
Provincie Antwerpen – Departement Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit
Dienst Mobiliteit

**MOBILITEITSSTUDIE: QUICK SCAN VAN DE GEWESTPLANTRACÉS
PROVINCIE ANTWERPEN**



EINDRAPPORT

mei 2008

INHOUD

LEESWIJZER	1
1 / INLEIDING	1
2 / JURIDISCHE ASPECTEN GEWESTPLAN	4
2.1 / ALGEMENE EN AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN VAN HET GEWESTPLAN	4
2.2 / TOEPASSING VAN DE VOORSCHRIFTEN	6
3 / HUIDIG PLANNINGSKADER EN –INSTRUMENTARIUM	7
3.1 / RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN	7
3.2 / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN	9
4 / QUICK SCAN: AFWEGING VAN DE WENSELIJKHEID OM DE GEWESTPLANTRACES EN RESERVATIESTROKEN AL DAN NIET AF TE SCHAFFEN	11
5 / NUT VAN ERFDIENSTBAARHEID- EN RESERVATIEGEBIEDEN OP PLAATSEN WAAR REEDS INFRASTRUCTUUR LIGT?	15
5.1 / BOUW- EN GEBRUIKSVRIJE STROOK LANGS HOOFDWEGEN EN PRIMAIRE WEGEN	15
5.2 / ERFDIENSTBAARHEID- EN RESERVATIEGEBIEDEN LANGS BESTAANDE SECUNDAIRE EN LOKALE WEGEN	16
5.3 / ERFDIENSTBAARHEID- EN RESERVATIEGEBIEDEN LANGS BESTAANDE WATERWEGEN EN SPOORWEGEN	16
6 / AFSCHAFFEN VAN GEWESTPLANTRACÉS, RESERVATIE- EN ERFDIENSTBAARHEIDSGEBIEDEN	17
6.1 / ALGEMENE PRINCIPES AFSCHAFFING VAN GEWESTPLANTRACÉ	17
6.2 / SUGGESTIES M.BT. OPMAAK GRAFISCH PLAN	17
6.3 / VOORBEELDEN VAN STEDENBOUWKUNDIG VOORSCHRIFTEN VOOR OP TE HEFFEN GEWESTPLANTRACÉS	18

7 / CONCLUSIES QUICK-SCAN GEWESTPLANTRACÉS PER MAAS	20
MAAS 1-2-8: ANTWERPSE KERNSTAD EN HAVEN	21
MAAS 3: NOORDERKEMPEN WEST (TUSSEN E19 EN A12-NOORD)	23
MAAS 4: NOORDERKEMPEN (TUSSEN E19 EN E34)	24
MAAS 5: NETELAND NOORD (TEN N VAN E313 EN O VAN E34)	26
MAAS 6: NETELAND ZUID (TEN Z VAN E313 EN O VAN E19)	28
MAAS 7: RUPELSTREEK EN KLEIN-BRABANT (TEN O VAN E19)	31
BIJLAGEN	33
1 / OVERZICHT GEWESTPLANTRACÉS EN RESERVATIESTROKEN VOOR SPOORINFRASTRUCTUUR	33
2 / OVERZICHT RESERVATIESTROKEN VOOR WATERINFRASTRUCTUUR	34
3 / VERSLAGEN	36
5 / OFFICIËLE STANDPUNTEN GEMEENTEBESTUREN	37

Bij dit rapport hoort een kaartenboek op A3-formaat.

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00
www.vectris.be - info@vectris.be

LEESWIJZER

Dit **eindrapport** beschrijft de verschillende stappen die gevolgd werden om tot een advies over de toekomstwaarde van de gewestplantracés te komen. Het bevat naast een beschrijving van de methodiek ook een toelichting van enkele juridische aspecten i.v.m. gewestplantracés en aanbevelingen voor de afschaffing van een tracé en/of reservatiegebied.

Informatie en uitspraken over specifieke tracés zijn terug te vinden in de **fiches** (A3). Er zijn twee soorten fiches:

- Gebiedsgerichte fiche per maas en deelgebied: overzicht van gewestplantracés per maas van het wegennet en analyse van de regionale samenhang.
- Tracéfiche: voor elk gewestplantracé bestaat er ook een specifieke fiche die inzicht geeft in de feitelijke en juridische toestand en lokale aandachtspunten, geïllustreerd met kaartmateriaal.

De tracéfiches werden per gemeente gerangschikt en zijn te raadplegen op bijgevoegde cd. Bij dit eindrapport hoort eveneens een kaartenbundel op A3-formaat.

1 / INLEIDING

Deze studieopdracht wordt uitgevoerd in opdracht van de provincie Antwerpen, dienst Mobiliteit. De studie werd gegund aan het studiebureau VECTRIS. Ze kadert in de uitvoering van het ruimtelijk structuurplan van de provincie Antwerpen (RSPA).

De studie heeft tot doel de gewestplantracés en reservatiestroken in de provincie Antwerpen te screenen en op basis hiervan een quick scan de toekomstwaarde (of noodzakelijke vervolgacties) te bepalen. De studie zit op het snijpunt van mobiliteits- en ruimtelijke planningsbeleid. Het nut van de gewestplantracés moet vanuit van de mobiliteitsproblematiek blijken. De aanwezigheid van tracés, reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden heeft echter impact op het ruimtelijke ordenings- en vergunningenbeleid.

Op de gewestplannen die dateren van eind jaren zestig, begin jaren zeventig van de vorige eeuw, werd vanuit de toenmalige visie op het verkeers- en vervoerssysteem een groot aantal tracés en reservatiestroken ingetekend voor aan te leggen lijninfrastructuren (zowel weg-, water- als spoorinfrastructuur). Via gewestplanwijzigingen werden hier en daar wijzigingen aangebracht, maar het merendeel van de tracés bleef gewoon op het gewestplan staan.

Inmiddels is de context sterk gewijzigd. De nieuwe visies, die voor het wegennet bijvoorbeeld gebaseerd zijn op het principe van de hiërarchische boomstructuur (wegencategorisering), werden vertaald in de respectievelijke structuurplannen (Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen en gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen (GRS).

Stap 1 van de studie bestond uit het opstellen van een correcte inventaris van de feitelijke en juridische toestand van de gewestplantracés. Op basis van deze inventarisatie kwamen we tot een 70-tal tracés voor weg-, spoor- en water-infrastructuur. Vervolgens werd in nauwe samenwerking met het **dagelijks bestuur**, bestaande uit vertegenwoordigers van zowel de mobiliteits- als ruimtelijke planningsdiensten van provincie en Vlaams gewest (zie onder) een quickscanmethodiek uitgewerkt. Deze werd gebiedsgericht, per maas van het wegennet, uitgewerkt en toegepast op de gewestplantracés (stap 2). Het voorlopig

besluit per tracé werd in **overlegondes**, gegroepeerd per maas, besproken met de betrokken **gemeenten** (stap 3). Afhankelijk van de problematiek werden ook andere actoren uitgenodigd (Infrabel, NMBS-Holding, NV De Scheepvaart, Havenbedrijf, Afdeling Maritieme Toegang...). Met de resultaten van dit overleg werden de eindconclusies opgesteld en suggesties voor vervolgacties geformuleerd (stap 4).

Samenstelling dagelijks bestuur

Provincie Antwerpen - dienst Mobiliteit (opdrachtgever)

Chris Brouwers

Marc Vanhee, leidend ambtenaar

Kathy Van Aperen

Provincie Antwerpen - dienst Ruimtelijke planning

Herman De Pauw

Kristin Seghers

Veerle De Bock

Stein Temmerman

Johan Arnauw

Vlaams gewest – RWO, Ruimtelijke Planning

Wiet Vandaele

Griet Lievois / Veerle Van Hassel

Vlaams gewest – RO-Vlaanderen, cel Antwerpen

Ilse Moeremans

Vlaams gewest – MOW– Beleid, Mobiliteit en Verkeersveiligheid cel Antwerpen

Yves de Beleyr

Cathérine Hoebeeck

Tom Janssens

Frank Leys

VECTRIS cvba (opdrachthouder)

Jeroen Bastiaens, projectleider

Stefaan Vande Walle

PROCESVERLOOP	OVERLEGMOMENTEN			OPMERKING
	DAGELIJKS BESTUUR	BILATERAAL OVERLEG PER MAAS	INFORMATIE-VERGADERING	
Stap 1: Inventarisatie van de gewestplantracés. Ontwikkeling quickscanmethodiek afweging nut en noodzaak gewestplantracés.	DB 1 (8 februari 2007) DB 2 (21 februari 2007) DB3 (21 maart 2007) DB 4 (4 april 2007) DB 5 (26 april 2007) DB 6 (21 mei 2007) DB 7 (7 juni 2007) DB 8 (10 juni 2007)			
Stap 2: Gebiedsgerichte afweging en voorlopig besluit per gewestplantracé	DB 9 (21 augustus 2007) DB 10 (18 september 2007) DB 11 (4 oktober 2007) DB 12 (29 oktober 2007) DB 13 (11 december 2007)			Voor de bespreking van de gewestplantracés op en rond de Kempische kanalen werd NV De Scheepvaart uitgenodigd.
Stap 3: Toetsing van voorlopige besluiten aan visie van gemeenten en betrokken actoren.		Maas 5 (26 sept '07) Maas 6 (25 okt '07) Maas 7 (29 nov '07) Maas 1-2-8 (11 dec '07) Maas 3-4 (22 jan '08)		De verslagen van de overlegmomenten per maas vindt u in de bijlage.
Stap 4: definitief besluit per gewestplantracé. Opmaak actieplan.	DB 14 (11 januari 2008) DB 15 (30 januari 2008)		19 februari 2008	Het verslag van de informatie-vergadering vindt u in de bijlage

2 / JURIDISCHE ASPECTEN GEWESTPLAN

Het gewestplan is zowel een visie- als een verordenend document. De stedenbouwkundige voorschriften bepalen de bestemmings- en inrichtingsmogelijkheden. In deze studie worden zowel reservatie- en erf dienstbaarheidsgebieden (overdruk) als bestemmingszones en -lijnen voor nieuwe weg-, water- en spoorinfrastructuur geanalyseerd (hieronder aangeduid met een pijl).

2.1 / ALGEMENE EN AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN VAN HET GEWESTPLAN

ALGEMENE VOORSCHRIFTEN

De algemene voorschriften werden vastgelegd bij KB op 28/12/1972.

ART. 1.

De ontwerp gewestplannen en de gewestplannen **omschrijven de bestemmingsgebieden** en **geven aanwijzingen omtrent de verkeerswegen**, met aanwending van de in hoofdstuk II bepaalde nomenclatuur en van de als bijlage bij dit besluit opgenomen conventionele tekens.

ART. 2. Indeling in gebieden

ART. 3.

7.0. Het plan kan, in overdruk over voormelde gebieden, nadere aanwijzingen bevatten voor o.a.

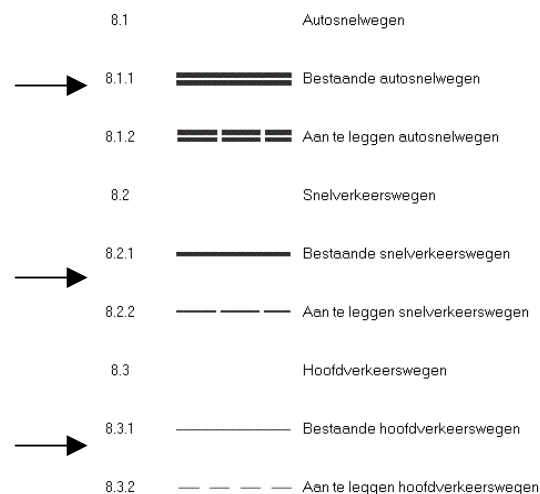
7.3. Reservatie- en erf dienstbaarheidsgebieden.



Stedenbouwkundig voorschrift: de **reservatie- en erf dienstbaarheidsgebieden** zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken ten einde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.

ART. 4. Het plan geeft ook de **hoofdverkeersvoorzieningen** aan, namelijk:

8.0 Net van de voornaamste verbindingswegen = de landwegen



9.0 De spoorwegen



10.0 Luchtvaartterreinen (worden niet geanalyseerd in deze studie)

Bestaande luchtvaartterreinen

10.1 10.2 Aan te leggen luchtvaartterreinen

11.0 Waterwegen

11.1  Bestaande waterwegen

→ 11.2  Aan te leggen waterwegen

12.0 Transportleidingen (worden niet geanalyseerd in deze studie)

12.1 Bestaande afzonderlijke leidingen

12.2 Aan te leggen afzonderlijke leidingen

12.3 Bestaande leidingstraten

12.4 Aan te leggen leidingstraten

13.0 Hoogspanningsleidingen (worden niet geanalyseerd in deze studie)

13.1 Bestaande hoogspanningsleidingen

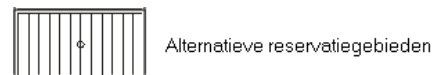
13.2 Aan te leggen hoogspanningsleidingen

AANVULLENDE VOORSCHRIFTEN

Op bepaalde gewestplannen werden eigen gebieden aangegeven met daarbij horende specifieke, aanvullende voorschriften geformuleerd voor de reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden.

In de provincie Antwerpen komen aanvullende voorschriften m.b.t. aan te leggen verkeerswegen en reservatiegebieden voor op het gewestplan 14 – Antwerpen.

Artikel 15 - Alternatieve reservatiegebieden (KB 3/10/79)



De gebieden die als 'alternatief reservatiegebied' zijn aangeduid, houden op reservatiegebied te zijn, en alle werken en handelingen die overeenstemmen met de bestemming aangegeven door de grondkleur in het gewestplan mogen er zonder beperking worden uitgevoerd, vanaf de dag waarop de bevoegde overheid heeft beslist de werken van algemeen nut waarvoor die gebieden waren voorbehouden, niet uit te voeren.

Zowel het reservatiegebied van de A102 (tracénr. 51) als dat van het duwvaartkanaal (tracénr. 61, grotendeels afgeschaft via GRUP duwvaartkanaal) zijn ingekleurd als alternatief reservatiegebied.

2.2 / TOEPASSING VAN DE VOORSCHRIFTEN

JURIDISCHE BETEKENIS VAN RESERVATIE- EN ERFDIENSTBAARHEIDSGEBIEDEN

Binnen deze zone is het mogelijk de nodige bouwwerken uit te voeren voor de aanleg van nieuwe verkeersinfrastructuur, niet nader gespecificeerd naar type en functie, of bouwwerken die nodig zijn om de bestaande verkeersinfrastructuur te beschermen of in stand te houden.

Deze gebieden zijn bedoeld om ruimte te reserveren voor werken van openbaar nut. In die gebieden geldt geen absoluut bouw- of exploitatieverbod, maar bij het gunnen van werken of handelingen kan de overheid beperkingen opleggen om de uitvoering van zulke werken mogelijk te maken of om ze te beschermen of in stand te houden (R. Vekeman, Ruimtelijke ordening en stedenbouw, Kluwer, 2004, p. 155, nr. 176 + p. 9)

BETEKENIS VAN TRAJECT VOOR AAN TE LEGGEN VERKEERSWEG

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen verschillende soorten wegen van bovenlokaal of gewestelijk belang, gebruikmakend van een achterhaalde terminologie:

- aan te leggen autosnelweg
- aan te leggen snelverkeersweg
- aan te leggen hoofdverkeersweg

In principe zijn op deze gewestplantracés bouwwerken mogelijk voor de aanleg van respectievelijk een autosnelweg, snelverkeersweg en hoofdverkeersweg.

HUIDIGE PRAXIS

Bij vergunningsaanvragen geeft het Agentschap Infrastructuur (districten) advies. De bouwaanvraag wordt hiervoor getoetst aan de exacte ligging van het gewestplantracé (gedrukte versie op 1:10.000). Indien het advies negatief is, wordt de bouwvergunning zo goed als steeds geweigerd.

Voor wat de reservatiegebieden betreft, is er echter geen absoluut bouwverbod van kracht. De Raad van State oordeelt immers dat de overheid, bij een beslissing over een vergunning, steeds nader moet preciseren waar de wegenis gepland is en de weerslag ervan aangeven op de vergunning.

(R.v.St., vzw Genker Kort Vereniging, nr. 45.312, 16 december 1993 en nr. 48020, 16 juni 1994 en R.v.St., Intercommunale Haviland, nr. 121.147, 1 juli 2003)

Wanneer de overheid definitief van de uitvoering van een gepland werk afziet, kan ze een vergunning niet meer op die grond weigeren.

(R.v.St., Anciaux Henry De Faveaux, nr. 35.047, 5 juni 1990)

In het verleden werden dan ook vergunningen afgeleverd in reservatiegebieden op basis van een schriftelijk advies van AWW waarin gesteld werd dat het betrokken gebied 'werd vrij gegeven'.

Een absoluut bouwverbod is wèl terug te vinden in de zogeheten zones 'non aedificandi' (KB 4.06.58 t.a.v. autosnelwegen) en (KB 20.08.34 t.a.v. gewestwegen) ten opzichte van hetwelk enkel het Agentschap Infrastructuur afwijkingen kan toestaan (B.VI. Reg. 7.10.05).

Met betrekking tot percelen die op minder dan 30m uit het domein van de autosnelwegen, hoofdwegen en primaire wegen I, gewest- of provinciewegen liggen (= zone non aedificandi), is het advies van de wegbeheerder **BINDEND** voor zover het negatief is of voorwaarden op legt.

3 / HUIDIG PLANNINGSKADER EN –INSTRUMENTARIUM

Sinds de invoering van het Decreet op de Ruimtelijke Ordening van 1999 beschikt de overheid over een nieuw planningsinstrumentarium. Hierin wordt een duidelijk onderscheid gemaakt tussen visieplannen die voor de overheid richtinggevend en bindend zijn (de ruimtelijke structuurplannen), en plannen met een verordenende kracht voor de burger (ruimtelijke uitvoeringsplannen). Enkel deze laatste kunnen eigendomsbeperkingen inhouden met inbegrip van bouwverbod.

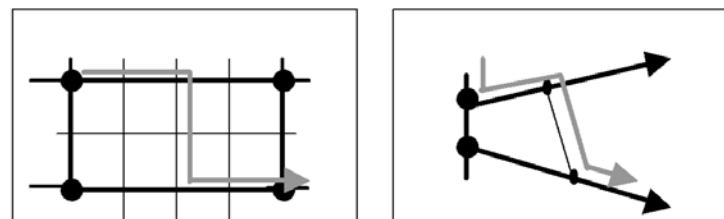
3.1 / RUIMTELIJKE STRUCTUURPLANNEN

Een ruimtelijk structuurplan is een beleidsdocument dat het kader aangeeft voor de gewenste ruimtelijke structuur. Het geeft een langetermijnvisie op de ruimtelijke ontwikkeling van het gebied in kwestie. Het is erop gericht samenhang te brengen in de voorbereiding, de vaststelling en de uitvoering van beslissingen die de ruimtelijke ordening aanbelangen. Er worden ruimtelijke structuurplannen gemaakt op Vlaams (RSV), provinciaal (RSPA) en gemeentelijk niveau (GRS'en) (decreet op RO, art.18). Een structuurplan bevat een informatief deel, een richtinggevend deel (waarvan een overheid bij het nemen van beslissingen niet mag afwijken tenzij omwille van onvoorziene ontwikkelingen of dringende sociale, economische of budgettaire redenen), en een bindend deel (waarvan de overheid niet kan afwijken).

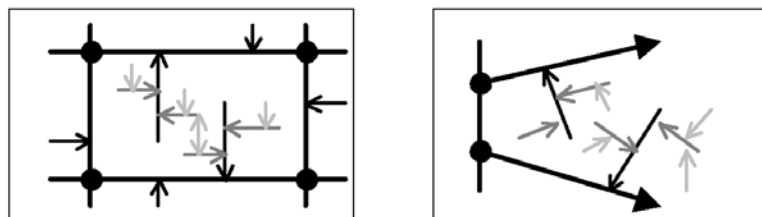
PLANOLOGISCH KADER VOOR WEGINFRASTRUCTUUR

In het RSV, de provinciale structuurplannen en de gemeentelijke ruimtelijke structuurplannen en mobiliteitsplannen wordt een samenhangende visie op het wegennet ontwikkeld, uitgaand van het principe van een **hiërarchische boomstructuur** in plaats van een rasterstructuur (volgens dewelke het gewestplan is opgesteld).

figuur 2: rasterpatroon in een wegennet



figuur 3: boomstructuur in een wegennet



Vanuit de gewenste ruimtelijke visie op Vlaams niveau (Vlaanderen open en stedelijk) is een netwerk van bestaande en te ontwerpen hoofdwegen (missing links) geselecteerd met een maaswijdte van 15 tot 40 kilometer. Daar waar de omrijfactor voor drukke vervoersrelaties van gewestelijk belang te groot wordt, zijn primaire wegen type I geselecteerd: grotendeels bestaande en deels nieuw te ontwerpen wegen (missing links).

