fietsende pendelaar minder ziek is, minder gevoelig voor stressgerelateerde gezondheidsproblemen zoals depressie en burn-out. Door de fysieke activiteit is er minder kans op een verhoogde bloeddruk en de daarbij horende hart- en vaatziekten. Onderzoek van Vito toonde aan dat elke in fietsostrades geïnvesteerde euro zich 2 tot 14 keer terugverdient in gezondheid. Enerzijds door het voorkomen van vroegtijdig overlijden en anderzijds door het toevoegen van gezonde levensjaren.

Fietsers blijken ook de lokale economie een boost te geven. Een fietsende klant richt zich eerder tot de winkels in de buurt en dit meerdere malen per week in tegenstelling tot de winkelende automobilist die graag een ruime parking voor een grootwarenhuis verkiest en gaat voor de aankoop van grotere hoeveelheden.

Het bevorderen van het fietsverkeer en de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF); meer bepaald de fietsostrade/hoofdroute langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) die een rechtstreekse, conflictarme, grotendeels autovrije directe verbinding maakt tussen Geel en Mol en verder richting Herentals enerzijds en richting Balen anderzijds.

Het BFF werd in juni 2001 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het BFF is opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan

Provincie Antwerpen bij de herziening in 2011. Deze herziening werd goedgekeurd door de provincieraad op 27 januari 2011 en door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening op 4 mei 2011.

De selectie van de fietsostrade als hoofdroute en noodzaak van de realisatie werd ook verankerd in de mobiliteitsplannen van de gemeenten Geel en Mol, conform verklaard op respectievelijk 15 december 2011 en 19 april 2012.

De hoofdroute langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) is een van de routes met de hoogste potenties aan gebruikers gezien:

- de aanwezigheid van talrijke scholen en arbeidsplaatsen in Herentals, Olen, Geel en Mol;
- het ontbreken van volwaardige, veilige, rechtlijnige en comfortabele fietspaden tussen bovenvermelde centra.

Deze routes zullen bij uitstek een alternatief kunnen bieden voor een vlotte mobiliteit en betere leefbaarheid voor de omgeving.

Van deze route zijn al een aantal gedeelten gerealiseerd (bestaande infrastructuur). De (belangrijke) "missing links" worden o.a. met de realisatie van dit deelproject 8 ingevuld.

De noodzaak

Door het traject van de fietsostrade langs de spoorlijn te leggen, is gekozen voor het "minst schadelijke" traject, waarbij de minste verwervingen van particulieren dienen te gebeuren. Het grootste deel van de innemingen zal immers verlopen via overeenkomst (bezettingscontract) met de NMBS.

In de mate van het mogelijke wordt geprobeerd om zoveel mogelijk percelen minnelijk te verwerven. Uit ervaring bij de aanleg van de fietsostrades langs spoorlijn 12 (Antwerpen-Essen) en langs spoorlijn 25-27 (Antwerpen-Mechelen) blijkt dat dit niet altijd lukt en dat onteigening nodig is.

Enkel de gronden die absoluut noodzakelijk zijn voor de aanleg van het fietspad zullen worden onteigend.

De verschillende alternatieven werden vooraf grondig onderzocht. Tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 26 september 2012 werd gekozen voor het tracé langs de noordzijde van de spoorweg. Alle mogelijke tracékeuzes werden onderzocht en afgewogen in de gecombineerde start/projectnota waarna deze werd voorgelegd aan en goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 22 november 2012. Deze nota werd samengevat om te resulteren in huidige door de provincieraad goed te keuren projectnota (deel 2: fietstracé) bij de onteigeningsplannen.

De deputatie stelt de provincieraad voor de voorgelegde onteigeningsplannen, de projectnota's en de bijlagen, alsook de opgegeven motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening definitief goed te keuren.

De bijlagen zijn digitaal beschikbaar.

Dit verslag werd goedgekeurd door de deputatie in zitting van 7 juni 2018.

De provincieraad van Antwerpen,

Gelet op het ontwerp voor de aanleg van een fietsostrade langs spoorlijn 15 tussen Herentals en Balen;

Overwegende dat voor het realiseren van de fietsostrade grondverwervingen nodig zijn;

Gelet op de voorgelegde onteigeningsplannen;

Gelet op de voorgelegde projectnota's en bijlagen (plannen der werken);

Gelet op de motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en de noodzaak van de onteigening;

Gelet op het Vlaams onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 betreffende onteigening voor het algemeen nut, en meer bepaald artikelen 6, 1° en 7;

Gelet op het besluit van de Vlaamse Regering van 27 oktober 2017 tot uitvoering van het Vlaams onteigeningsdecreet van 24 februari 2017;

Gelet op de bepalingen van het Provinciedecreet van 9 december 2005, en meer bepaald artikelen 2 en 42, §1;

Gelet op het bestuursakkoord 2013-2018 van de deputatie;

Gelet op het verslag van het openbaar onderzoek;