Verder zijn in het RSV ook niet limitatief wegen geselecteerd die een ontsluitings- en verzamel functie hebben van gewestelijk belang (primair II). Het gaat om:

- hoofdontsluitingsstructuren binnen grootstedelijke gebieden en poorten;
- (delen van) stedelijke ring- en ontsluitingswegen die de hoofdontsluiting vormen vanuit een regionaal- of kleinstedelijk gebied naar het hoger wegennet (hoofdweg of primaire weg type I);
- ontsluitingswegen vanuit regionaal- of kleinstedelijke gebieden of toeristisch-recreatieve knooppunten van Vlaams belang naar het hoger wegennet.

Alle reservatiestroken voor wegeninfrastructuur die niet is geselecteerd als hoofd- of primaire weg, worden geschrapt, tenzij uit leefbaarheidsoverwegingen de aanleg van een nieuwe weg (of rondweg) noodzakelijk wordt geacht (RSV, p. 491).

Ook in het RSPA staat dat mogelijke omleidingen op secundaire wegen enkel in functie van de leefbaarheid kunnen worden voorzien. 'Indien in de toekomst blijkt dat de leefbaarheid van een kern op een secundaire weg in de verdrukking komt en door een herinrichting van de weg zelf niet kan worden gegarandeerd, dan moet de aanleg van omleidingen mogelijk blijven. De omleiding neemt dan de taak en de functie van de secundaire weg doorheen de kern over.' (RSPA, p. 228)

PLANOLOGISCH KADER VOOR WATERINFRASTRUCTUUR

De rivieren en kanalen hebben een functie voor wateraan- en afvoer, goederentransport, waterbeheersing, proceswatervoorziening, economische activiteiten, drinkwatervoorziening, natuurontwikkeling en watergebonden recreatie. Ze zijn structurerend voor het omgevende gebied.

Op basis van het belang in internationaal verband en op basis van de hoofdfunctie, wordt het Vlaamse waterwegennet ingedeeld in een hoofd- en secundair waterwegennet. Het hoofdwatwegennet verzorgt de verbindingen van (inter)nationaal en Vlaams niveau. Het secundaire waterwegennet heeft een complementaire functie en zorgt voor de toevoer (een verzamelnet) naar het hoofdwatwegennet.

Investerings worden prioritair besteed aan het hoofdwatwegennet. De lokale knelpunten in het hoofdwatwegennet worden op korte termijn weggewerkt.

PLANOLOGISCH KADER VOOR SPOORINFRASTRUCTUUR

'Een duurzame mobiliteit kan slechts gerealiseerd worden indien de alternatieven voor het auto- en vrachtwagenverkeer worden uitgebouwd. Aan de uitbouw van de spoorinfrastructuur en het openbaar vervoer in het algemeen moet aldus een groot belang gehecht worden. Maar niet overal laat de capaciteit van het spoorwegennet een belangrijke toename van het aanbod toe. Qua structuur is het huidige spoorwegennet vrij volledig, maar het is hoofdzakelijk georiënteerd op Brussel.

Er wordt geopteerd voor een versterking van de netvorming en de verbetering van de spoorinfrastructuur tussen de groot- en regionaalstedelijke gebieden en poorten in Vlaanderen en met de buurlanden. Daarvoor moet ruimte worden gereserveerd voor nieuwe en te verbeteren verbindingen, waaronder nieuwe internationale verbindingen, en ook moet men kwaliteitsverhoging van het treinverkeer (hogere frequenties en reissnelheden, meer comfortabele rytuigen) nastreven.

Er wordt een gelijkaardige categorisering uitgewerkt als bij de weginfrastructuur... ' (RSV, p. 496)

Het hoofdspoorwegennet voor personen bestaat uit een HSL-net met HST-stations, hoofdspoorwegen en hoofdstations. Overige spoorinfrastructuur behoort tot het regionaal spoorwegennet voor personen.

Voor goederenvervoer bestaat het hoofdspoorwegennet uit de IJzeren Rijn, hoofdspoorwegen voor goederen en 2 vormingsstations (Merelbeke en Antwerpen-Noord).

In volgende tabel worden de gewestplantracés voor spoorinfrastructuur getoetst aan het planologisch kader van het RSV en het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

3.2 / RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN

Ruimtelijke uitvoeringsplannen worden eveneens op de drie beleidsniveaus opgemaakt. Ze zijn, in tegenstelling tot ruimtelijke structuurplannen, verordenend voor de burger (net als gewestplannen). Ruimtelijke uitvoeringsplannen blijven gelden tot ze worden vervangen. Ze kunnen te allen tijde geheel of gedeeltelijk worden vervangen.

Een ruimtelijk uitvoeringsplan bevat:

- een grafisch plan, dat aangeeft voor welk(e) gebied(en) het plan van toepassing is;
- een weergave van de feitelijke en juridische toestand;
- de relatie met het ruimtelijke structuurplan waarvan het de uitvoering is;
- verordenende stedenbouwkundige voorschriften inzake bestemming (meestal ter vervanging van de gewestplanbestemming), de inrichting en/of het beheer;
- in voorkomend geval het ruimtelijk veiligheidsrapport, het plan-MER en/of passende beoordeling).

De bestemmingen op het gewestplan blijven juridisch van kracht voor de burger tot ze (of delen ervan) via een ruimtelijk uitvoeringsplan zijn gewijzigd.

De voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan heffen de voorschriften van de provinciale en gemeentelijke RUP's die daar strijdig mee zijn, van rechtswege op (art 38, paragraaf 3).

GEWESTPLANTRACÉS EN RESERVATIEGEBIEDEN DIE DOOR MIDDEL VAN EEN RUP WERDEN AFGESCHAFT

Een aantal reservatiestroken zijn door middel van ruimtelijke uitvoeringsplannen **reeds gedeeltelijk of volledig opgeheven**. Deze tracés hebben juridisch geen betekenis meer, en worden bijgevolg niet verder geanalyseerd.

Opgeheven reservatiestroken d.m.v. gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen

<i>NAAM RUP</i>	<i>OPHEFFING RESERVATIE-/ERFDIENSTBAARHEIDSGEBIEDEN</i>	<i>JURIDISCHE STATUS</i>
<i>Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout</i>	<i>Reservatiegebied voor R13 noord tussen N12 en N19, deels aangelegd, deels niet (37a en 37b) Deel van het reservatiegebied voor ontubbeling N12 Oosthoven – Ravels (38b)</i>	<i>Definitief vastgesteld</i>
<i>Stopplaats Noorderkempen en ringweg te Brecht</i>	<i>Reservatiegebied voor westelijke ring tussen N115 en N133 is opgeheven (29) en vervangen door een nieuw reservatiegebied voor omleiding gekoppeld aan uitbouw treinstopplaats. Er werd ook een lokale ontsluiting voor bedrijventerrein voorzien.</i>	<i>Definitief vastgesteld</i>
<i>Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet</i>	<i>(Alternatief) reservatiegebied voor duwvaartkanaal en kruisende reservatiegebieden voor omleiding Putte-Kapellen en omleiding Oelegem. Enkel een klein deel van het alternatief reservatiegebied blijft behouden (61a) i.f.v. van de doortrekking van spoorlijn 11 tot in Nederland</i>	<i>Definitief vastgesteld</i>
<i>Oosterweelverbinding</i>	<i>Op het gewestplan afgebakend reservatiegebied voor sluiting ring wordt opgeheven als gevolg van tracékeuze Oosterweelverbinding (55). Ook het reservatiegebied langs de E34 (56) is opgeheven.</i>	<i>Definitief vastgesteld</i>

Opgeheven reservatiestroken d.m.v. provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen

NAAM RUP	OPHEFFING RESERVATIESTROKEN	JURIDISCHE STATUS
Hoogstraten westelijke omleidingsweg	Reservatiegebied voor westelijke omleiding rond Hoogstraten – Minderhout (35a). Enkel klein gedeelte tussen N115 en N14 blijft behouden om makkelijkere en veiligere verbinding te creëren dan huidig kruispunt	Definitief vastgesteld

Er zijn (nog) geen reservatiegebieden afgeschaft door middel van gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen. Er zijn wel enkele gemeentelijke RUP's in voorbereiding.

Voor een voorbeeld van een stedenbouwkundig voorschrift voor het afschaffen een reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied zie hoofdstuk 6.

HOE NIEUWE LIJNINFRASTRUCTUREN OPNEMEN IN RUIMTELIJKE UITVOERINGSPLANNEN ?

Het Vlaams gewest is **geen** voorstander om in RUP's **nieuwe reservatiegebieden** aan te duiden. Deze worden het best, omwille van de rechtsonzekerheid die ze met zich mee brengen, **slechts in uitzonderlijk gevallen**¹ bij gecreëerd. Het is beter om eerst het tracé van de nieuwe infrastructuur vast te leggen en dit vervolgens als hoofdbestemming aan te duiden. In de meeste gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt de aan te leggen lijninfrastructuur afgebakend als **zone voor verkeers- en vervoersinfrastructuur**², al dan niet gespecificeerd. Omwille van de landschappelijke impact wordt vaak een aparte aanduiding voorzien voor een 'gebied voor ongelijkvloerse verkeers- en

¹ Zie b.v. gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout: Aanduiding van 'Tijdelijk reservatiegebied voor stedelijke ontsluitingsweg'. Na de realisatie, vervalt de bestemming voor de niet ingenomen delen van de strook. Meer info: www.ruimtelijkeordening.be

² Zie gewestelijke RUP's Stopplaats Noorderkempen en ringweg te Brecht, Oosterweelverbinding, Noordelijke spoorontsluiting van de luchthaven Brussel Nationaal, Albertkanaal Wijnegem, N16 Scheldebrug Temse-Bornem, Liefkenshoekspoortunnel. Meer info: www.ruimtelijkeordening.be

vervoersinfrastructuur

³. In een aantal gewestelijke RUP's is het principe van bouw- en gebruiksvrije stroken rond hoofd- en primaire wegen (cf. RSV) vertaald naar een stedenbouwkundig voorschrift met een limitatieve lijst van werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen die vergunbaar zijn. **De bouwvrije strook wordt in overdruk**⁴ afgebakend. Er bestaat op dit moment slechts één provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan dat specifiek voor een nieuwe verkeersinfrastructuur is opgesteld⁵. Maar ook in andere PRUP's zijn stedenbouwkundige voorschriften opgenomen voor nieuwe verkeersinfrastructuur. Vaak wordt het gebied voor de verkeersinfrastructuur aangeduid als **zone voor openbare wegenis** (al dan niet verder gespecificeerd)⁶.

³ Zie gewestelijke RUP's Stopplaats Noorderkempen en ringweg te Brecht, Oosterweelverbinding, Noordelijke spoorontsluiting van de luchthaven Brussel Nationaal, N16 Scheldebrug Temse-Bornem, Liefkenshoekspoortunnel. Meer info: www.ruimtelijkeordening.be

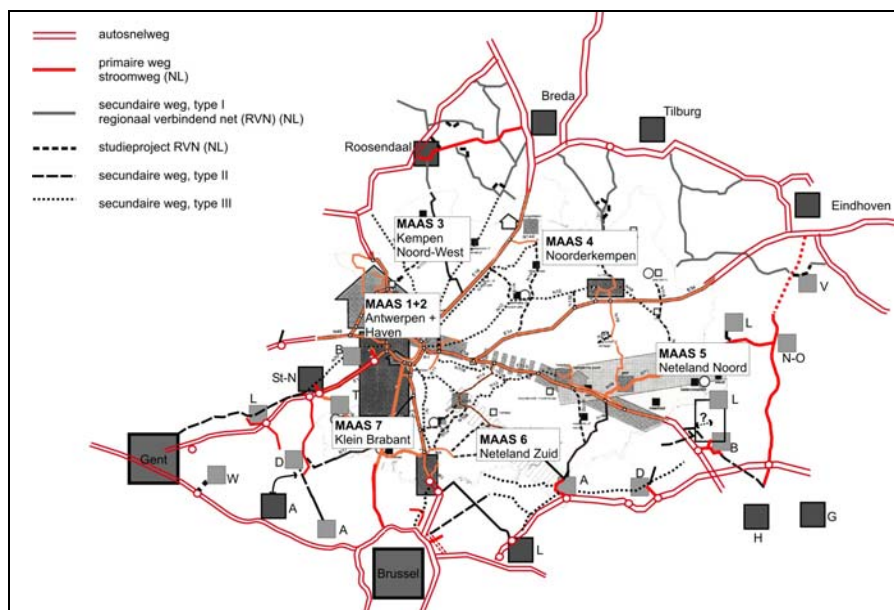
⁴ Zie b.v. gewestelijk RUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout: bouwvrije strook langs E34 (artikel 5.4). Meer info: www.ruimtelijkeordening.be

⁵ zie PRUP Keerlus Capenberg te Boechout. Meer info: www.provant.be/leefomgeving/ruimtelijke_ordening/uitvoeringsplannen

⁶ zie b.v. PRUP Regionaal bedrijventerrein Krekelenberg II te Boom en Niel : Zone voor openbare wegennis, gespecificeerd in o.a. 'zone voor bijzondere ontsluitingsinfrastructuur' voor aanleg en beheer van weginfrastructuur, kunstwerken en ongelijkvloerse fietskruisingen
PRUP Regionaal bedrijventerrein Antwerpsesteenweg te Lier: Zone voor openbare wegenis, zone voor langzaam verkeer en symbolische aanduiding van te realiseren ontsluitingsweg voor regionaal bedrijventerrein
Meer info: www.provant.be/leefomgeving/ruimtelijke_ordening/uitvoeringsplannen

4 / QUICK SCAN: AFWEGING VAN DE WENSELIJKHEID OM DE GEWESTPLANTRACES EN RESERVATIESTROKEN AL DAN NIET AF TE SCHAFFEN

Stap 1: Inventarisatie van de gewestplantracés
Overzicht per maas van het wegennet



Kaart indeling van de provincie (en de naburige provincies) per maas

Er wordt per maas een **overzicht** gegeven van de gewestplantracés die er voorkomen⁷. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen gerealiseerde en niet-gerealiseerde gewestplantracés en reservatiestroken. Verder wordt ook een onderscheid gemaakt naar het type lijninfrastructuur waarvoor ze bedoeld zijn.

- A. spoorinfrastructuur: aanleg van nieuwe spoorlijnen, ontubbeling van bestaande spoorlijnen, exploitatie (dienstwegen...)
op het gewestplan: aan te leggen spoorwegen, spoorbundels binnen reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden
- B. waterwegen: aanleg van nieuwe kanalen, verbredingen, voorzieningen voor exploitatie (kade, jaagpad...)
op het gewestplan: aan te leggen waterwegen, reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden rond kanalen en bevaarbare rivieren
- C. wegen: aanleg omleidingswegen, verbreding van bestaande wegen (extra rijstroken, busbanen...), exploitatie (dienstwegen...)
op het gewestplan: aan te leggen autosnelwegen / snelverkeerswegen / hoofdverkeerswegen en reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden
- D. infrastructuurbundels: combinatie van belangrijke spoor-, water- en wegverbindingen (en eventueel pijpleidingen...)
op het gewestplan: reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden

De gewestplantracés en reservatiestroken worden vervolgens **getoetst aan het** bestaande **verkeersplanologische kader** (RSV en RSPA).

De gewestplantracés en reservatiestroken voor weginfrastructuur worden gesitueerd binnen de gewenste structuur voor het wegennet.

De wegvakken waar gewestplantracés voorkomen worden opgelijst. Verschillende eigenschappen worden geanalyseerd met de bedoeling de verkeersplanologische functie

⁷ Gewestplantracés, reservatiestroken en erfdiensbaarheidsgebieden voor hoofdwegen (grens van de mazen) worden bij de verschillende aangrenzende mazen vermeld.

scherp te stellen:

1. Categorie van de weg volgens RSV (hoofd- en primaire wegen), RSPA (secundaire wegen) en GRS (lokale wegen)
2. Vertaald naar hoofdfunctie van de weg in relatie met de gewenste ruimtelijke structuur (verbinding tussen en ontsluiting van geselecteerde stedelijke gebieden, economische knooppunten...)
3. Aanvullende functie van de weg
4. Maakt de weg onderdeel uit van een maasdoorsnijdende route?
Een maasdoorsnijdende functie (doorsteek tussen hoofdwegen) is niet gewenst voor secundaire en lokale wegen, enkel voor primaire verbindingswegen. Een grote omrijfactor (in het bijzonder groter dan 2,5) wijst echter wel op een mogelijke maasdoorsnijdende verkeersdruk. Bijzondere maatregelen zijn in dat geval nodig, zowel op het hoger wegennet (capaciteit en doorstroming) als op het lager wegennet (weerstand). Zie ook verder.
5. Kan de realisatie van het gewestplantracé aanleiding geven tot maasoverschrijdende routeverschuivingen? Hiervoor wordt een kwalitatieve inschatting gemaakt op basis van de structuur van het wegennet en de omrijbewegingen.
6. De mogelijke functie die de weg heeft voor het vrachtverkeer, in het bijzonder voor de ontsluiting van regionale bedrijvigheid. Dit is een eigen interpretatie omdat er tot op heden geen samenhangend wensbeeld van het vrachtrouten netwerk bestaat. Elke primaire en secundaire weg heeft een functie voor het vrachtverkeer. Er wordt evenwel een onderscheid gemaakt tussen:
 - lokale ontsluiting vrachtverkeer
 - regionale verzamelroute voor vrachtverkeer: i.f.v. ontsluiting regionale bedrijvigheid met te grote omrijfactor.

Ook bepaalde lokale wegen kunnen een regionale functie voor de ontsluiting van het vrachtverkeer hebben (afhankelijk van de aanwezigheid van economische knooppunten en mogelijke ontsluitingsstructuren). Bij de selectie van routes voor vrachtverkeer worden bij voorkeur zoveel mogelijk doortochten vermeden.

TOELICHTING

De omrijfactor wordt als een indicator gebruikt bij de analyse van de maasdoorsnijdende functie. De omrijfactor wordt berekend door de lengte van de route via het hoofdwegennet te delen door de lengte van de route via het betreffende wegvak. Hoe groter deze verhouding, hoe groter het verschil in gemiddelde snelheid moet zijn opdat de omrijbeweging nog de moeite zou lonen. Een verhouding van 1,8 ten opzichte van het hoofdwegennet is voor secundaire en lokale wegen een aanvaardbare omrijfactor. 2,5 is al een hoge omrijfactor, maar meestal nog acceptabel. Routes met omrijfactoren van meer dan 3,5 zijn - zelfs met bijzondere maatregelen - nog moeilijk als alternatief te beschouwen.

	Gemiddelde snelheid via hoofd-/primair wegennet	Gemiddelde snelheid via sec. / (inter)lokale weg	Omrijfactor
Richtwaarde	90 km/h	50 km/h	1,8
Gewone secundaire / interlokale weg met verschillende doortochten en hoofdweg (zonder file) overdag	80 km/h (1)	40 km/h (2)	2,0
Gewone secundaire / interlokale weg met verschillende doortochten en hoofdweg met (zeer) vlotte doorstroming	100 km/h	40 km/h (2)	2,5
Secundaire / interlokale weg met weerstanden versus hoofdweg met zeer vlotte doorstroming	105 km/h	30 km/h	3,5

(1) benadering gemiddelde snelheid verplaatsing via b.v. E314 (oprit Aarschot) – E313 (oprit Geel West) (Bron: routeplanner Routenet)

(2) benadering gemiddelde snelheid verplaatsing van b.v. Aarschot naar Geel (Bron: routeplanner Routenet)

Stap 2: Afweging nut van behoud of afschaffing
Voorlopig besluit per gewestplantracé

REGIONALE INVALSHOEK (GEBIEDSGERICHTE FICHE)

Bedoeling is het nut van het behouden of schrappen van gewestplantracé vanuit een **regionale invalshoek** te bestuderen. Hierbij wordt in **gebiedsgericte fiches** de mogelijke samenhang tussen verschillende gewestplantracés geanalyseerd.

Op de gebiedsgericte kaart en tabel staat naast de weginfrastructuur ook de spoor- en waterweginfrastructuur: soms is er een mogelijk verband (multimodale aanpak), soms ook niet.

De regionale fiche zoomt in eerste instantie in op de **regionale samenhang** tussen verschillende gewestplantracés.

Het huidige functioneren van het wegennet wordt in beeld gebracht op basis van plots uit het verkeersmodel Antwerpen (MMA 2⁸):

- kaart van de globale verkeersbelasting: aantal voertuigen per dag;
- kaart van de hoeveelheid vrachtverkeer: aantal vrachtwagens per dag; 100-200 / 200-300 / meer dan 300 vw/etmaal;
- kaart van het doorgaand verkeer: gemiddelde ritlengte van het verkeer; vooral verkeer met ritlengte van 30 km of meer is belangrijk van regionaal oogpunt.

De huidige visie op de wegencategorisering (kaart RSPA en aangrenzende gebieden) wordt als uitgangspunt gebruikt voor de verdere analyse. Relevante verkeersplanologische studies die gemaakt zijn of in opmaak zijn voor het gebied, worden vermeld. Op basis van de omrijfactoren (zie hoger) worden regionale zoekvensters afgebakend. Deze geven een

⁸ Multimodaal model Antwerpen, versie 2. Dit verkeersmodel geeft een computernabootsing van het gebruik van het wegennet (enkel de belangrijkste wegen). In de analyse werd de verkeersbelasting van 1998 (= basisbelasting) gebruikt. Het verkeersmodel geeft een *indicatie* van het gebruik van het wegennet. De globale verkeersbelasting is vrij betrouwbaar; de foutenmarge op de hoeveelheid vrachtverkeer is een stuk groter.

indicatie van de regionale samenhang die tussen tracés zou kunnen bestaan (b.v. bepaald tracé kan afgeschaft worden omdat er een alternatief bestaat met een acceptabele omrijbeweging).

Vervolgens wordt nagegaan wat de betekenis kan zijn van de gewestplantracés als omleiding voor bestaande doortochten. Voor secundaire en lokale wegen kan een omleiding enkel overwogen worden indien de verkeersleefbaarheid in de bestaande (te optimaliseren) doortocht op onvoldoende wijze kan worden gegarandeerd. In het kader van deze studie kan de volledige afweging tussen omleiding- versus doortochtaanpak (onafgezien van tracékeuze) niet gemaakt worden. Wel wordt op basis van de huidige verkeersdruk in de doortochten en de selectie van de bebouwde kommen een indicatie gegeven van de verkeersleefbaarheidsproblematiek. Indien de verkeersdruk laag is, kan een afschaffing van het gewestplantracé overwogen worden. Indien de verkeersdruk hoger is, is verder verkeersleefbaarheidsonderzoek nodig om de exacte knelpunten te duiden en de mogelijkheden van herinrichting van de doortocht af te toetsen (zoekvenster).

Op ruimtelijk vlak worden de tracés getoetst aan de grote gewenste openruimtestructuren waarop momenteel door het Vlaams gewest een visie wordt ontwikkeld (met het oog op de latere afbakening van het herbestemd agrarisch gebied, bosgebied en natuurgebied).

Opmerking: Momenteel werd slechts voor enkele gebieden reeds een visie op de gewenste ruimtelijke structuur ontwikkeld. Voor de laatste stand van zaken zie http://www2.vlaanderen.be/ned/sites/ruimtelijk/Nrup/Planningsproc/PIPr_BG/LandNatBos/BG_landbnatbos_start.htm.

Voorlopige conclusie voor de tracés in de regio:

- komt in aanmerking om te schrappen
- (voorlopig) te behouden → verder onderzoek nodig: wat voor onderzoek?, randvoorwaarden... Hiervoor wordt verwezen naar de tracéfiches.

LOKALE SITUATIE (TRACÉFICHE)

Van elk gewestplantracé wordt in de tracéfiche de **bestaande feitelijke en juridische toestand** weergegeven.

Algemene kenmerken

- beschrijving en kaart situering gewestplantracé

Juridische status

- Gewestplan
traject én reservatiegebied
- andere relevante juridische plannen
Gewestelijke RUP's
Provinciale RUP's
Gemeentelijke RUP's
BPA's
Ramsargebied
Habitat- en vogelrichtlijngebied
Beschermd monumenten en landschappen
Rooilijnplannen?

Feitelijke toestand

- niet gerealiseerd
- gerealiseerd, reservatiegebied nog aanwezig
analyse situering weg t.o.v. reservatiegebied i.f.v. mogelijk behoud overbreedte (i.f.v. nutsvoorzieningen, landschappelijke inpassing van de weg...)
- aanleg voorzien:
huidige stand van zaken:....
uitvoering voorzien in...

Vervolgens wordt op basis van de gebiedsgerichte fiches, eventueel aangevuld met specifieke lokale elementen, aangegeven of het **mogelijk is het tracé te schrappen**, dan wel **of** het definitief of, eventueel in afwachting van verder onderzoek voorlopig, **behouden** moet blijven.

Stap 3: Toetsing van voorlopige besluiten aan visie van gemeenten en betrokken actoren.

De voorlopige conclusies werden vervolgens per maas getoetst aan de visie van de gemeenten en andere betrokken actoren (b.v. nv De Scheepvaart, Infrabel, het gemeentelijk Havenbedrijf,...).

Deze overlegmomenten werden volgens een spreekuurformule georganiseerd. Gemeenten werden in groepjes uitgenodigd om een aantal tracés die een ruimtelijke samenhang vertonen te bespreken.

Dit overleg leverde vaak bijkomende inzichten en aandachtspunten op. Op basis hiervan werd de besluiten hier en daar bijgestuurd en werd input verkregen voor het actieplan.

De verslagen van deze overlegmomenten vindt u als bijlage.

Stap 4: definitief besluit per gewestplantracé. Opmaak actieplan.

De gebiedsgerichte fiches en tracéfiches werden op basis van de opmerkingen op het overleg aangepast en omgezet in een definitieve besluit (consensus).

De vervolgacties worden per maas samengevat in een actieplan dat door de provincie als leidraad gebruikt zal worden voor haar verder beleid inzake gewestplantracés.

5 / NUT VAN ERFDIENSTBAARHEID- EN RESERVATIEGEBIEDEN OP PLAATSEN WAAR REEDS INFRASTRUCTUUR LIGT?

5.1 / BOUW- EN GEBRUIKSVRIJE STROOK LANGS HOOFDWEGEN EN PRIMAIRE WEGEN

Langs de wegen van Vlaams niveau (hoofdwegen en primaire wegen) wordt een bouw- en gebruiksvrije strook opgelegd met als doel een zone voor erfdienstbaarheid van Vlaams belang in te stellen. Deze erfdienstbaarheid wordt opgelegd voor:

- 1 mogelijkheid voor bundelen van infrastructuur te behouden (te bundelen met hoofd- en primaire wegen zijn, volgens afnemend belang: pijpleidingen, elektriciteitsleidingen, spoorinfrastructuur, openbaarvervoerlijnen (tram-, busbanen...), lokale dienstwegen, fietsroutes, wandelroutes).
- 2 optimale inrichting van de bestaande weg toe te laten (o.a. aanpassingen en eventueel uitbreidingen van de weg).

De erfdienstbaarheid betekent dat alle functies en activiteiten die vandaag in deze strook aanwezig zijn (landbouw, wonen, recreatie...) blijven functioneren en bestaan zolang zij de aanleg van met hoofd- en primaire wegen gebundelde infrastructuur niet verhinderen. Er wordt evenwel een bouwverbod ingesteld. Bij de vaststelling van de bouw- en gebruiksvrije stroken moet echter rekening gehouden worden met de historische legale bebouwing en moet een uitbreiding van bestaande bedrijven zonder economisch verantwoord alternatief mogelijk blijven, mits afstand van meerwaarde.

‘Bouw- en gebruiksvrij’ moet als volgt gedefinieerd worden: het is een strook langsheen hoofd- en primaire wegen waarop een erfdienstbaarheid rust. Het bouw- en gebruiksvrij houden van de strook betekent dat alle gebruik dat de latere inrichting en aanleg van de strook kan verhinderen, niet toegelaten is.

Het instellen van een bouw- en gebruiksvrije strook kan slechts worden geregeld via een *ruimtelijk uitvoeringsplan*. De vooropgestelde afstanden moeten zo strikt mogelijk worden

nageleefd en moeten vanuit de doelstellingen inzake erfdienstbaarheid gebiedsgericht worden ingevuld (RSV, p. 494-495).

Met betrekking tot de breedte van de bouw- en gebruiksvrije zone geldt (enkel van toepassing buiten de stedelijke gebieden en kernen in het buitengebied):

- voor hoofdwegen: 100 meter vanaf langsgracht of berm;
- voor primaire wegen I en II: 30 meter vanaf langsgracht of berm.

Er wordt gesuggereerd om alle reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden die binnen deze zones vallen te behouden (Vlaamse bevoegdheid). Ze kunnen via een RUP geïntegreerd worden in nader omschreven bouw- en gebruiksvrije strook.

Voorbeeld van een stedenbouwkundig voorschrift voor een bouw- en gebruiksvrije strook (uit gewestelijk RUP afbakening regionaalstedelijk gebied Turnhout).

Volgende werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen - waarvoor volgens artikel 99 van het decreet van 18 mei 1999 houdende de organisatie van de ruimtelijke ordening een stedenbouwkundige vergunning vereist is - zijn vergunbaar:

1° werken noodzakelijk voor het functioneren van de E34 als hoofdweg;

2° de aanleg, heraanleg en onderhoud van onder- en bovengrondse nutsleidingen;

3° het afbreken van bestaande constructies;

4° de aanleg, heraanleg of onderhoud van openbare wegenis of een fietspad.

Na aanleg van een of meerdere ondergrondse leidingen is een maximale heraanleg van de begroeiing met streekeigen beplanting verplicht.

Deze strook wordt aangelegd en beheerd door de eigenaar of de terreinbeheerder.

5.2 / ERFDIENSTBAARHEID- EN RESERVATIEGEBIEDEN LANGS BESTAANDE SECUNDAIRE EN LOKALE WEGEN

Voor secundaire en lokale wegen bestaat geen algemeen voorgeschreven bouw- en gebruiksvrije strook.

Op basis van de specifieke functie- en omgevingskenmerken worden de toekomstige inrichtingsperspectieven (b.v. ruimte nodig voor aanleg vrijliggend fietspad, busbaan, grachtenstructuur, geluidswerende voorzieningen, ecologische infrastructuur...) best voor elke secundaire weg afzonderlijk bepaald. Een ruimtelijk streefbeeld is hiervoor een geschikt instrument.

Erfdienstbaarheid- en reservatiegebieden op en rond bestaande lokale wegen zijn in principe onnodig.

5.3 / ERFDIENSTBAARHEID- EN RESERVATIEGEBIEDEN LANGS BESTAANDE WATERWEGEN EN SPOORWEGEN

In functie van het stimuleren van duurzame alternatieven voor het wegverkeer wordt voorzichtig omgesprongen met het afschaffen van reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden langs waterwegen en spoorwegen.

In het richtinggevend gedeelte van het RSV staat een aantal spoor- en waterwegen aangegeven waarvoor er een capaciteitsuitbreiding (al dan niet d.m.v. een verbreding) gewenst is. Reservatie- en erfdienstbaarheids-gebieden op en rond deze lijninfrastructuren worden behouden. Voor de reservatie- en erfdienstbaarheidsgebieden op en rond overige (b.v. secundaire) spoor- en waterwegen stellen we voor om ze, alleszins voorlopig, te behouden en het nut ervan te toetsen aan verder uit te werken ontwikkelingsperspectieven.

6 / AFSCHAFFEN VAN GEWESTPLANTRACÉS, RESERVATIE- EN ERFDIENSTBAARHEIDSGEBIEDEN

6.1 / ALGEMENE PRINCIPES AFSCHAFFING VAN GEWESTPLANTRACÉ

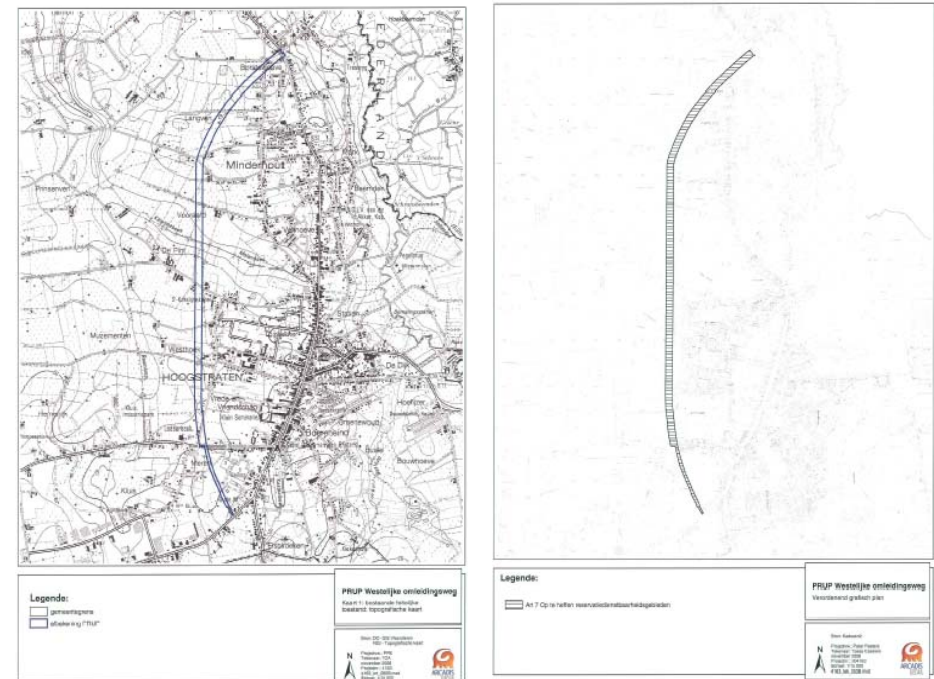
De **bevoegdheid** voor het afschaffen of wijzigen van een gewestplantracé ligt niet éénduidig vast. Het principe van subsidiariteit dient hierbij zoveel mogelijk gevolgd te worden. Dit betekent dat tracés voor lokale wegen in principe via een gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan kunnen opgeheven of gewijzigd worden. De provincie is bevoegd voor tracés voor secundaire wegen en secundaire spoor- en waterwegen. Het Vlaams gewest is bevoegd voor het hoofd- en primaire wegennet, HSL en hoofdspoorlijnen (voor personen en goederen) en het hoofdwaterwegennet.

Naast de subsidiariteit kunnen ook opportuïteitsredenen spelen bij het bepalen van de bevoegdheid. In een aantal gevallen kan de afschaffing of aanpassing bijvoorbeeld opgenomen worden in lopende planprocessen. De provincie kan in een aantal gevallen beslissen om de afschaffing of aanpassing op zich te nemen omdat het tracé op het grondgebied van 2 of meer gemeenten loopt (ook al gaat het om een lokale weg). Bij de afschaffing van een reservatie- / erfdienstbaarheidsgebied wordt het **gebied aangeduid in overdruk opgeheven**. De **grondkleur blijft gewoon behouden**: deze geeft de basisbestemming aan. Het is in principe niet de bedoeling om via een RUP voor de afschaffing van gewestplantracé de grondkleur te wijzigen. Indien een wijziging van de grondkleur toch aan de orde is, dient dit – net als bij andere ruimtelijke uitvoeringsplannen – steeds getoetst te worden aan de vigerende ruimtelijk beleidskaders (ruimtelijk structuurplan, afbakening stedelijk gebied, afbakening buitengebied, ...).

Bij de afschaffing van een gewestplantracé mag ook de lijnaanduiding (b.v. aan te leggen hoofdverkeersweg) niet vergeten worden.

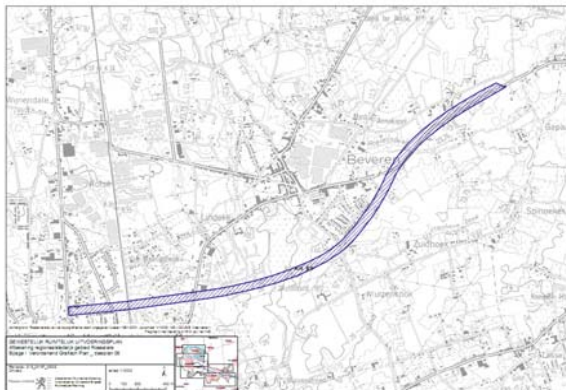
6.2 / SUGGESTIES M.B.T. OPMAAK GRAFISCH PLAN

Op het grafisch plan wordt voor de éénvormigheid het 'op te heffen reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied' best in het **blauw** aangeduid (al dan niet gearceerd) **op een topografische kaart van 1:10.000**. De aanduiding op het kadasterplan is een minder goed alternatief omdat het gewestplan oorspronkelijk niet op deze onderlegger is opgemaakt.



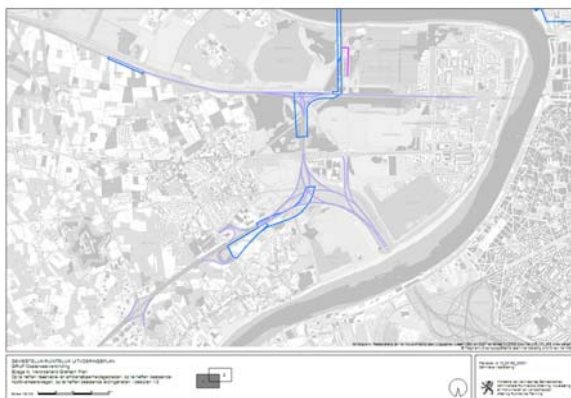
Voorbeeld plan met aanduiding af te schaffen reservatiegebied op topografische kaart (links) en op kadasterplan (rechts)

Bron: provinciaal RUP Westelijke omleidingsweg Hoogstraten



Voorbeeld grafisch plan met aanduiding af te schaffen reservatiegebied op topografische kaart schaal 1:10.000 Bron: Ontwerp gewestelijk RUP Afbakening Stedelijk gebied Roeselare (deelgebied 21) – Opheffing reservatiestrook zuidelijke omleiding Beveren

De **af te schaffen** lijnaanduiding voor een **aan te leggen weg of spoorweg** wordt bij voorkeur weergegeven als een **mauve lijn op een topografische kaart** van 1:10.000.



Voorbeeld grafisch plan met aanduiding af te schaffen reservatiegebied (blauw), af te schaffen bestaande autosnelweg en hoofdverkeersweg en (licht paars) af te schaffen leidingsstraat (roze) met de topografische kaart als achtergrond.
Bron: gewestelijk RUP Oosterweelverbinding

6.3 / VOORBEELDEN VAN STEDENBOUWKUNDIG VOORSCHRIFTEN VOOR OP TE HEFFEN GEWESTPLANTRACÉS

VOORBEELD 1: GEWESTELIJK RUP OOSTERWEELVERBINDING

Artikel 10: Op te heffen reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden:

De bestaande reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden worden opgeheven. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan blijven van toepassing.

Artikel 11: Op te heffen bestaande [of aan te leggen] hoofdverkeersweg en op te heffen bestaande [of aan te leggen] autosnelweg

De bestaande [of aan te leggen] hoofdverkeerswegen en autosnelwegen worden opgeheven. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg, de ruimtelijke uitvoeringsplannen of het onderhavig ruimtelijk uitvoeringsplan blijven van toepassing.

VOORBEELD 2: PROVINCIAAL RUP HOOGSTRATEN WESTELIJKE OMLEIDINGSWEG

Artikel 7: Op te heffen reservatiedienstbaarheidsgebied

Het reservatiedienstbaarheidsgebied (stedenbouwkundig voorschrift punt 7.3 bij het vastgesteld gewestplan Turnhout (K.B. 30.03.77), met als inhoud: 'de reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, teneinde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden', wordt opgeheven voor die gebieden aangeduid op het bestemmingsplan. De bestemmingen aangegeven door de grondkleur van het vigerend plan van aanleg of het ruimtelijk uitvoeringsplan blijven behouden.