Gelet op het feit dat de twee ingezonden bezwaarschriften door het bekomen van een minnelijke verkoopovereenkomst met de indieners zonder voorwerp zijn geworden;

Op voorstel van de deputatie,

BESLUIT:

Artikel 1:

De hiernavolgende onteigeningsplannen van studiebureau Tractebel Engineering, projectnummer P.003730, voor de aanleg van een fietsostrade langs spoorlijn 15 te Herentals, Olen, Mol en Balen worden definitief goedgekeurd :

deelproject 1 - Herentals:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20201C (23/08/2017) - precadnummer 13011/10269

deelproject 2 - Herentals:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20203D (13/09/2017) - precadnummer 13011/10274
- onteigeningsplan 2, nummer IN20204C (23/08/2017) - precadnummer 13302/10267

deelproject 3 - Herentals:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20205D (06/09/2017) - precadnummer 13302/10270

deelproject 3 - Olen:

- onteigeningsplan 2, nummer IN20206C (06/09/2017) - precadnummer 13029/10459
- onteigeningsplan 3, nummer IN20207C (23/08/2017) - precadnummer 13029/10454

deelproject 4 - Olen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20208C (23/08/2017) - precadnummer 13029/10455
- onteigeningsplan 2, nummer IN20209C (23/08/2017) - precadnummer 13029/10452
- onteigeningsplan 3, nummer IN20210F (23/08/2017) - precadnummer 13029/10453

deelproject 13 - Mol:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20201C (25/08/2017) - precadnummer 13025/10349

deelproject 13 - Mol en Balen:

- onteigeningsplan 2, nummer IN20202C (19/09/2017) - precadnummers 13025/10652 (Mol) en 13003/10516 (Balen)

deelproject 14 - Balen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20204C (25/08/2017) - precadnummer 13003/10509
- onteigeningsplan 2, nummer IN20206D (25/08/2017) - precadnummer 13003/10510

deelproject 15 - Balen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20207D (25/08/2017) - precadnummer 13003/10511

deelproject 16 - Balen:

- onteigeningsplan 1, nummer IN20208C (25/08/2017) - precadnummer 13003/10512
- onteigeningsplan 2, nummer IN20209C (25/08/2017) - precadnummer 13003/10513

Artikel 2:

De projectnota's met bijlagen (plannen der werken) worden definitief goedgekeurd.

Artikel 3:

Goedkeuring wordt gehecht aan de motivatie ter verantwoording van het openbaar nut en van de noodzaak van de onteigening:

- Het openbaar nut:

De aanleg van fietsostrades is Vlaams beleid dat werd verankerd in onder meer het Mobiliteitsdecreet. Dit decreet voorziet subsidies voor de aanleg van deze fietsostrades. Ook de provincies kunnen hiervan gebruik maken.

De provincie Antwerpen heeft de aanleg van deze fietsostrades opgenomen in haar beleid door middel van het Bestuursakkoord 2013-2018.

De fileproblematiek in Vlaanderen, zowel op het hoofdwegennet als op het onderliggend wegennet, kan niet meer alleen opgelost worden door de aanleg van nieuwe autowegeninfrastructuur en door investeringen in meer en beter openbaar vervoer. De fileproblematiek laat zich het meest voelen in het metropolitaan kerngebied maar spreidt zich ook uit tot de rand van dit gebied en omvat daarmee zowat de volledige provincie Antwerpen. Fietsostrades bieden een snel en comfortabel alternatief voor het woonwerkverkeer met een gemiddelde afstand van 15 tot 25 km. Ze vormen een belangrijk onderdeel in de aanpak van de verkeersproblematiek (beleidsnota Vlaams minister voor Mobiliteit en Openbare Werken 2014-2019), zowel op het gebied van congestie als van verkeersveiligheid. Een goed uitgebouwd fietsostradenetwerk gecombineerd met de nieuwe technologieën in elektrische fietsen vergroot het aantal potentiële gebruikers en de afstand die gebruikers kunnen afleggen. Door de hoogwaardige kwaliteit van de fietsostrade is een verplaatsing met de fiets vaak sneller dan met de wagen.

De verkeersproblematiek heeft een impact op de algemene levenskwaliteit en leefbaarheid in Vlaanderen en al zijn regio's. Ondanks de relatief kleine afstanden zijn regio's onbereikbaar binnen aanvaardbare reistijden. De capaciteit op het dichte wegennet is onvoldoende om aan de huidige vervoersvraag met de wagen te voldoen. Het openbaar vervoersaanbod in de randregio's van het metropolitaan kerngebied is minder uitgebouwd dan in de kernsteden en hun regio's. Een beperkter aanbod met een lage frequentie kan mensen niet overtuigen om zich te verplaatsen met het openbaar vervoer. Het promoten en faciliteren van de fiets als volwaardig vervoersmiddel past volledig in de klimaatdoelstellingen die Vlaanderen, de provincie Antwerpen en de lokale overheden formuleerden in hun klimaatplannen. Het bevorderen van het fietsverkeer - zeker het woon-werkverkeer - leidt bovendien tot een vermindering van de uitstoot van fijn stof. Investeringen in fietsinfrastructuur

zijn minder duur dan investeringen in wegeninfrastructuur en hebben bovendien een groot terugverdieneffect op lange termijn.