VOORBEELD 3: GEWESTELIJK RUP AFBAKENING REGIONAALSTEDELIJK GEBIED TURNHOUT

Artikel 20.1: Op te heffen reservatiedienstbaarheidsgebied

Het reservatiedienstbaarheidsgebied (stedenbouwkundig voorschrift artikel 7.3 bij het vastgesteld gewestplan Turnhout KB 30.09.77) met als inhoud: 'De reservatiedienstbaarheidsgebieden zijn die waar perken kunnen worden opgesteld aan de handelingen en werken, teneinde de nodige ruimten te reserveren voor de uitvoering van werken van openbaar nut, of om deze werken te beschermen of in stand te houden.' wordt opgeheven voor die gebieden aangeduid op het grafisch plan. De bestemmingen aangegeven door de grondkleur van het vigerende plan van aanleg of het ruimtelijk uitvoeringsplan blijven behouden of worden vervangen door de bestemmingen zoals genoemd in voorgaande artikelen.

Voor meer informatie:

- over gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen
http://www2.vlaanderen.be/ruimtelijk/Nrup/rup_algemeen/overzichtthema.html Bijvoorbeeld:
 - GewRUP Oosterweelverbinding: zie onder Transportinfrastructuur
 - GewRUP Afbakening stedelijk gebied Turnhout: zie onder Stedelijke Gebieden
- over provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen zie
http://www.provant.be/leefomgeving/ruimtelijke_ordening/uitvoeringsplannen/
Bijvoorbeeld:
 - PRUP Westelijke Omleiding Hoogstraten zie onder RUPs die volgen uit voorstudies

7 / CONCLUSIES QUICK-SCAN GEWESTPLANTRACÉS PER MAAS

Op basis van de quick-scanmethodiek werd besloten dat een aantal gewestplantracés en reservatiegebieden **afgeschaft kan worden**, bijvoorbeeld omdat ze reeds gerealiseerd zijn (en het reservatiegebied niet meer nodig is) of omdat er op regionaal en lokaal niveau een goed en duurzaam alternatief bestaat voor de verkeersafwikkeling (doortochtaanpak). In de lijst 'af te schaffen tracés' staan enkel gewestplantracés waarover met de betrokken actoren (gewest, provincie, gemeente...) een consensus bestaat over de wenselijkheid tot afschaffen.

Een groot aantal gewestplantracés kan echter niet (meteen) worden afgeschaft. Vaak zijn er op planologisch niveau nog te veel onbekenden (b.v. in verband met ontsluiting van vrachtverkeer) en zijn er indicaties van een belangrijke druk op de verkeersleefbaarheid waarvoor nog geen uitgewerkte oplossing bestaat. In dit geval is **verder onderzoek nodig** om de wenselijkheid van het behouden, afschaffen of aanpassen van het gewestplantracé uit te klaren. De provincie pleit ervoor om dit onderzoek zoveel mogelijk vanuit een samenhangende streekvisie te benaderen en bij de uitwerking zowel ruimtelijke als verkeerskundige elementen in acht te nemen.

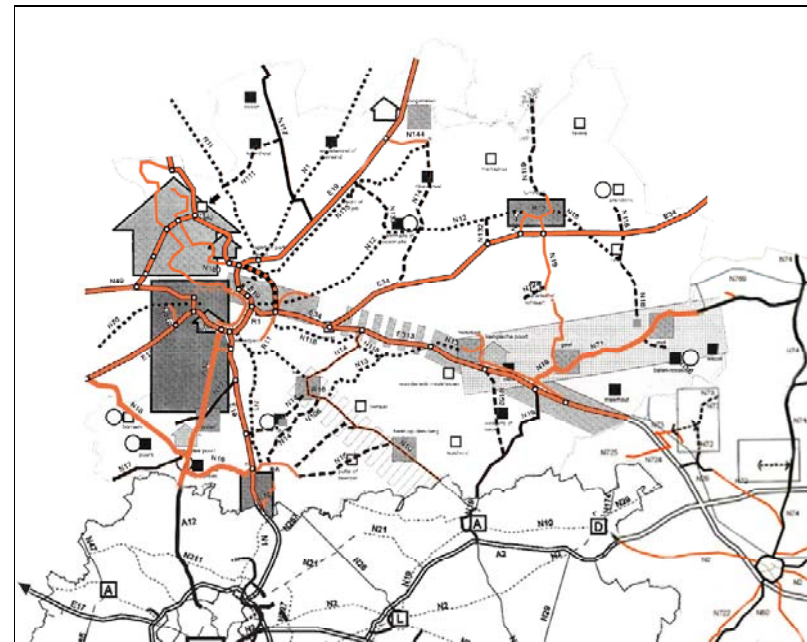
Voor bepaalde gewestplantracés en reservatiegebieden is het duidelijk dat ze best **te behouden** zijn. Het gaat om:

- reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden die binnen de aanbevolen bouw- en gebruiksvrije strook rond een hoofd- of primaire weg liggen (respectievelijk < 100m en 30m van de langsgracht of rand van de weg)
- reservatiegebieden voor nieuwe lijninfrastructuur (weg/water/spoor), gewenst volgens het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Ruimtelijk Structuurplan Provincie Antwerpen (b.v. verbreding van de Royerssluis, doortrekking van de N171...). Bij aanleg van nieuwe lijninfrastructuur moet geëvalueerd worden wat na aanleg het nodige en nuttige deel van het reservatiegebied is dat behouden moet blijven (of indien er een RUP wordt opgemaakt, kan omgezet worden in buffergroen / bouw- en gebruiksvrije strook / ...).

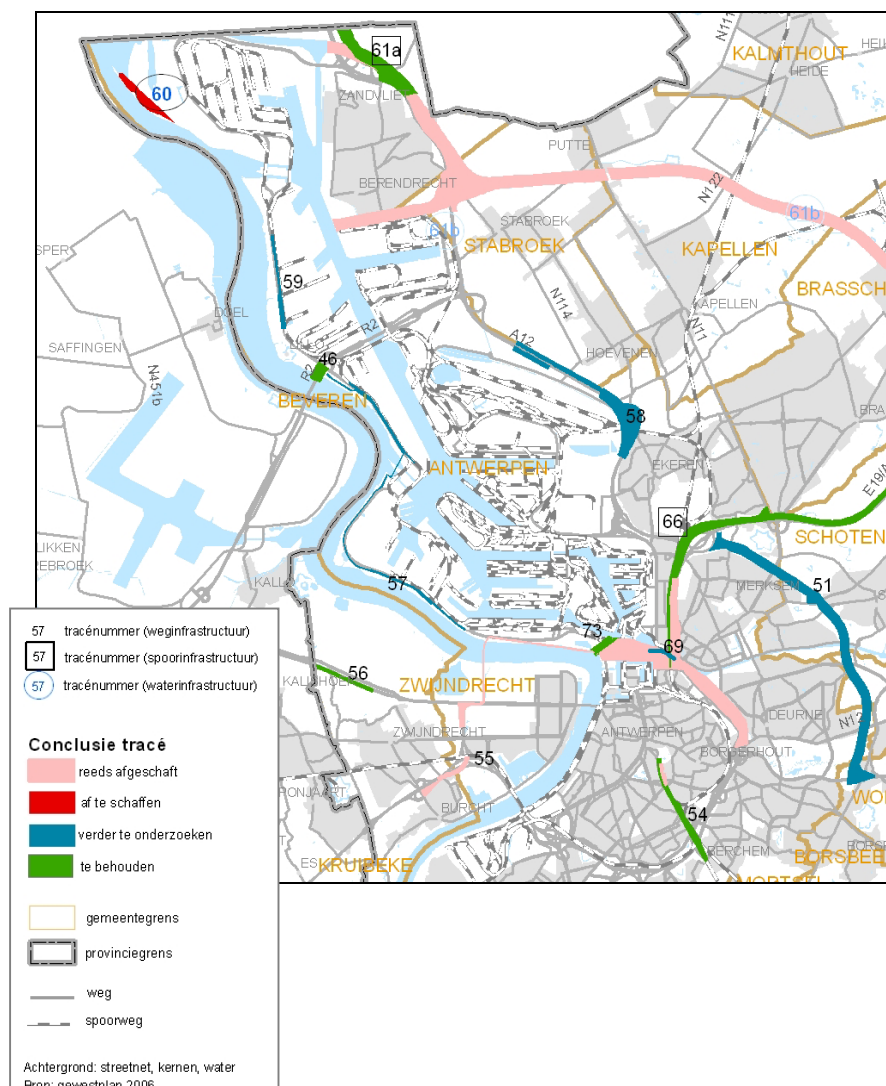
- reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden langs belangrijke HSL/ hoofdspoorwegen of hoofd- en secundaire waterwegen

De resultaten van de quick-scan worden hieronder per maas van het wegennet besproken.

Voor een detail van de mazen verwijzen we naar de aparte kaartenbundel op A3-formaat.



MAAS 1-2-8: ANTWERPSE KERNSTAD EN HAVEN



Een aantal gewestplantracés is **reeds opgeheven**:

- in het gewestelijk RUP voor de Oosterweelverbinding⁹ werd het reservatiegebied voor de sluiting van de ring (**55**) en het reservatiegebied op de E34/N49 (**56**) opgeheven en vervangen door een gebied voor (ongelijkgrondse) weginfrastructuur cf. het tracé van de Oosterweelverbinding
- het alternatief reservatiegebied voor het duwvaartkanaal werd in een gewestelijk RUP¹⁰ opgeheven (**61b en 61c**). Slechts een klein deel bleef behouden voor de aanleg van de spoorlijn 11 Antwerpen – Bergen-op-Zoom (**61a**)

Gezien de dynamiek van dit gebied **kan** slechts één reservatiegebied **afgeschaft worden**:

- in een binnenbocht van de Schelde ligt ter hoogte van het natuurgebied Buitenschoor een reservatiegebied (**60**) dat reeds is ingenomen door de Schelde

In functie van de duurzame ontsluiting van het grootstedelijk gebied Antwerpen en de Antwerpse haven wordt een aantal gewestplantracés best **behouden**:

- reservatiegebied rond de bestaande Liefkenshoektunnel (**46**): mogelijk in te passen in een bouw- en gebruiksvrije strook rond de hoofdweg R2; het reservatiegebied vertoont wel geen volledige continuïteit op het gewestplan Sint-Niklaas
- reservatiegebied voor de spoorbundel Berchem – Antwerpen-Centraal (**54**): een klein deel van dit gebied is van bestemming gewijzigd voor de ontwikkeling rond het Kievitplein¹¹
- het reservatiegebied voor de goederenspoorlijn L11 Antwerpen – Bergen-op-Zoom tot aan de Nederlandse grens (**61a/70**) (zie ook hoger)
- reservatiegebied rond de HSL en E19 (**66**)
- verbreding Royersluis, opgenomen in het masterplan Antwerpen (**73**)

Voor een aantal gewestplantracés zijn uitspraken over nut en noodzaak van het reservatiegebied afhankelijk van **verder onderzoek**:

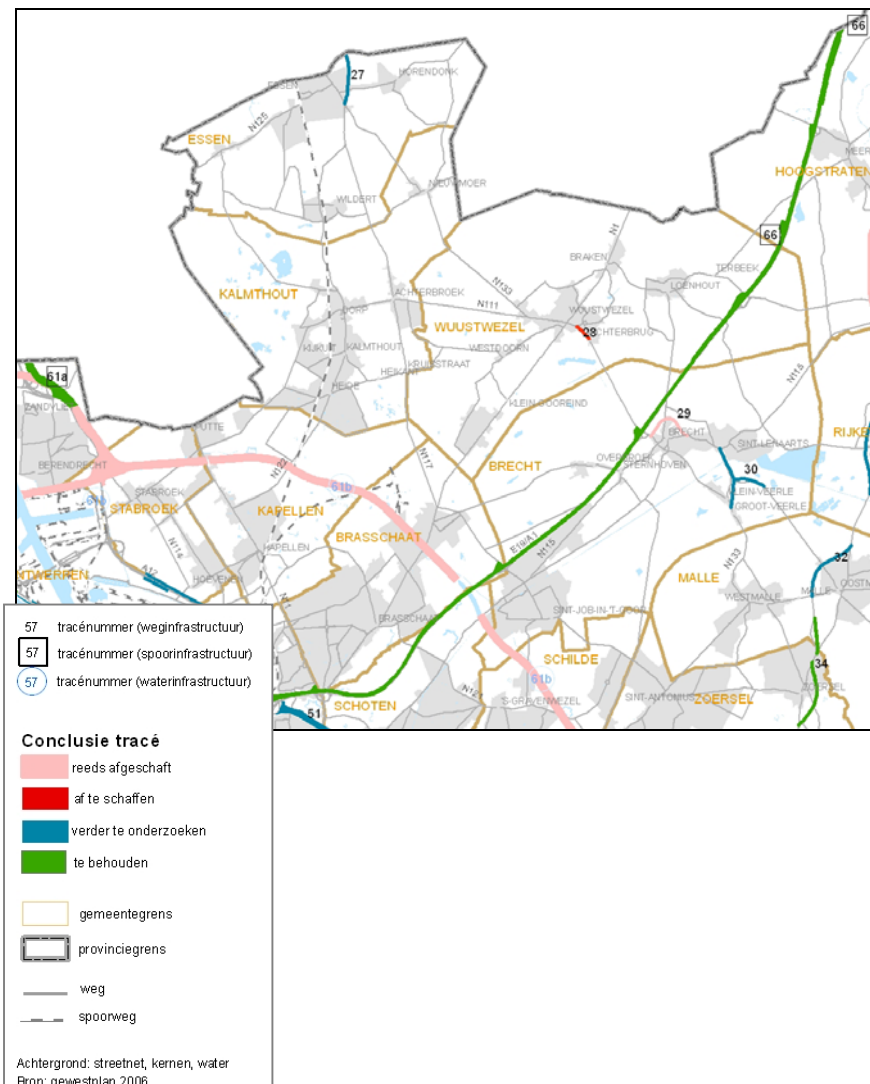
⁹ Gewestelijk RUP Oosterweelverbinding (definitief vastgesteld); zie www.ruimtelijkeordening.be

¹⁰ Gewestelijk RUP Duwvaartkanaal Oelegem – Zandvliet (definitief vastgesteld), zie: idem

¹¹ Gewestelijk RUP HST-station Antwerpen – omgeving Kievitplein (definitief vastgesteld), zie: idem

-
- het reservatiegebied rond de A12 Noord tussen Ekeren en Hoevenen kan wellicht aangepast worden als er meer duidelijkheid is over de ombouw van de A12 tot hoofdweg (keuze knooppunten, aansluiting Nx) **(58)**
 - de mogelijkheden voor de doortrekking van de Singel tot aan de Noorderlaan hangen sterk af van de manier waarop de Oosterweelverbinding wordt aangesloten op de ring. Een doortrekking tot op het Eilandje is weinig waarschijnlijk vermits de Siberiabrug tot de helft wordt teruggebracht **(69)**. Nut en noodzaak van dit gewestplantracé is verder te bestuderen in het kader van het masterplan Antwerpen.
 - de geplande verhoging van de Sigma-dijken hebben o.a. een effect op de inrichting van de omgeving van de Scheldelaan. Reservatiegebieden op en rond de Scheldelaan **(57, 59)** worden hieraan best aangepast. Tevens toetsen aan beleidsvisie inzake leidingen.

MAAS 3: NOORDERKEMPEN WEST (TUSSEN E19 EN A12-NOORD)



Eén gewestplantracé is **reeds opgeheven**:

- het alternatief reservatiegebied voor het duwvaartkanaal en omleiding rond Putte-Kapellen werd in een gewestelijk RUP¹² opgeheven (**61b en 61c**) (zie ook hoger)

In deze maas **kan** één reservatiegebied **afgeschaft worden**:

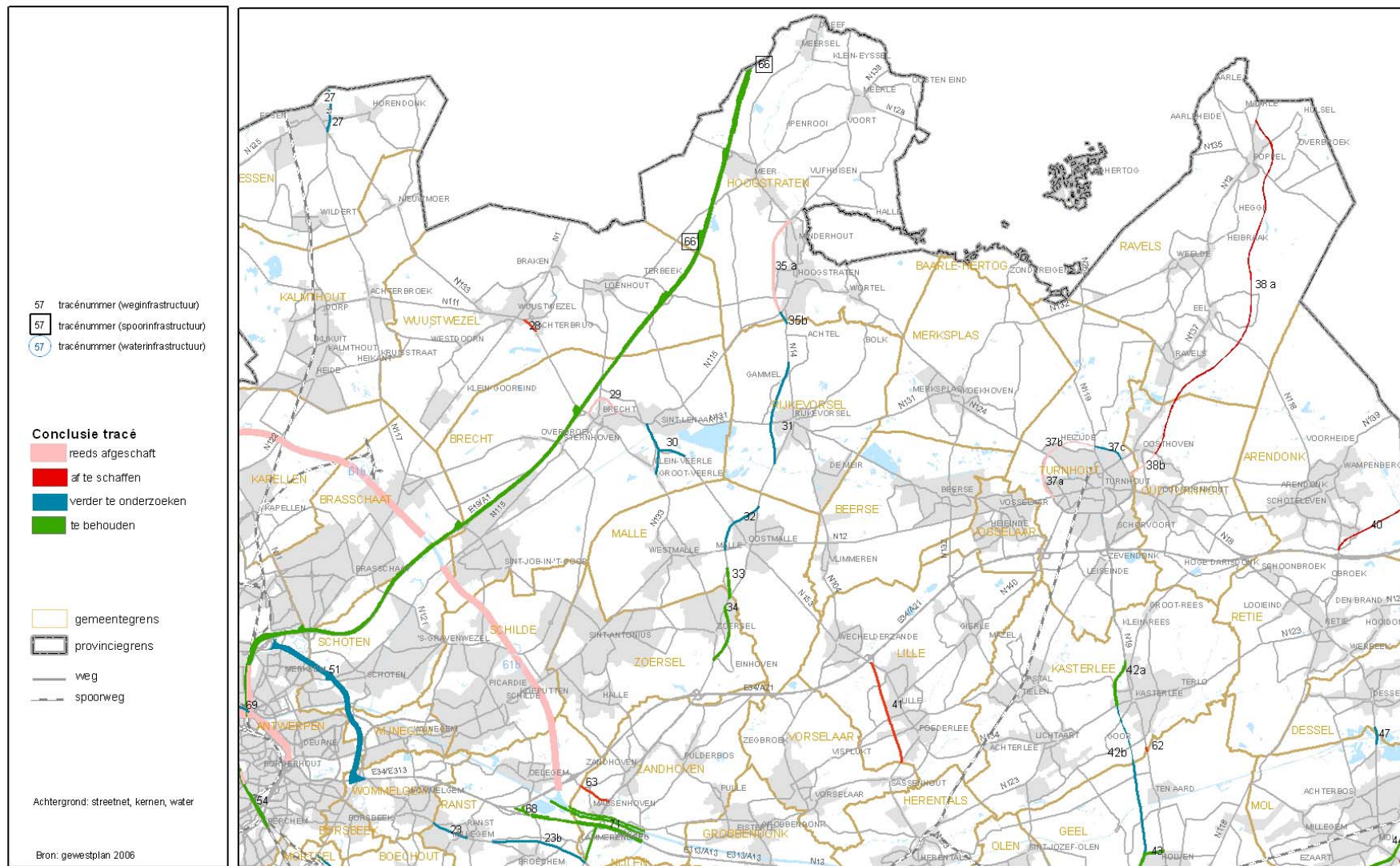
- het reservatiegebied voor het rechte trekken van de lokale weg N133 in Wuustwezel kan via een gemeentelijk RUP opgeheven worden (**28**)

Verder onderzoek is nodig om uit te klaren:

- wat het nut kan zijn van het reservatiegebied op en rond de bestaande omleiding van de N117 in Essen (**27**). Ruimtelijk onderzoek naar de stedenbouwkundige, landschappelijke en akoestische inpassing van deze secundaire weg type I in zijn omgeving kan hierover wellicht meer duidelijkheid brengen.

¹² Gewestelijk RUP Duwvaartkanaal Oelegem – Zandvliet (definitief vastgesteld), zie: idem

MAAS 4: NOORDERKEMPEN (TUSSEN E19 EN E34)



Volgende gewestplantracés zijn **reeds opgeheven**:

- het reservatiegebied voor de omleiding rond Brecht (**29**) werd in het gewestelijk RUP voor het station Noorderkempen¹³ opgeheven en vervangen door een gebied voor een (trein)stopplaats, technische zone voor spoorwegen, gebied voor HSL, gebied voor hoofdweg met aanduiding van ongelijkvloerse kruising in overdruk, gebied voor secundaire weg (tussen N115 en station) en gebied voor lokale weg (ten W van E19)
- het reservatiegebied voor de westelijke omleiding rond Hoogstraten werd bij de afbakening van het kleinstedelijk gebied Hoogstraten via een PRUP¹⁴ opgeheven (**35a**). Enkel een klein stuk (tussen N115 en N14) werd behouden.
- In Turnhout werd het reservatiegebied voor de bestaande R13 tussen N12 en N124 (**37a**) en voor de verdere vervollediging van de ring in het noorden (tussen N124 en N119) (**37b**) opgeheven¹⁵.
- Ook het eerste deel van het reservatiegebied voor de ontdubbeling van de N12 Turnhout – Ravels werd binnen de afbakening van het stedelijk gebied Turnhout opgeheven (op grondgebied Turnhout en Oud-Turnhout) (**38b**)
- het alternatief reservatiegebied voor het duwvaartkanaal en omleiding rond Oelegem werd in een gewestelijk RUP¹⁶ opgeheven (**61b en 61c**) (zie ook hoger)

In deze maas **kunnen** volgende reservatiegebieden **afgeschafft worden**:

- de rest van het reservatiegebied voor de ontdubbeling van de lokale weg N12 Turnhout-Ravels kan opgeheven worden (**38a**) (grondgebied Oud-Turnhout en Ravels)
- in Arendonk kan het reservatiegebied voor de doorsteek tussen de N118 en Hoge Mauw via een gemeentelijk RUP opgeheven worden (**40**)

¹³ gewestelijk RUP stopplaats Noorderkempen en ringweg te Brecht (definitief vastgesteld): zie www.ruimtelijkeordening.be

¹⁴ provinciaal RUP Westelijke omleiding Hoogstraten (definitief vastgesteld): zie www.provant.be/leefomgeving/ruimtelijke_ordening/uitvoeringsplannen

¹⁵ gewestelijk RUP Afbakening Stedelijk gebied Turnhout (definitief vastgesteld): zie www.ruimtelijkeordening.be

¹⁶ Gewestelijk RUP Duwvaartkanaal Oelegem – Zandvliet (definitief vastgesteld), zie: idem

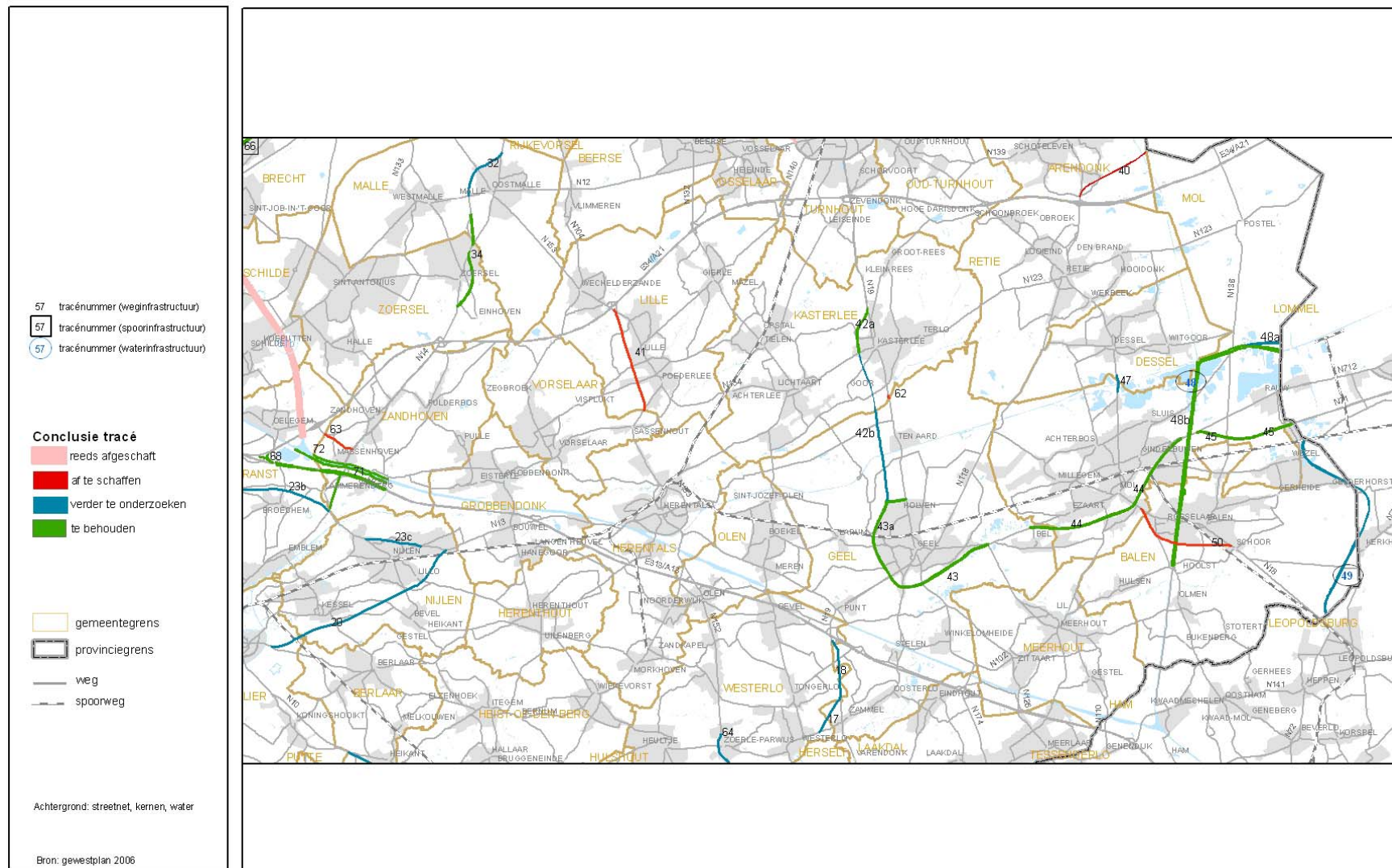
De gemeenten in maas 4 zijn vragende partij om **op streekniveau te zoeken naar samenhangende oplossingen** voor de verkeersdruk, waarbij de verkeersleefbaarheid in de doortochten en de ontsluiting voor vrachtverkeer twee belangrijke aandachts-punten zijn. Het nut van het reservatiegebied voor de aansluiting van de N153 en N154 te Brecht (**30**), voor de westelijke omleiding van de N14 rond Rijkevorsel (**31**) en Malle (**32**) kan o.b.v. deze streekvisie wellicht verder worden bepaald.

Voor een goede ontsluiting van de regionale bedrijvigheid vanuit Malle naar het hoger wegennet worden de reservatiegebieden **33** (zuidelijke ontsluiting vanuit bedrijventerrein naar N14) en **34** (omleiding N14 Zoersel) behouden. In functie van de lokale ruimtelijke en verkeerskundige inpassing kan tracé 33 mogelijk bijgestuurd worden; de omleiding rond Zoersel (34) wordt aangelegd binnen het reservatiegebied.

In het bijzonder reservatiegebied tussen E19 en E313 (**51**) valt de aan te leggen hoofdweg A102 (cf RSV), maar ook het tracé van de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse Zeehaven. Voor de tweede spoorontsluiting bestaat een voorontwerp van gewestelijk RUP. Eventuele aanpassingen, uitbreidingen en een concretisering van de bestemming van het reservatiegebied (b.v. aanduiding van zone voor deels ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur, bouwvrije stroken, buffer-stroken, ...) dienen in de formele procedure van het RUP vastgelegd te worden.

Verder onderzoek is nodig om uit te klaren wat het nut kan zijn van het reservatiegebied op en rond het noordoostelijk deel van de ring rond Turnhout (R13), tussen N12 en N119 (**37c**). Ruimtelijk onderzoek naar de stedenbouwkundige, landschappelijke en akoestische inpassing van deze secundaire weg type II in zijn omgeving kan hierover wellicht meer duidelijkheid brengen.

MAAS 5: NETELAND NOORD (TEN N VAN E313 EN O VAN E34)



In deze maas **kunnen** volgende tracés en reservatiegebieden **afgeschaft worden**:

- het reservatiegebied voor de omleiding van de lokale weg N153 rond Lille en Poederlee (**41**): de primaire weg N19 vormt op streekniveau een alternatief voor (inter)regionaal verkeer. Na de ombouw van de N19 tot primaire weg kan op de N153 mogelijk een tonnagebeperving ingevoerd worden. Lille kan het reservatiegebied d.m.v. een gemeentelijk RUP opheffen. De noodzaak voor de opmaak van een gemeentelijk RUP door Vorselaar voor de afschaffing van het miniem deel reservatiegebied dat op het grondgebied van Vorselaar ligt, moet verder bestudeerd worden.
- Het reservatiegebied voor de omleiding rond Balen (**50**) dat zowel op grondgebied Balen als Mol ligt, kan eveneens afgeschaft worden. De N18 is een secundaire weg type II: de provincie zal het RUP voor de afschaffing van dit reservatiegebied opmaken.
- De lijnaanduiding voor de gerealiseerde ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ op de N19 ter hoogte van de brug over de Nete (**62**) kan opgeheven worden. Dit tracé ligt op grondgebied Kasterlee en Geel
- Ook de lijnaanduiding voor de ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ tussen de N14 in Massenhoven (Zandhoven) en op- en afrit 19 van de E34 kan opgeheven worden (**63**).

Verder onderzoek is nodig voor een aantal gewestplantracés:

- Het nut van het reservatiegebied voor de ontubbeling van de N19 vanaf de ring rond Kasterlee tot aan de ring rond Geel (**42b**) wordt verder beoordeeld in de lopende project-MER en design and buildopdracht voor de N19g (Kempische noord-zuidverbinding).
- Het nut van het reservatiegebied rond de bestaande brug van de N18 over het kanaal Bocholt –Herentals in Dessel en Mol (47) moet getoetst worden aan de resultaten van een op te starten vervolgstudie van de studie rond de N118. Hierin wordt gezocht naar alternatieven voor de aanleg van een ontsluitingsweg tussen N18 en N118 die door middel van ruimtelijk onderzoek i.f.v. milieueffecten beoordeeld worden.
- Het nut van het reservatiegebied voor een nieuwe bypass op het kanaal Bocholt-Herentals (**48a**) wordt in een kosten-batenanalyse verder bestudeerd: deze kosten-batenanalyse wordt uitgevoerd door nv De Scheepvaart. De bypass ligt op grondgebied Mol en Lommel (Limburg).
- het nut van het brede reservatiegebied rond het kanaal van Beverlo (**49**) wordt geëvalueerd i.f.v. de vervoerspotentie. Dit verder onderzoek gebeurt i.s.m. nv De Scheepvaart. Het reservatiegebied ligt op grondgebied Mol en Lommel (Limburg) en is

op beide gemeente niet even breed (andere gewestplannen).

Voor het duurzaam functioneren van het waterwegennet en hoofd- en primair wegennet wordt een aantal gewestplantracés best **behouden**:

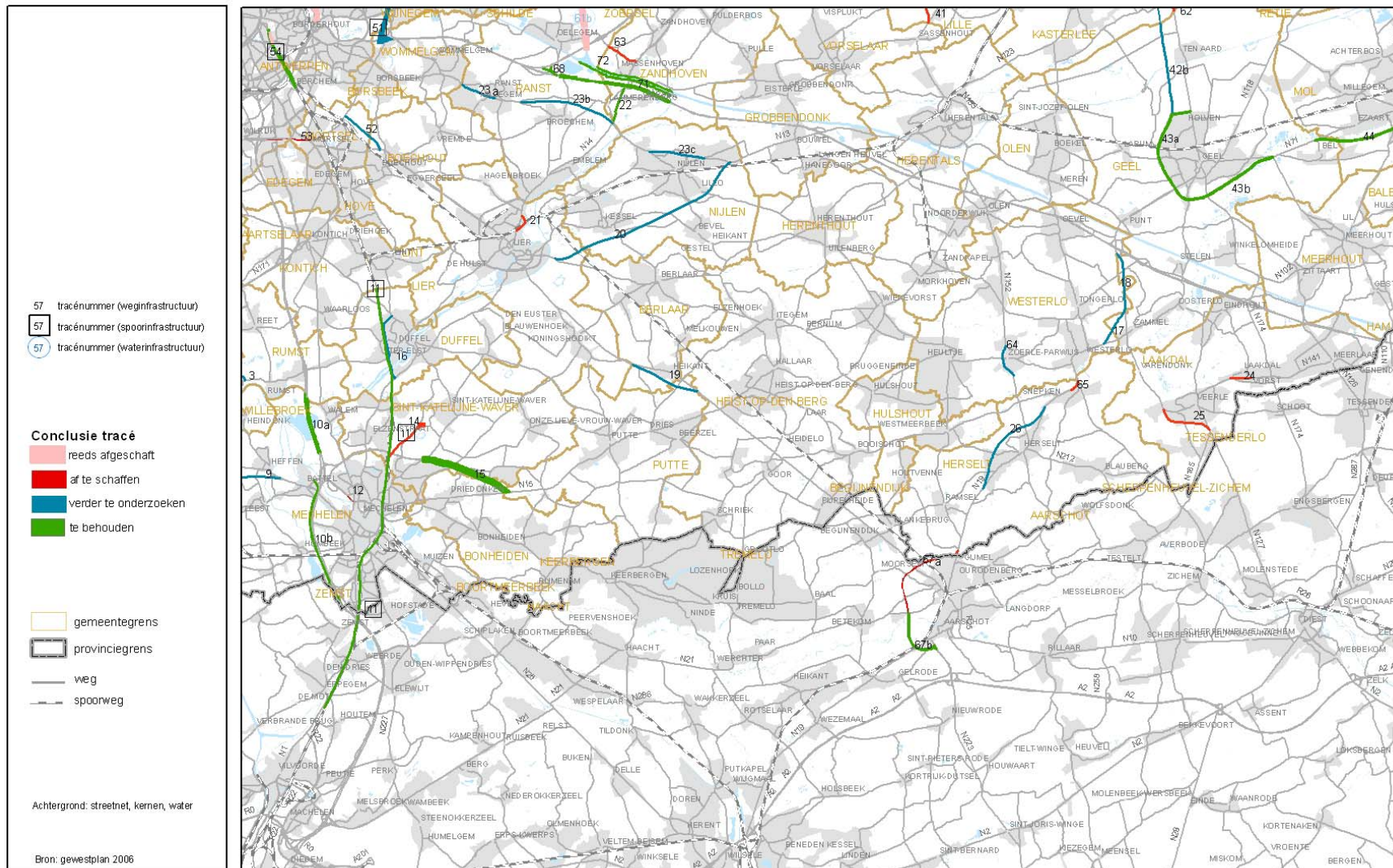
Het reservatiegebied op en rond het bestaande deel van de ring rond Kasterlee (**42a**) – geselecteerd als primaire weg type II – wordt behouden. Een aandachtspunt is het feit dat de bestaande weg nabij de aansluiting van de N123 naast het reservatiegebied ligt, waardoor de eventuele ombouw op lange termijn tot een weg met 2x2 rijstroken gehypothekeerd wordt.

- De reservatiegebieden rond de R14 ring rond Geel en de N71 op grondgebied Geel, Mol en Balen (**43, 44, 45**) worden behouden om ingepast te worden in een bouw- en gebruiksvrije strook, een aanpassing van de knooppunten bij de ombouw tot primaire weg (zie ook streefbeeld N71-R14-N19) en/of de landschaping van eventuele geluidswallen (b.v. in Geel t.h.v. woonwijk Leunen, Mol-Ginderbuiten en Mol-Rauw).
- Het erfdienstbaarheids- en reservatiegebied rond het kanaal Bocholt-Herentals en het kanaal Dessel-Kwaadmechelen in Dessel, Mol en Balen (**48b**) wordt behouden.

Het reservatiegebied aan het knooppunt E34-E313 in Ranst (**68**) wordt behouden. Merk op dat er voor de volledige vervollediging van het knooppunt nog een reservatiegebied ontbreekt, namelijk tussen E34 en E313 richting Hasselt.

- De erfdienstbaarheidsgebieden rond de E313 in Ranst en Zandhoven (**71**) worden behouden om ingepast te worden in een bouw- en gebruiksvrije strook.
- het reservatiegebied rond het Albertkanaal in Ranst en Zandhoven (**72**) wordt behouden.

MAAS 6: NETELAND ZUID (TEN Z VAN E313 EN O VAN E19)



In deze maas **kunnen** volgende tracés en reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden **afgeschafd** worden:

- het erfdiensbaarheidsgebied op en rond de bestaande N16 tussen de N1 en de Elektriciteitsstraat in Mechelen (12)
- de lijnaanduiding voor de ‘aan te leggen spoorlijn’ tussen spoorlijn 25 en de veiling in Sint-Katelijne-Waver (14): de spoorlijn die er gelegen heeft is opgebroken: vervoer van fruit per spoor blijkt economisch niet haalbaar. Het tracé is wel interessant als fietsroute;
- de lijnaanduiding voor de ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ in de omgeving van het Lisp in Lier (21);
- het reservatiegebied voor het rechte trekken van de lokale weg N141 in Vorst (Laakdal) (24);
- het reservatiegebied voor de westelijke omleiding van de N127 in Veerle (Laakdal) (25);
- het reservatiegebied op en rond de bestaande bebouwing aan de zuidzijde van de R11 tussen spoorlijn 25 en de aansluiting van de E19 (53), gelegen op grondgebied Antwerpen en Mortsel
- het reservatiegebied op en rond de N19 ter hoogte van Bergom (grondgebied Herselt) (65)
- de reservatiegebieden voor de aanleg van een grote ring rond Aarschot (67a) op grondgebied Herselt, Begijnendijk (Vlaams-Brabant) en Aarschot (Vlaams-Brabant)

Volgende gewestplantracés worden best **behouden**:

- de erfdiensbaarheidsgebieden rond de E19 in Mechelen (10) worden behouden om ingepast te worden in de bouw- en gebruiksvrije strook. De inpassing van bestaande vergunde bebouwing is een aandachtspunt;
- het reservatiegebied op en rond spoorlijn 25 in Duffel, Sint-Katelijne-Waver en Mechelen (11). De opwaardering van spoorlijn 25 heeft vooral een impact aan de oostzijde van de spoorlijn (zie ook ontwerp GewRUP Afbakening Stedelijk gebied Mechelen); ten westen van spoorlijn 25 kan het reservatiegebied mogelijk aangepast worden (Vlaamse bevoegdheid);
- het reservatiegebied voor de doortrekking van de R6 (15), op grondgebied Sint-Katelijne-Waver, Putte en Bonheiden wordt behouden voor de aanleg van de weg en de

ecologische en landschappelijke inpassing. Mogelijk kan na realisatie een deel van het reservatiegebied afgeschafd worden;

- de lijnaanduiding voor ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ op de N14 rond Lammerenberg (Zandhoven) (22) wordt behouden en gelinkt aan verder onderzoek naar een duurzame ontsluiting van Lier naar het hoofdwegennet.