De grote vervoersvraag met de wagen verhoogt het ongevalsrisico voor iedereen die zich met de wagen verplaatst. De belangrijkste doodsoorzaak bij de categorie 18- tot 25-jarigen is het gemotoriseerd verkeer. Met alle inspanningen rond sensibilisatie en investeringen in een vergevingsgezind wegennet slaagt men er in Vlaanderen niet in om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen. Fietsostrades geven fietsers een eigen ruimte met aangepaste infrastructuur zoals tunnels en bruggen zodat de kruisingen met een hoog ongevalsrisico vermeden kunnen worden.

Fietsen is bovendien een vorm van actieve mobiliteit met grote baten op het gebied van gezondheid. In een meer en meer sedentaire samenleving winnen chronische gezondheidsproblemen door het gebrek aan beweging meer en meer terrein. Onderzoek toont aan dat de fietsende pendelaar minder ziek is, minder gevoelig voor stressgerelateerde gezondheidsproblemen zoals depressie en burn-out. Door de fysieke activiteit is er minder kans op een verhoogde bloeddruk en de daarbij horende hart- en vaatziekten. Onderzoek van Vito toonde aan dat elke in fietsostrades geïnvesteerde euro zich 2 tot 14 keer terugverdient in gezondheid. Enerzijds door het voorkomen van vroegtijdig overlijden en anderzijds door het toevoegen van gezonde levensjaren.

Fietsers blijken ook de lokale economie een boost te geven. Een fietsende klant richt zich eerder tot de winkels in de buurt en dit meerdere malen per week in tegenstelling tot de winkelende automobilist die graag een ruime parking voor een grootwarenhuis verkiest en gaat voor de aankoop van grotere hoeveelheden.

Het bevorderen van het fietsverkeer en de realisatie van het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF); meer bepaald de fietsostrade/hoofdroute langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) die een rechtstreekse, conflictarme, grotendeels autovrije directe verbinding maakt tussen Geel en Mol en verder richting Herentals enerzijds en richting Balen anderzijds.

Het BFF werd in juni 2001 goedgekeurd door de Vlaamse regering. Het BFF is opgenomen in het richtinggevend gedeelte van het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen bij de herziening in 2011. Deze herziening werd goedgekeurd door de provincieraad op 27 januari 2011 en door de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening op 4 mei 2011.

De selectie van de fietsostrade als hoofdroute en noodzaak van de realisatie werd ook verankerd in de mobiliteitsplannen van de gemeenten Geel en Mol, conform verklaard op respectievelijk 15 december 2011 en 19 april 2012.

De hoofdroute langs spoorlijn 15 (Herentals-Balen) is een van de routes met de hoogste potenties aan gebruikers gezien:

- de aanwezigheid van talrijke scholen en arbeidsplaatsen in Herentals, Olen, Geel en Mol;
- het ontbreken van volwaardige, veilige, rechtlijnige en comfortabele fietspaden tussen bovenvermelde centra.

Deze routes zullen bij uitstek een alternatief kunnen bieden voor een vlotte mobiliteit en betere leefbaarheid voor de omgeving.

Van deze route zijn al een aantal gedeeltes gerealiseerd (bestaande infrastructuur). De (belangrijke) "missing links" worden o.a. met de realisatie van dit deelproject 8 ingevuld.

- De noodzaak:

Door het traject van de fietsostrade langs de spoorlijn te leggen, is gekozen voor het "minst schadelijke" traject, waarbij de minste verwervingen van particulieren

dienen te gebeuren. Het grootste deel van de innemingen zal immers verlopen via overeenkomst (bezettingscontract) met de NMBS.

In de mate van het mogelijke wordt geprobeerd om zoveel mogelijk percelen minnelijk te verwerven. Uit ervaring bij de aanleg van de fietsostrades langs spoorlijn 12 (Antwerpen-Essen) en langs spoorlijn 25-27 (Antwerpen-Mechelen) blijkt dat dit niet altijd lukt en dat onteigening nodig is.

Enkel de gronden die absoluut noodzakelijk zijn voor de aanleg van het fietspad zullen worden onteigend.

De verschillende alternatieven werden vooraf grondig onderzocht. Tijdens de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) van 26 september 2012 werd gekozen voor het tracé langs de noordzijde van de spoorweg. Alle mogelijke tracékeuzes werden onderzocht en afgewogen in de gecombineerde start/projectnota waarna deze werd voorgelegd aan en goedgekeurd door de Provinciale Auditcommissie (PAC) op 22 november 2012. Deze nota werd samengevat om te resulteren in huidige door de provincieraad goed te keuren projectnota (deel 2: fietstracé) bij de onteigeningsplannen.

Artikel 4:

De onteigenende instantie voor de te verwerven innemingen op de definitief goedgekeurde onteigeningsplannen is de provincie Antwerpen.