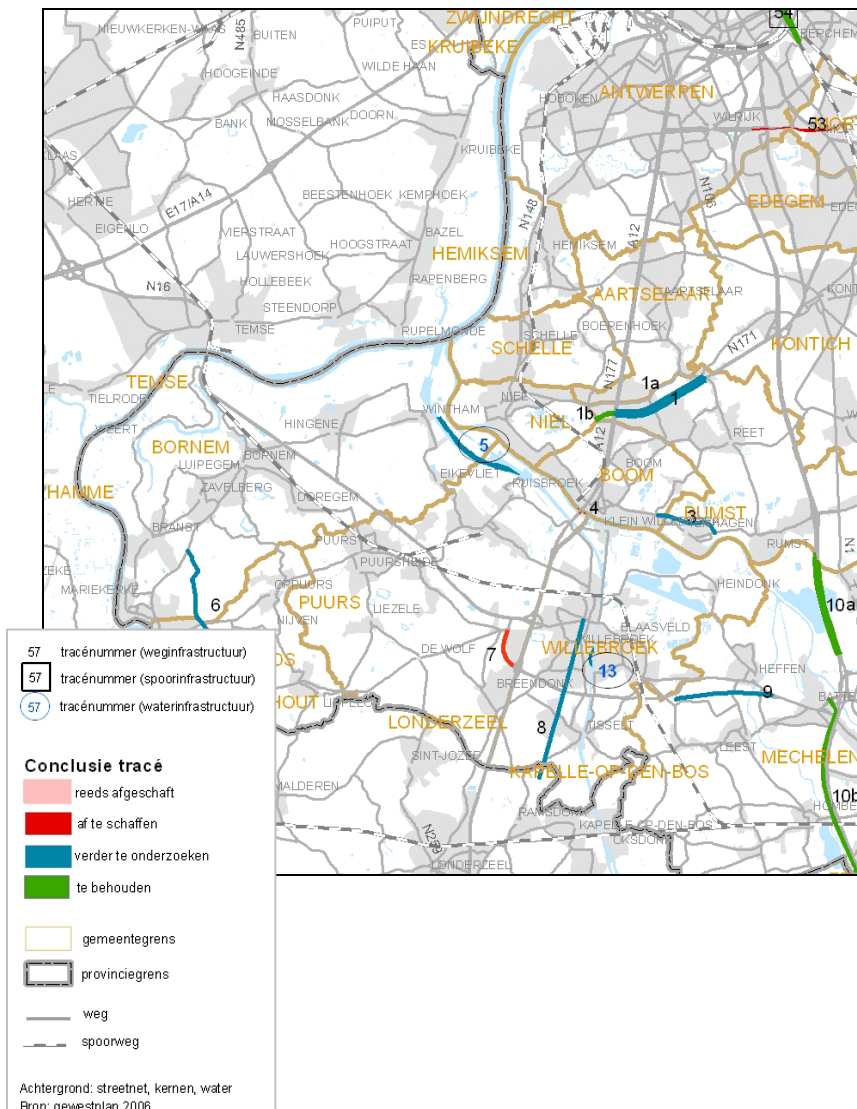
Voor een aantal gewestplantracés is **verder onderzoek** nodig:

- het nut en de noodzaak van het reservatiegebied voor de doorsteek tussen N10 en R11 in Boechout en Morstel (52) dient verder getoetst te worden aan de duurzame ontsluitingsvisie op streekniveau. Dit wordt best verder bestudeerd en besproken i.k.v. de procesopvolging rond het sluipverkeer in de zuidostrand waarbij de regionale verkeersdruk en de aanwezigheid van andere ruimteclaims voor het gebied belangrijke aandachtspunten zijn.
- Het nut en de noodzaak van het reservatiegebied voor de westelijke omleiding rond Duffel met een tweede brug over de Nete (16) dient verder bestudeerd te worden: de verbinding gaat in tegen het principe van Duffel als weerstand; bij het verder onderzoek moet er aandacht steeds worden aan de regionale verkeerseffecten en de ruimtelijke impact.
- Tracé-onderzoek voor de omleiding rond Berlaar-Heikant (19) is nodig om het bestaande tracé, aangeduid als ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’, en alternatieve tracés te onderzoeken en beoordelen.
- Het nut en de noodzaak van de lijnaanduiding voor de omleiding van de N13 rond Kessel en Nijlen (20) als ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ dient bestudeerd te worden bij de herziening van het mobiliteitsplan van Nijlen. Het tracé heeft een zeer negatieve ruimtelijke impact. Het loopt op het grondgebied van de gemeenten Nijlen, Lier en Berlaar.
- Het nut en de noodzaak van het reservatiegebied voor het rechte trekken van de N116 in Ranst (23a) dient verder bestudeerd te worden in het mobiliteitsplan van Ranst: nuttig voor de ontsluiting van lokale bedrijvigheid ? ..
- Het nut en de noodzaak van de lijnaanduiding voor de omleiding van de N116 rond Broechem (Ranst) (23b) als ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ dient eveneens bestudeerd te worden in het mobiliteitsplan van Ranst.
- Het nut en de noodzaak van de lijnaanduiding voor de noordelijke omleiding van de

N116 rond Nijlen **(23c)** als ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ dient eveneens bestudeerd te worden bij de herziening van het mobiliteitsplan van Nijlen (b.v. in functie van lokale ontsluiting bedrijvigheid of als alternatief bij langdurige calamiteiten op de E313 zoals een herstelling van één van de bruggen tussen afrit 19 en 20,...).

- Een streefbeeld voor de N19 Geel-Aarschot met verkeersleefbaarheids-onderzoek in Herselt en Zammel en een inrichtingsvisie voor de weg als secundaire weg type I moet duidelijkheid geven over het nut en de noodzaak van het reservatiegebied voor de omleiding in Zammel **(17)**, het reservatiegebied op en rond de N19 tussen Zammel en E313 **(18)** en het reservatiegebied voor de omleiding rond Herselt **(26)**.

MAAS 7: RUPELSTREEK EN KLEIN-BRABANT (TEN O VAN E19)



In deze maas **kunnen** volgende reservatie- en erfdiensbaarheidsgebieden **afgeschaft worden**:

- Het reservatie- en erfdiensbaarheidsgebied op en rond de Rupeltunnel (A12 op grondgebied Puurs) (4) vertoont geen continuïteit (op rand van gewestplan Antwerpen en Mechelen). Er ligt ook nog een kleine zone voor ‘aan te leggen snelweg’.
- De lijnaanduiding voor de verbinding tussen beide delen van de N16 als ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ (7) kan geschrapt worden

Het reservatiegebied voor de aanleg van de ontsluitingsweg N171 van de A12 tot het regionaal bedrijventerrein Krekelenberg, de zogenaamde ‘Banaan’ op grondgebied van de gemeenten Rumst en Niel (1b) is **te behouden**: de zone is nodig voor de aanleg van de weg (2x1 rijstrook), de stedenbouwkundige inpassing en de inpassing van de afwateringsstructuur. Het brede reservatiegebied voor de doortrekking van de N171 tussen de Pierstraat en de A12 in Rumst (1a) **kan wellicht aangepast worden** op basis van het plan voor de nieuwe weg en de landschappelijk, ecologische en waterbouwkundige inpassing ervan in de omgeving.

Verder onderzoek is eveneens nodig:

- In het mobiliteitsplan van Rumst en de Rupelstreek om het nut en de noodzaak van een omleiding rond Terhagen (op grondgebied Boom en Rumst) (3) in functie van verkeersleefbaarheid en/of voor de ontsluiting van bedrijvigheid te bepalen.
- De lijnaanduiding voor een ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ tussen Branst en N17 (6) dient geëvalueerd te worden op haar nut en effecten in het kader van het intergemeentelijk mobiliteitsplan Klein-Brabant: het is weinig waarschijnlijk dat het tracé (zeker in z’n geheel) nuttig is. Het tracé ligt op het grondgebied van Bornem en Sint-Amands
- De ‘aan te leggen hoofdverkeersweg’ op de oude spoorwegzate tussen Willebroek en Londerzeel (Vlaams-Brabant) (8) heeft op regionaal niveau geen betekenis omdat het deels door bebouwd gebied en parallel met de A12 loopt. De mogelijke functie in de ontsluiting van één van de zoekzones voor regionale bedrijvigheid rond de A12 (Brabantse Poort) dient verder onderzocht te worden.

-
- Het reservatiegebied voor de ontdubbeling van de N16 vanaf de omleiding van Willebroek tot in Heffen (Mechelen) **(9)** wordt behouden en meegenomen in verder onderzoek naar de ombouw van het volledige wegvak tot aan de E19 (Mechelen-Noord) als primaire weg type I

Voor waterinfrastructuur zijn volgende gewestplanaanduidingen verder te bestuderen:

- het Zeekanaal tussen Wintam (Bornem) en Ruisbroek (Puurs) **(5)** is aangeduid als ‘aan te leggen waterweg’: het kanaal is gerealiseerd, maar niet volledig cSf. de inkleuring van de bestemming op het gewestplan. De bestemming wordt best aangepast op basis van de huidige situatie en toekomstige ontwikkelingsperspectieven.
- Hetzelfde geldt voor de zwaairom op het kanaal Brussel-Rupel in Willebroek **(1S3)**

BIJLAGEN

1 / OVERZICHT GEWESTPLANTRACÉS EN RESERVATIESTROKEN VOOR SPOORINFRASTRUCTUUR

Toetsing van de gewestplantracés voor spoorinfrastructuur aan het planologisch kader (RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)

GP-TRACÉ	SPOORWEGVAK	BESTEMMING OP GEWESPLAN	TOETSING AAN PLANOLOGISCHE VISIE	NIEUWE LIJNINFRA-STRUCTUUR	BESTAANDE LIJNINFRA-STRUCTUUR	BESLUIT QUICK-SCAN
11	Spoorlijn 27 Antwerpen – Mechelen – Schaarbeek	Reservatiegebied	Te verbeteren bestaande spoorweginfrastructuur i.f.v. personenvervoer: snelheidsverhoging lijn 27 (cf. RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)		X	Reservatiegebied te behouden.
14	Spooraftakking naar fruitzone Sint-Katelijne-Waver	Aan te leggen spoorlijn	Niet geselecteerd als hoofd- of secundaire spoorweg		X (opgebroken spoorlijn)	Af te schaffen, wel gebruiken als fietsroute.
51	Realisatie 2 ^{de} spoortoegang naar de Antwerpse zeehaven	Alternatief reservatiegebied	Geselecteerd als 'te reserveren terrein voor nieuwe spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer' (cf. RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)	X		Het alternatief reservatiegebied is te behouden. Eventuele aanpassingen aan en concretisering van het reservatiegebied zijn af te stemmen op beleidsbeslissingen op Vlaams niveau rond de aanleg van de A102, de tweede spoorontsluiting en ondergrondse leidingen.
54	Spoorbundel Berchem - Antwerpen-Centraal (lijn 12, 25, 27)	Gebied van openbaar nut, in overdruk reservatiegebied	HSL en hoofdspoorlijn personen (lijn 25), Hoofdspoorlijn goederen (lijn 12, 27). Geen specifieke ontwikkelingsperspectieven		X	Het GewRUP Kievitplein ¹ legt een nieuwe bestemming vast voor een deel van dit gebied (zie tracéfiche). De rest van het reservatiegebied is te behouden.
66	HSL tussen Antwerpen en de Nederlandse grens (lang E19)	Aan te leggen spoorlijn	Te reserveren terrein voor nieuwe spoorweginfrastructuur i.f.v. personenvervoer (cf. RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen). Zie ook GewRUP Stopplaats Noorderkempem en ringweg te Brecht	X (inmiddels gerealiseerd)		Behouden in functie van spoorinfrastructuur en bouw- en gebruiksvrije strook rond E19
61a en 70	Goederenspoorlijn 11 Antwerpen-Bergen-op-Zoom langsheen A12	(alternatief) Reservatiegebied	Te reserveren terrein voor nieuwe spoorweginfrastructuur voor goederenvervoer (cf. RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)	X		Reservatiegebied te behouden

2 / OVERZICHT RESERVATIESTROKEN VOOR WATERINFRASTRUCTUUR

Toetsing van de gewestplantracés voor waterinfrastructuur aan het planologisch kader (RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)

GP-TRACÉ	WATERWEG	BESTEMMING OP GEWESPLAN	TOETSING AAN PLANOLOGISCHE VISIE	NIEUWE LIJNINFRA-STRUCTUUR	BESTAANDE LIJNINFRA-STRUCTUUR	BESLUIT QUICK-SCAN
5	Zeekanaal	Aan te leggen waterweg	Aan te pakken lokale knelpunten / capaciteitsuitbreidingen aan het hoofdwaterwegennet: bouw van sluis en toegangen te Hingene (cf. RSV)		X	Gerealiseerd, maar niet volledig cf. gewestplan. Nut en noodzaak van strook voor 'aan te leggen waterweg' verder te onderzoeken.
13	Zwaaiikom op kanaal Brussel-Rupel	Aan te leggen waterweg	Aanpak lokale knelpunten aan het hoofdwaterwegennet: modernisering kanaalvak te Willebroek (cf. RSV)		X	Gerealiseerd, maar niet volledig cf. gewestplan. Nut en noodzaak van strook voor 'aan te leggen waterweg' verder te onderzoeken.
48a	Gedeeltelijk nieuw tracé voor kanaal Bocholt-Herentals	Reservatie- en erfdienstbaarheidsgebied	Secundaire waterweg: grote infrastructurele aanpassingen zijn niet prioritair volgens RSV (mogelijk te herbekijken). Mogelijkheden om watergebonden bedrijvigheid te stimuleren vrijwaren	X		Nut verder te besturen op basis van een kosten-batenanalyse.
48b	Kade-infrastructuur kanaal Dessel-Kwaadmechelen	Aan te leggen waterweg en reservatiegebied	Secundaire waterweg: grote infrastructurele aanpassingen zijn niet prioritair volgens RSV (mogelijk te herbekijken). Mogelijkheden om watergebonden bedrijvigheid te stimuleren vrijwaren	X		Te behouden
49	Verbreiding kanaal van Beverlo	Reservatiegebied en aan te leggen waterweg	Secundaire waterweg: grote infrastructurele aanpassingen zijn niet prioritair volgens RSV (mogelijk te herbekijken). Mogelijkheden om watergebonden bedrijvigheid te stimuleren vrijwaren	X		Nut reservatiegebied verder te bestuderen i.f.v. de vervoerspotentie.
60	Scheldeverbreiding ter hoogte van natuureservaat Groot Buitenschoor	Aan te leggen waterweg			X	Gerealiseerd. Kan omgezet worden in 'bestaande waterweg'

GP-TRACÉ	WATERWEG	BESTEMMING OP GEWESPLAN	TOETSING AAN PLANOLOGISCHE VISIE	NIEUWE LIJNINFRA-STRUCTUUR	BESTAANDE LIJNINFRA-STRUCTUUR	BESLUIT QUICK-SCAN
61	Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet (opgeheven)	<Geschrapt>	Afgeschaft in GRUP Duwvaartkanaal Oelegem-Zandvliet. Alternatief cf. RSV is verbreding Albertkanaal tussen Antwerpen en Wijnegem (zie tracé 72)	X		Reeds afgeschaft.
72	Verbreding Albertkanaal	Reservatiegebied	Aanpak lokale knelpunten / capaciteitsuitbreidingen aan het hoofdwaterwegennet: toegankelijk maken voor schepen tot 4500 ton (cf. RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)	X		Te behouden reservatiegebied.
73	Verbreding Royerssluis	Reservatiegebied	Aanpak lokale knelpunten / capaciteitsuitbreidingen aan het hoofdwaterwegennet: toegankelijk maken voor schepen tot 4500 ton (cf. RSV en Mobiliteitsplan Vlaanderen)	X		Te behouden reservatiegebied.

3 / VERSLAGEN

Hierna volgen de verslagen van de overlegrondes per maas en de finale informatievergadering.

- Overleg maas 5 (26 september '07)
- Overleg maas 6 (25 oktober '07)
- Overleg maas 7 (29 november '07)
- Overleg maas 1-2-8 (11 december '07)
- Overleg maas 3-4 (22 januari '08)
- Infovergadering (19 februari '08)

VERSLAG OVERLEG MET GEMEENTEN MAAS 5

26 september 2007

1 / VERWELKOMING EN ALGEMENE TOELICHTING

Marc Vanhee verwelkomt de aanwezige gemeenten.

Jeroen Bastiaens geeft een toelichting over het doel en de opzet van de studie. De (link naar de) powerpointpresentatie vindt u als bijlage bij dit verslag.

2 / BESPREKING PER TRACÉ

De tracés worden in een spreekuurformule bilateraal besproken met de betrokken gemeentebesturen.

Aanwezig vanuit de provincie en de opdrachtnemer VECTRIS

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	Leidend ambtenaar, dienst Mobiliteit
Herman De Pauw	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Ruimtelijke Planning
Veerle Van Doren	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Ruimtelijke Planning
Jeroen Bastiaens	VECTRIS	projectleider

Verontschuldigd

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Catherine Hoebeeck	Vlaams gewest, MOW afd. Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen	Mobiliteitsbegeleider
Ilse Moeremans	Vlaams gewest, ROHM Antwerpen	Medewerker planning en vergunningenbeleid
Chris Danckaerts	nv De Scheepvaart	Directeur-ingenieur

2.1 / Reservatiegebied voor omleiding N153 Lille – Poederlee (41)

Op grondgebied van gemeente Lille en Vorselaar

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Jef Van Duppen	Gemeente Lille	Burgemeester

Burgemeester Van Duppen gaat akkoord met de conclusie om het reservatiegebied af te schaffen.

Het reservatiegebied (in overdruk) dient via twee gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (RUP's) door Lille (trekkersrol) en Vorselaar verwijderd te worden. Principe hierbij is dat de grondkleur op het gewestplan behouden blijft en de bestemming bepaalt.

De burgemeester geeft aan dat flankerende maatregelen voor het beperken van de verkeersdruk in de doortochten gewenst zijn. De idee om ter hoogte van de op-/afrit op de E34 te werken met een doseerpunt (zie mobiliteitsplan) is inmiddels verlaten. Om het regionaal vrachtverkeer te weren wenst de gemeente, na ingebruikname van de N19g en de fly-over in Geel, een tonnagebeperking in te voeren. Dit dient verder te worden onderzocht en besproken met de buurgemeenten en AWV.

Een ander aandachtspunt is de bewegwijzering naar Bobbejaanland. Momenteel is Bobbejaanland vanop de E34 komende vanuit Antwerpen bewegwijzerd via de kern van Lille, wat tijdens het toeristisch seizoen 's morgens (9u30 – 11u) voor een piekbelasting zorgt. Het wegrijden gebeurt niet via Lille. De gemeente Lille is vragende partij om de bewegwijzering vanop de E34 aan te passen. Volgens het Ruimtelijk Structuurplan van de Provincie Antwerpen dient de ontsluiting van Bobbejaanland te gebeuren via de N19 en de N123 tussen Kasterlee en Lichtaart die richtinggevend geselecteerd is als secundaire weg type II.

2.2 / Reservatiegebied voor ontubbeling N19 Kasterlee – Geel (42) en de bestaande brug van de N19 over de Nete (62) / Reservatiegebied voor bestaande R14 en N71 op grondgebied Geel (43a, 43b, 44)

Op grondgebied van gemeenten Kasterlee en Geel

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Jef Van de Perre	Gemeente Kasterlee	Schepen van Openbare Werken
Geert Andries	Gemeente Kasterlee	Mobiliteitsambtenaar
Marleen Rome	Gemeente Geel	Mobiliteitsambtenaar

Het reservatiegebied 42 moet opgesplitst worden in de bestaande ring rond Kasterlee (42a) en het reservatiegebied voor de aanleg van een nieuwe verbinding tussen Kasterlee en Geel (42b).

De bestaande ring rond Kasterlee (42a) is uitgevoerd als 2x1-weg.

De nieuwe N19g (voorkeustracé nog te bepalen) zou worden aangelegd met 2x1 rijstrook, met de mogelijkheid om er op termijn 2x2 rijstroken van te maken.

Marleen Rome merkt op dat hoewel de doortocht van Ten Aard volgens de studie van de bebouwde kom niet weerhouden is als (gewenste) bebouwde kom, ze momenteel wel als bebouwde kom is afgebakend.

De conclusie om het reservatiegebied voor de ontubbeling van de N19 te behouden en het functie ervan te bepalen in het kader van de planprocessen rond de N19g (Kempische noord-zuidverbinding) worden zowel door Kasterlee als Geel onderschreven. Het reservatiegebied voor de bestaande ring rond Kasterlee wordt ook best behouden.

De bestaande Netebrug op de N19 is op het gewestplan aangeduid als aan te leggen hoofdverkeersweg (tracé 62). De brug is gerealiseerd: de gewestplancode kan best aangepast worden (hoewel niet urgent). Belangrijk is evenwel het vrijwaren van de mogelijkheid om vrijliggende fietspaden aan te leggen langs de bestaande N19 tussen Geel en Kasterlee (plannen deels in voorbereiding).

De stad Geel wil dat er in de omgeving van de woonwijk die aan de bestaande ring R14 grenst geluidswerende voorzieningen komen. Marleen Rome vraagt of er een detail van de luchtfoto met het reservatiegebied ter hoogte van de woonwijk kan worden aangemaakt om te kijken wat de beschikbare ruimte binnen het reservatiegebied is om geluidsvoorzieningen te voorzien (zie bijlage detail reservatiegebied 43a t.h.v. woonwijk Leunen in Geel).

2.3 / Reservatiegebieden voor waterinfrastructuur: kanaal Bochoolt – Herentals (48a), kanaal Dessel – Kwaadmechelen (48b), kanaal van Beverlo (49) / Gewestplantracé brug N18 over kanaal Bochoolt-Herentals (47)

Op grondgebied van gemeenten Dessel, Mol, Balen

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Roger Van Campfort	Gemeente Dessel	Schepen
Sonja Cools	Gemeente Mol	Mobiliteitsambtenaar
An Claessen	Gemeente Balen	Medewerker dienst grondgebiedszaken
Griet Wielockx	Gemeente Balen	Medewerker verkeersdienst

Kanaal Bochoolt – Herentals (48a). Er wordt – opgemerkt dat het reservatiegebied voor een ontdubbeling van het kanaal (met nieuwe sluisen) moet doorlopen op het grondgebied van Lommel (gewestplan Neerpelt – Bree). Voor de correcte gewestplankaart van het tracé: zie bijlage.

Schepen Van Campfort weet te vertellen dat het glasbedrijf Sibelco van plan is om een proefproject op te starten waarin met twee schepen naar Kapelle-op-den-Bos en terug van gevaren worden. De laad- en loskade van Sibelco is voorzien ter hoogte van sas 5.

De gemeentebesturen zijn bereid mee te werken aan initiatieven van de nv De Scheepvaart die het transport te water ten goede komen. Zowel Dessel, Mol als Balen zijn voorstander om de reservatiegebieden, zeker op de doorgaande kanalen, te behouden.

Langs het kanaal Dessel – Kwaadmechelen (48b) is in het PRUP Holven voorzien om percelen voor watergebonden bedrijven te voorzien. De gemeente Balen wenst dat deze mogelijkheden die het transport te water stimuleren, optimaal benut worden.

Uitspraken over het gewestplantracé aan de brug van de N18 over het kanaal Bochoolt – Herentals (47) dienen getoetst te worden aan de varianten voor een nieuwe vrachtontsluitingsweg richting N18.

2.4 / Reservatiegebied voor omleiding N18 Balen (50) Reservatiegebied voor bestaande R14 en N71 op grondgebied Mol en Balen (44, 45)

Op grondgebied van gemeenten Dessel, Mol, Balen

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Sonja Cools	Gemeente Mol	Mobiliteitsambtenaar
An Claessen	Gemeente Balen	Medewerker dienst grondgebiedszaken
Griet Wielockx	Gemeente Balen	Medewerker verkeersdienst

De gemeente Balen is voorstander om het reservatiegebied voor de omleiding van de N18 rond Balen (50) af te schaffen. De gemeente is vragende partij om dit via een provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan (PRUP) te doen: de N18 is immers geselecteerd als secundaire weg (type II) en het reservatiegebied ligt op het grondgebied van Balen én Mol.

De gemeente Mol merkt op dat er geen reservatiegebied is voor de N71 in de omgeving van de brug over het kanaal Dessel-Kwaadmechelen, daar waar dit verkeerskundig het meest nodig is. Van belang is naast het streefbeeld voor de N71, ook de ontwikkeling en ontsluiting van regionale bedrijvigheid Berkenbossen (zie PRUP Berkenbossen).

In de streefbeeldstudie van de N71 wordt voorgesteld te werken met een beperkt aantal aansluitingen en ongelijkvloerse kruisingen. Het streefbeeld is echter nog steeds niet afgerond en heeft geen duidelijk statuut.

De gemeente Mol is vragende partij voor het aanbrengen van geluidswerende voorzieningen langs de N71 ter hoogte van Ginderbuiten. Een aantal jaar geleden werden door ir. Lanoye van de afdeling Wegenbouw-kunde geluidsmetingen uitgevoerd: slechts op één punt bleek de geluidsbelasting zo hoog (> 65 dB(A)) dat 80% subsidie voor geluidswerende infrastructuur verkregen kan worden. *In bijlage vindt u een detail van het reservatiegebied 44 t.h.v. Ginderbuiten en de brug over kanaal Dessel-Kwaadmechelen in Mol.*

Voor één van de kruispunten van de N71 in Mol loopt een TV3V-project. De gemeente is voorstander om een brug te voorzien voor fietsers en landbouwverkeer, maar dit werd op de PAC ongunstig geadviseerd.

Bijlagen:

- Link naar powerpointpresentatie met toelichting doel en opzet van de studie
- tracé 48: aangepaste kaart met reservatiegebied, ook op grondgebied Lommel
- tracé 43a: detail van het reservatiegebied 43a t.h.v. woonwijk Leunen in Geel
- tracé 44: detail van het reservatiegebied 44 t.h.v. Ginderbuiten en de brug over kanaal Dessel-Kwaadmechelen in Mol en Balen

Jeroen Bastiaens
VECTRIS

VERSLAG OVERLEG MET GEMEENTEN MAAS 6
25 OKTOBER 2007

1 / BESPREKING PER TRACÉ

De tracés worden in een spreekuurformule bilateraal besproken met de betrokken gemeentebesturen.

Aanwezig vanuit de provincie en de opdrachtnemer VECTRIS

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	Leidend ambtenaar, dienst Mobiliteit
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen	medewerker dienst Mobiliteit
Cathérine Hoebeeck	Vlaams gewest, MOW afd. Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen	Mobiliteitsbegeleider
Yves De Beleyr	Vlaams gewest, MOW afd. Mobiliteit en Verkeersveiligheid Antwerpen	Mobiliteitsbegeleider
Johan Arnauw	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Ruimtelijke Planning
Jeroen Bastiaens	VECTRIS	projectleider

Verontschuldigd

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Herman De Pauw	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Ruimtelijke Planning
Ilse Moeremans	Vlaams gewest, ROHM Antwerpen	Medewerker planning en vergunningenbeleid

Op grondgebied van gemeenten Putte, Mechelen, Duffel, Sint-Katelijne-Waver

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Martine Verreth	Putte	hoofd technische dienst / mobiliteit
Chris Bosmans	Putte	Schepen
Bram Van Dijk	Mechelen	Hoofd dienst Ruimtelijke planning en mobiliteit
Luc Wuyts	Duffel	Eerste schepen
Christophe Van Slagmolen	Duffel	Hoofd T.D.
Griet Fonteyne	Sint-Katelijne-Waver	Mobiliteitsambtenaar

Tracé 10

Bram Van Dijk: Er staan verschillende bouwwerken in/rond dit erfdienstbaarheidsgebied. Recentelijk werd nog een planologische attest afgeleverd in deze omgeving. De stad zal een ophijsting maken van de vergunde bebouwingen binnen de zone.

Het eventueel aanpassen van erfdienstbaarheidsgebied en bouw- en gebruiksvrije strook (cf. RSV 100 m vanaf langsgracht) is enkel mogelijk in overleg met de Vlaams overheid (Agentschap Wegen en Verkeer).

Tracé 11

Project van Diabolo loopt tot Abeelstraat in Mechelen (zie GRUP Diabolo).

Spoorbypass ter hoogte van het station is opgenomen in ontwerp GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen. Reservatiegebieden blijven behouden.

Deel van reservatiegebied ten oosten van de spoorlijn zal niet gebruikt worden in de geplande werken en kan mogelijk afgeschafte worden. Verder te bespreken met NMBS-Groep.

Tracé 14

In het ontwerp GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Mechelen is afschaffen gewestplantracé in de toelichtingsnota vermeld, maar is niet opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften. De gemeente Sint-Katelijne-Waver wenst dat hier een fietsverbinding gerealiseerd wordt. Gronden zijn wellicht nog eigendom van NMBS-Holding. Het is niet duidelijk wie de financiering van deze fietsverbinding op zich dient te nemen. De gemeente SKW vindt dat deze fietsverbinding best ook opgenomen wordt in de afbakingsstudie.

Tracé 15

Doortrekking R6 zit in ontwerpfase. De onteigeningsprocedure is lopende. Na realisatie dient nut reservatiegebied (weg incl. langschappelijk en ecologische inpassing) herbekeken te worden.

2.2 / Reservatiegebied voor aanleg westelijke omleiding Duffel met twee Netebrug (16)

Op grondgebied van gemeente Duffel

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Luc Wuyts	Duffel	Eerste schepen
Chritophe Van Slagmolen	Duffel	Hoofd T.D.

Begin jaren 1990 bleek uit een verkeersstudie dat het centrum van Duffel belast wordt met 18.000 vt/dag, waarvan een groot deel doorgaand. De gemeente ontwikkelde een mobiliteitsvisie waarbij zoveel mogelijk verkeer uit het centrum wordt gehouden. In 1997 werd een reservatiegebied voor een westelijke omleiding door middel van een gewestplanwijziging op het gewestplan opgenomen.

Een deel van de westelijke omleiding ligt er al. De gemeente zal de komende jaren ook de rest van dit tracé realiseren. Enige missing link blijft dan nog de tweede Netebrug.

Marc Vanhee geeft aan dat deze verbinding niet past binnen de gewenste wegstructuur op streekniveau (ligt immers parallel met de E19).

Conclusie: Reservatiegebied openhouden voor de toekomst. Aandachtspunt op korte termijn is de realisatie van de fietsverbinding langs de spoorlijn.

2.3 / Gewestplantracé voor omleiding Berlaar-Heikant (19)

Op grondgebied van gemeente Berlaar, Putte

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Martine Verreth	Putte	hoofd technische dienst / mobiliteit
Chris Bosmans	Putte	Schepen
Werner Van den Broeck	Berlaar	Stedenbouwkundig en mobiliteits-ambtenaar
Walter Horemans	Berlaar	Burgemeester

Tracé 19

Chris Bosmans vraagt om naar analogie van andere tracés eveneens de relevante studie te vermelden. Putte pleit ervoor om ook Heist-op-den-Berg te betrekken bij verdere besprekingen in verband met de omleiding Berlaar-Heikant omdat één van de mogelijke tracés op hun grondgebied ligt.

Werner Van den Broeck geeft aan dat de gemeente nog steeds voorstander is van een omleiding rond Heikant. Maar in tegenstelling tot eerdere uitspraken, is de gemeente op dit moment voorstander van een tracé dat zo dicht mogelijk aansluit bij het bestaande gewestplantracé (zie ook ontwerp GRS).

Marc Vanhee geeft aan dat de omleiding nog niet op investeringsprogramma's van de Vlaamse overheid staat. Hij geeft aan dat de provincie een tracé-onderzoek wenst op te starten zodra er duidelijk zicht is op de realiseerbaarheid van de omleiding. De betrokken gemeenten dringen er best bij het Vlaams gewest op aan om de omleiding op het uitvoeringsprogramma te zetten.

Heist-op-den-Berg werkt aan een module 13-dossier voor de aanleg van fietspaden langs de N10. Cathérine Hoebeek geeft aan dat het fietspadenproject best zou doorlopen tot de kern van Heikant en dat de beoordeling hiervan niet beïnvloed wordt door de langetermijnoptie om een omleiding rond Heikant te realiseren. Ze zal contact opnemen met schepen Verhulst om dit misverstand uit te klaren.

Tracé 15

Chris Bosmans benadrukt dat de flankerende maatregelen voor de R6 eerst moeten uitgevoerd voordat de doortekking wordt gerealiseerd.

2.4 / Gewestplantracé voor omleiding N13 Kessel en Nijlen (20), omgeving Lisp-Lier (21), noordelijke omleiding N116 Nijlen (23c)

Op grondgebied van gemeenten Berlaar, Lier, Nijlen

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Werner Van den Broeck	Berlaar	Stedenbouwkundig en mobiliteits-ambtenaar
Walter Horemans	Berlaar	Burgemeester
Paul Laurijssen	Nijlen	Schepen Openbare Werken
Marc Engelen	Nijlen	Schepen Verkeer
Leo Heylen	Nijlen	Mobiliteitsambtenaar
Karin Van Asch	Lier	Dienst Mobiliteit
Ann Hellemans	Lier	Dienst Ruimtelijke Planning

Tracé 20

De gemeente Nijlen is voorstander van het behoud van dit gewestplantracé. De leefbaarheid van de dorpskernen is nog steeds een probleem. Vooral de grote hoeveelheid vrachtverkeer vormt een knelpunt. Ondanks de inspanning om in Kessel eenrichtingsverkeer in te voeren, is de problematiek niet opgelost (zie resultaten tellingen).

Marc Vanhee besluit dat het gewestplantracé voorlopig niet geschrapt zal worden, gezien het ontbreken van een consensus. In het kader van het verdiepen en verbreden van het mobiliteitsplan wordt best verder onderzocht op welke manier de leefbaarheid in de dorpskernen kan worden aangepakt.

De gemeenten Berlaar en Lier kunnen begrijpen dat de gemeente Nijlen de mogelijkheid voor de aanleg van een omleiding wil openhouden, maar geven aan dat het huidige gewestplantracé doorheen, vanuit ruimtelijk oogpunt zeer waardevol gebied snijdt (VEN + lokaal natuurverbingsgebied rond de Netevallei).

Marc Vanhee geeft aan dat indien vanuit de gemeente geopteerd wordt voor een omleiding, dit ook onderbouwd moet worden in mobiliteitsplan en gemeentelijk structuurplan.

Tracé 23c

Nijlen wenst ook dit tracé te behouden. De druk op de verkeersleefbaarheid is op de N116 minder precair dan op de N13. Maar het tracé is mogelijk wel nuttig als alternatief voor de E313 tussen Herentals en Massenhoven in geval van zware calamiteiten (b.v. opnieuw instorten van één van de bruggen op dit wegvak). Het Vlaams gewest heeft op dit tracé in functie van deze problematiek in het verleden al onteigingen uitgevoerd.

In het GRS is in de omgeving van het noordelijk omleidingstracé een zoekzone voor KMO afgebakend. De mogelijke koppeling van de ontsluitingsstructuur aan dit tracé kan bij het verdiepen en verruimen van het mobiliteitsplan verder bekeken worden.

Conclusie: Niet afschaffen.

Tracé 21

Er is iets misgelopen met de kaarten van tracéfiche 21. Bij dit verslag vindt u de aangepaste fiche.

Het tracé doorsnijdt groengebied en een stedelijk bouwblok. Wordt dus best afgeschaft, maar afschaffing is voor de stad geen prioriteit.

Er zou een KB bestaan waarin over afschaffing wordt gesproken, maar dit is nooit bekrachtigd door middel van een gewestplanwijziging.

2.5 / Gewestplantracé voor omleiding N14 Lammerenberg (22), rechtrokken N116 in Ranst (23a) en omleiding Broechem (23b), verbinding tussen N14 en op-/afrit 19 op E34, klaverblad E34xE313 (68), erfdienstbaarheidsgebieden langs de E313 (71), reservatiegebied Albertkanaal (72)

Op grondgebied van gemeenten Ranst, Zandhoven

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Werner Van den Broeck	Berlaar	Stedenbouwkundig en mobiliteits-ambtenaar
Walter Horemans	Berlaar	Burgemeester
Paul Laurijssen	Nijlen	Schepen Openbare Werken
Marc Engelen	Nijlen	Schepen Verkeer
Leo Heylen	Nijlen	Mobiliteitsambtenaar
Karin Van Asch	Lier	Dienst Mobiliteit
Ann Hellemans	Lier	Dienst Ruimtelijke Planning
Herman Van Tendeloo	Ranst	
Willy Coppé	Zandhoven	Technische Dienst
Jan Verbist	Zandhoven	

Algemene opmerking

Tracé 23a

Het ontwerp mobiliteitsplan van Ranst is in herziening onder impuls van het nieuwe gemeentebestuur.

Besluit is dat tracé 23a (rechtrokken van N116 in Ranst) niet als omleiding weerhouden wordt, maar wel nuttig kan zijn in functie van de ontsluiting van een bedrijventerrein.

De mogelijke functie van dit tracé voor openbaar vervoer is door de gemeente niet overwogen.

Conclusie: Gewestplantracé niet afschaffen.

Tracé 23b

De gemeente is voorstander van een omleiding rond Broechem, cf. het gewestplantracé, en niet langer van het gebruik van de Bistweg als alternatief.

Conclusie: Gewestplantracé niet afschaffen.

Tracé 22

In het streefbeeld N10-R16-N14 is de aanleg van een omleiding rond Lammerenberg in functie van de verkeersbaarheid opgenomen.

Het bestaande wegvak N14 tussen E313 en N116 wordt op korte termijn vernieuwd (goedgekeurd op PAC).

Het GRS van de gemeente Zandhoven is goedgekeurd. De gemeente is geen voorstander van een omleiding rond Lammerenberg omdat dit nog voor een extra barrière zou zorgen voor de al erg geïsoleerde kern Viersel. Bovendien is de aantasting van de landbouw (verlies aan landbouwgrond, bereikbaarheid landbouwpercelen...) en de natuur (VEN en Habitatrichtlijngebied) negatief.

Ranst benadrukt dat de omleiding Lammerenberg niet de oplossing is voor de N14 Lier – E313. Op streekniveau moet gezocht worden naar een oplossing om de druk op de N14, ook op grondgebied Ranst, te verminderen. Ranst is daarom voorstander om ook andere gewestplantracés zoals dat voor de N13 (20) en de doorsteek tussen R11 en N10 (52) niet af te schaffen.

Lier geeft aan voorstander te zijn van het behoud van het gewestplantracé.

Conclusie: Niet afschaffen.

Tracé 68

Vervolledigen klaverblad gewenst. Gewestplantracés zorgen slechts voor gedeeltelijke vervollediging. Bijkomende tracés nodig.

De voorstellen om de ontsluiting van de ontwikkeling rond Q8 aan dit klaverblad te koppelen zijn niet weerhouden.

Conclusie: Niet afschaffen.

Tracé 71

In een BPA van 1984 is een bufferzone opgenomen, maar niet van 100 meter breed (cf. voorgeschreven bouw- en gebruiksvrije strook rond hoofdwegen volgens RSV).

De exacte breedte van het erfdienstbaarheidsgebied wordt nagekeken: zie aangepaste fiche op ftp-server.

Tracé 72

KMO-zone is ontwikkeld, met gebouwen binnen het reservatiegebied.

Conclusie: verder bekijken met nv De Scheepvaart of reservatiegebied aangepast kan worden aan feitelijke toestand in functie van aanwezige gebouwen.

Fiche 72 met breedte reservatiegebied: zie bijlage.

Tracé 63

Er ligt een BPA voor een recreatiezone op dit tracé

De gemeente Zandhoven is akkoord met het voorstel om het gewestplantracé af te schaffen.

2.6 / Reservatiegebieden op de N19 Aarschot – Geel (17, 18, 26, 65), omleiding N152 Zoerle-Parwijs (64), grote ring rond Aarschot (67)

Op grondgebied van gemeenten Geel, Westerlo, Herselt

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Frans Bastiaens	Westerlo	Hoofd TD
Luc Peetermans	Herselt	Burgemeester

Verontschuldigd

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Marleen Rome	Geel	Mobiliteitsambtenaar

Tracé 26

Herselt is akkoord om gewestplantracé te behouden. De burgemeester benadrukt dat de verkeersleefbaarheid in de doortocht Herselt onder zeer grote druk staat. Het verkeer van de N152 en de N19 komt er immers samen. Een noordelijke omleiding is een goede oplossing voor dit probleem omdat zowel de verkeersstroom naar de N152 als die naar N19 richting Geel hiervan gebruik kan maken. De burgemeester is van oordeel dat het gewestplantracé voor de leefbaarheid het beste tracé is en wil vermijden dat (juridische) onduidelijkheid ontstaat door het lanceren van alternatieve tracés. Jeroen Bastiaens geeft aan dat bij de aanleg van een omleiding een MER-procedure moet gevolgd worden, waarin vanuit verschillende disciplines de tracékeuze onderbouwd wordt en alternatieven worden beoordeeld.

Conclusie: Reservatiegebied behouden.

Tracé 17

Geel blijft pleiten voor behoud reservatiegebied.

Westerlo wenst dat dit wordt afgeschaft. Er is volgens hen geen noodzaak voor een omleiding rond Zammel. Het kruispunt werd immers heringericht.

Tracé 18

Reservatiegebied is een stuk breder dan de zone die nodig is voor de inrichting als secundaire weg type I.

Marc Vanhee geeft aan dat de provincie een streefbeeld voor de N19 Aarschot – Geel wil opmaken.

Conclusie: Aanpassing breedte reservatiegebied te bekijken bij opmaak streefbeeld.

Tracé 65

Gerealiseerd. Westerlo pleit dan ook voor het afschaffen van dit reservatiegebied.

Conclusie: Kan afgeschaft worden.

Tracé 64

Weg met voldoende breedte aangelegd. Reservatiegebied wordt best in overeenstemming gebracht met de onteigende zone rond de omleiding.

Tracé 67a

Grote ring rond Aarschot niet gewenst. Voornamelijk op grondgebied provincie Vlaams-Brabant. Afschaffen reservatiegebied op grondgebied Herselt best gekoppeld aan afschaffing tracé in Vlaams-Brabant.

2.7 / Reservatiegebieden voor rechtstrekken N141 in Vorst (24) en omleiding N127 Veerle (25)

Op grondgebied van gemeente Laakdal

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Marijke Aerts	Laakdal	Mobiliteitsambtenaar

Tracé 24

Voor het oostelijke deel van dit gebied is er naast een BPA ook een ruimtelijk uitvoeringsplan. Hierin wordt een deel van het reservatiegebied afgeschaft. Het westelijke deel is nog niet afgeschaft, maar wordt best ook afgeschaft.

Tracé 25

Er bestaat een voorstel voor herinrichting van de doortocht door middel van module 10- en 13-projecten. De projectnota is besproken op de PAC van 16 juni 2005 en voorwaardelijk conform verklaard. De uitvoering van dit dossier is nog niet duidelijk.

Volgens het GRS kan het reservatiegebied afgeschaft worden (opgemaakt onder het vorige gemeentebestuur). De visie over het al dan niet afschaffen wordt best nog eens voorgelegd aan het huidige college.

2.8 / Reservatiegebieden voor doorsteek N10 – R11 (52), R11 tussen Mortsel en Wilrijk (53)

Op grondgebied van gemeenten Boechout, Antwerpen, Mortsel, Borsbeek

Aanwezig vanuit de gemeenten

NAAM	GEMEENTE	FUNCTIE
Kris Peeters	Antwerpen	Consulent mobiliteit
Mich Ampe	Mortsel	Stedenbouwkundig ambtenaar
Ivan Demil	Mortsel	Stedenbouwkundig ambtenaar
Guy Van Aken	Mortsel	mobilititeitsambtenaar
Luc De Busser	Borsbeek	
Frans Neyens	Borsbeek	
Leo Vlaeymans	Borsbeek	Burgemeester
Herman Van Vlem	Boechout	Stedenbouwkundig ambtenaar

Tracé 53

Mortsel was niet op de hoogte van het bestaan van dit reservatiegebied. Heeft ook geen enkele zin (visie om hier expresweg door te trekken is achterhaald). Het bestaande gabariet biedt voldoende mogelijkheden (b.v. project voor aanleg van een fietsroute op de oude spoorwegtalud).

Ook voor de stad Antwerpen mag het reservatiegebied afgeschaft worden.

Conclusie: Af te schaffen. Geen van beide steden zijn geneigd zelf het initiatief te nemen voor afschaffing (geen prioriteit). Te onderzoeken of afschaffing kan binnen GRUP Afbakening stedelijk gebied Antwerpen.

Tracé 52

Borsbeek benadrukt de onhoudbare situatie in haar dorpskern (18.000 vt/etmaal) en dringt aan op een samenhangende oplossing voor de verkeersdruk op streekniveau. Het is niet duidelijk of de studie over het sluipverkeer in de ZO-rand oplossingen gaat bieden. Borsbeek pleit dan ook voor het behoud van het reservatiegebied.

Boechout is voorstander van de afschaffing, net als Mortsel en Antwerpen.

Mortsel wenst op de locatie een sportpark te realiseren en wenst te bekijken in hoeverre deze ontwikkelingen gehypothekeerd worden door de aanwezigheid van het reservatiegebied.

Andere aandachtspunten in deze omgeving zijn:

- visie ombouw R11 (streefbeeld);
- mobiliteitseffecten van ontwikkeling van bedrijvigheid/retail in de omgeving van de luchthaven.

Conclusie: Reservatiegebied (voorlopig) niet afschaffen.

Jeroen Bastiaens
VECTRIS

VERSLAG OVERLEG MET GEMEENTEN MAAS 7

29 november 2007

BESPREKING PER TRACÉ

De tracés worden in een spreekuurformule bilateraal besproken met de betrokken gemeentebesturen. Na een toelichting van de methodiek en de gebiedsgerichte visie worden de respectievelijke tracés besproken.

Telkens aanwezig zijn:

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	Leidend ambtenaar, dienst Mobiliteit
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Mobiliteit
Johan Arnauw	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Ruimtelijke Planning
Yves De Beleyr	Vlaams gewest, MOW, aBMV	Mobiliteitsbegeleider
Jeroen Bastiaens	VECTRIS	projectleider

1 / Reservatiegebied voor de doortrekking van de N171 (1a), de aanleg van de 'Banaan' (1b) en de omleiding rond Terhagen (3)

Op het grondgebied van de gemeenten Boom, Niel, Rumst

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Gemeente Niel	Bart Sas	
Gemeente Boom	Heidi Nuyts	Mobiliteitsambtenaar
Gemeente Rumst	<i>Niet aanwezig</i>	

De doortrekking van de N171 (1a) wordt momenteel voorbereid. In het streefbeeld is een visie ontwikkeld voor het tracé en een kwalitatieve ruimtelijke invulling van de gebieden errond (het reservatiegebied is in totaal 250 meter breed). Het is op dit moment niet duidelijk tot waar de onteigening van AWW zal lopen. Hoe dan ook dient het reservatiegebied voldoende ruim te blijven voor een goede ruimtelijke inpassing. De bijsturing van het reservatiegebied en de ruimtelijke invulling van de randzone worden best bekeken in het vervolgtraject van de uitvoering.

De gemeente Niel pleit ervoor om het reservatiegebied voor de Banaan (1b) te behouden in zijn volledige breedte. Deze zone is immers van belang voor het bekomen van een structurele oplossing voor de waterhuishouding (terug opmaken beekstructuur langs 1a en 1b met infiltratiemogelijkheden). De provincie start met een waterstudie waarin deze problematiek wordt behandeld.

De gemeente Boom wenst dat er voorzichtig wordt omgesprongen met een eventuele omleiding rond Terhagen: het aanzuigen van verkeer tussen A12 en E19 dat ook door Boom rijdt, is niet gewenst. Het omleidingstracé is gelinkt aan de lokale problematiek van de ontsluiting van bedrijvigheid. De alternatieven hiervoor worden best bekeken in het nieuwe mobiliteitsplan (Rumst zal een gemeentelijk mobiliteitsplan opmaken en meewerken aan een herziening van het intergemeentelijk mobiliteitsplan voor de Rupelstreek).

De gemeente Rumst is niet aanwezig. De gemeente krijgt nog tot 31 januari 2008 de kans om schriftelijk te reageren op het voorlopig besluit met betrekking tot het gewestplantracé voor de omleiding rond Terhagen.

2.2 / Reservatiegebied voor de Rupeltunnel (4) en het Zeekanaal (5)

Op het grondgebied van de gemeenten Boom, Puurs

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Gemeente Boom	Heidi Nuyts	Mobiliteitsambtenaar
Gemeente Puurs	<i>Niet aanwezig</i>	

De reservatiegebieden voor de Rupeltunnel lijken niet nodig te zijn. Af te toetsen met AWZ.

De ligging van het aangelegde Zeekanaal wijkt af van het reservatiegebied op het gewestplan (meer zuidelijk). Het is de vraag of het reservatiegebied nog nodig is voor eventuele verbreding in het noorden (het eiland). Wordt alleszins best in overeenstemming gebracht met de feitelijke toestand.

2.3 / Reservatiegebieden voor de verbinding tussen N16 oost en west (7), de oude spoorzate Willebroek-Londerzeel (8), de gedeeltelijke ontubbeling van de N16 in Heffen (9) en de zwaaiom op het kanaal in Willebroek (13)

Op het grondgebied van Mechelen, Puurs, Willebroek

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Mechelen	<i>Verontschuldigd</i>	
Puurs	<i>Niet aanwezig</i>	
Willebroek	<i>Niet aanwezig</i>	

De oude spoorzate Willebroek-Londerzeel (8) lijkt weinig interessant als tracé voor een nieuwe weginfrastructuur. Het wordt voorlopig behouden en getoetst aan de ontsluitingsvisie voor de zoekzones voor bedrijvigheid rond de A12 (Brabantse Poort). Mogelijk is het tracé interessant als fietsroute.

De verbinding tussen N16 oost en west (7) is niet gewenst. De koppeling van de N16 Sint-Niklaas – Puurs met de N16 Willebroek – Mechelen dient te gebeuren via de A12 (zie voorstellen voor optimalisatie in streefbeeld A12).

Er is een reservatiegebied voor een gedeeltelijke ontubbeling van de N16 in Heffen (9). Verder tracéonderzoek is gewenst om een globale oplossing voor het wegvak N16 vanaf de omleiding Willebroek tot aan de aansluiting in Mechelen-Noord te bekomen. Voorlopig wordt het reservatiegebied behouden.

De zwaaiom op het kanaal in Willebroek (13) reikt minder ver dan het reservatiegebied. Er dient onderzocht te worden of deze overbreedte nog nodig is (navragen bij AWZ) en of het reservatiegebied kan opgeheven worden.

2.4 / Gewestplantracé voor de verbinding Branst – N17 (tracé 6)

Op het grondgebied van de gemeenten Bornem, Sint-Amands

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Bornem	Paul De Ost	Schepen van Verkeer en Mobiliteit
Sint-Amands	Eddy Ceurstemont	Schepen van Verkeer en Mobiliteit

Beide gemeenten waren niet op de hoogte van het bestaan van dit tracé.

Schepen De Ost geeft aan dat het begin van het tracé (op grondgebied Bornem) niet gewenst is om te realiseren. Het tracé loopt over kleine landbouwwegen ('t Hoogste) en grenst aan het waterschap.

Het zuidelijke deel van het tracé sluit aan bij de ontsluitingsroute vanuit de industriezone Hemelrijken naar de N17. Het voordeel van een rechter ontsluitingstracé (opwaarderen van Abeelstraat) in plaats van de huidige ontsluitingsroute via de Wilgenweg en Pagatheide is onduidelijk. Het gaat alleszins niet over een zware ontsluitingsstructuur: de relatief kleine industriezone Hemelrijken is volledig opgevuld en de route doorsnijdt de landelijke woonkern Keten.

Schepen De Ost merkt op dat er heel wat woonverdichtingsprojecten gepland zijn aan de Scheldeoevers, op de grens tussen Mariekerke en Sint-Amands. Een oostelijke ontsluitingsweg van hieruit, via het bedrijventerrein Hemelrijken naar de ontsluitingsroute voor vrachtverkeer is mogelijk zinvol om de doortocht van Sint-Amands te vrijwaren.

Voorstel is om het nut van het tracé verder te bestuderen in het intergemeentelijk mobiliteitsplan Bornem – Sint-Amands – Puurs dat binnenkort zal worden opgemaakt. Hierbij is voorzichtigheid geboden om verkeersaanzuigende effecten met negatieve effecten op de leefbaarheid van andere kernen in het gebied tussen N16, A12 en N17 (b.v. Bornem) te vermijden.

Bijlage:

- Link naar powerpointpresentatie met toelichting doel en opzet van de studie

Jeroen Bastiaens
VECTRIS

VERSLAG OVERLEG MET ACTOREN MAAS 1-2-8

11 december 2007

Schuin gedrukt: toevoegingen na het overleg

Aanwezig

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	Leidend ambtenaar, dienst Mobiliteit
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Mobiliteit
Veerle De Bock	Provincie Antwerpen	Medewerker dienst Ruimtelijke Planning
Yves De Beleyr	Vlaams gewest, MOW aBMV	Mobiliteitsbegeleider
Joris Dockx	Vlaams gewest, MOW aMaritieme Toegang	projectingenieur
Thomas Vanoutrive	Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen	planoloog
Koen Favvys	Infrabel	Ir. TN-Havenbeleid
Jos Cosemans	NMBS-Holding	vastgoedingenieur
Jeroen Bastiaens	VECTRIS	Projectleider

Verontschuldigd

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Ilse Moeremans	Vlaams gewest, RWO ROHM Antwerpen	Ruimtelijk planner

Afwezig

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Stad Antwerpen	/	/
Gemeente Stabroek	/	/

1 / ALGEMENE TOELICHTING METHODIEK

De algemene methodiek en de gebiedsgerichte visie worden besproken.

Aanvullingen relevante plannen:

- Gewestelijk RUP Liefkenshoekspoorntunnel
- Tweede Tijsmanstunnel: MER-studie in opmaak, nadien zal RUP worden opgemaakt
Het voorgenomen project betreft de aanleg van een tweede Tijsmanstunnel onder het Kanaaldok B1/B2 in de Antwerpse haven op Rechteroever. De tunnel zal ten noorden van de bestaande Tijsmanstunnel liggen en zo'n 2,5 km lang zijn. Volgens het basistracé komt de tunnel ten noorden van de geplande Liefkenshoekspoorntunnel te liggen. Er zal verduidelijkt worden of een aparte veiligheidskoker wordt voorzien, of dat deze voorzien wordt in de tunnel zelf. De uitgegraven grond zal geborgen worden in de zone Logistiek Park Schijns langs de A12 en/of in de Grote put te Ekeren. (Bron: richtlijnen MER Tweede Tijsmanstunnel, 23 juli 2007)
- Streefbeeld A12 Noord: is stilgelegd in 2004. Recentelijk terug opgestart voor afronding (komt op PAC januari of februari 2008)
- Streefbeeld Scheldelaan – Noorderlaan: goedgekeurd door PAC
- Het opgenomen netplan van Infrabel is verouderd. Te vervangen door een recentere versie.

Gefaseerd zal ook gewerkt worden aan de afbakening van de Haven. Begin 2008 wordt hiervoor gestart met een plan-MER. Het RUP zal opgemaakt worden in 2008-2009. Nadien volgt de politieke goedkeuring, waardoor het ruimtelijk uitvoeringsplan van kracht wordt.

2 / BESPREKING PER TRACÉ

Vervolgens worden de tracéfiches systematisch overlopen.

2.1 / Reservatiegebied voor R2 - Liefkenshoektunnel (46)

Voor de Liefkenshoekspoorntunnel (tracé loopt ten noorden van R2 en tunnel voor het wegverkeer) wordt een gewestelijk RUP opgemaakt. Het openbaar onderzoek liep van 1/8/07 tot 29/9/07. Het is wenselijk om na te gaan of in dit gewestelijk RUP iets wijzigt aan het reservatiegebied ter hoogte van de R2 – Liefkenshoektunnel voor wegverkeer (46).

In het ontwerp RUP Liefkenshoekspoorntunnel worden geen wijzigingen voorgesteld aan het bestaande reservatiegebied.
2.2 / Reservatiegebied voor spoorbundel Berchem – Antwerpen-Centraal (54)

Nakiemen of in het gewestelijk RUP Kievitplein (definitief vastgesteld) wijzigingen zijn aangebracht aan het reservatiegebied.

Het projectgebied van het RUP Kievitplein overlapt met het gebied van openbaar nut dat in overdruk is aangeduid als reservatiegebied. Aan de westelijke zijde grenst het plangebied aan de 2de toegang naar het Centraal Station, en aan de spoorwegbundels. De 2de toegang van het Centraal Station wordt volledig uit het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan gehouden. Zuidelijker wordt eerst de grens tussen de spoorwegbundel en de Stoomstraat gerespecteerd, en daarna wordt de uiterste spoorlijn van de te desaffacteren spoorwegemplacement als grens genomen. De doorlopende spoorlijnen richting Centraal Station blijven volledig gevrijwaard.

Wenselijk om het reservatiegebied te behouden toetsen bij stad Antwerpen en Infrabel.

2.3 / Reservatiegebied voor langs N49 / E34 (56)

Het reservatiegebied ligt aan de zuidzijde van de N49/E34: bestaande weginfrastructuur (rijstroken richting Antwerpen) neemt deel van reservatiegebied in. De gemeente Zwijndrecht is voorstander van het voorzien van een buffer ten zuiden van de E34. Dit impliceert het omzetten van het reservatiegebied in een ruimere bufferstrook, die tevens kan dienst doen als bouw- en gebruiksvrije strook. Er wordt voorgesteld dit verder uit te klaren en op te nemen in het afbakeningsRUP van de Haven.

2.4 / Reservatiegebied rond de Scheldelaan (57, 59)

Ter hoogte van de Van Cauwelaert- en Boudewijnsluis wijkt het reservatiegebied af van het tracé van de Scheldelaan. Vermoedelijk is dit in functie van pijleidingen.

Naast de Scheldelaan wordt een zone van 21 meter vooropgesteld voor het voorzien van leidingen. De precieze afbakening hangt af van de locatie van de Sigmadijk, waarvan de ligging nog niet overal vastligt. Dit zal uitgeklaard zijn als het afbakeningsRUP van de Haven wordt opgemaakt. Voorstel is dan ook om het reservatiegebied te hermodelleren/herdefiniëren in dit afbakeningsRUP.

2.5 / Reservatiegebied voor de A12 omgeving Leugenberg – Stabroek (58)

De planningscontext rond de A12 is opgenomen in de startnota van de Nx.

Meer duidelijkheid is nodig omtrent twee studies om dit reservatiegebied verder te kunnen vastleggen/aanpassen:

- De tracéstudie van de Nx (lopend): hier dienen nog keuzes gemaakt worden in verband met de aansluitingen op de A12 (halve aansluitingen / volledige aansluitingen / tracékeuze Nx / gewenst aantal rijstroken / ...).
- De uitbouw van het logistiek park Schijns: een visieschets werd reeds opgemaakt, maar nog niet verder uitgewerkt.

2.6 / Reservatiegebied voor de Scheldeverbreding aan natuurreservaat Groot Buitenschoor (60)

Scheldeverbreding gerealiseerd. Lage prioriteit om hiervoor een planologisch initiatief op te starten.

2.7 / Reservatiegebied voor de goederenspoorlijn L11 naar Bergen-op-Zoom (61a / 70)

Dit is geen prioritair infrastructuurproject voor Infrabel. Toch wordt reservatiegebied best behouden (opgenomen in RSV en Masterplan Antwerpen).

2.8 / Reservatiegebied voor de doortrekking van de Singel Noord (69)

De uitvoerbaarheid van deze verbinding hangt sterk af van de realisatie van de Oosterweelverbinding. Het is wenselijk dat de BAM en de stad Antwerpen hun visie geven op de realisatie van deze missing link.

Het Havenbedrijf merkt op dat de Siberiabrug voor de helft zal worden afgebroken.

2.9 / Reservatiegebied voor verbreding van de Royerssluis (73)

Precieze behoefte en eventuele aanpassing van reservatiegebied zal worden opgenomen in afbakeningsRUP van de Haven (ligt er nog net in).

Bijlage:

- Link naar powerpointpresentatie met toelichting doel en opzet van de studie

Jeroen Bastiaens
VECTRIS

VERSLAG OVERLEG MET GEMEENTEN MAAS 3 EN 4

22 januari 2008

1 / BESPREKING PER TRACÉ

De tracés worden in een spreekuurformule bilateraal besproken met de betrokken gemeentebesturen. Na een toelichting van de methodiek en de gebiedsgerichte visie worden de respectievelijke tracés besproken.

Telkens aanwezig zijn:

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen	Leidend ambtenaar, dienst Mobiliteit
Yves De Beleyr	Vlaams gewest, MOW aBMV	Mobiliteitsbegeleider
Jeroen Bastiaens	VECTRIS	projectleider

Verontschuldigd vanuit de provincie en het Vlaams gewest zijn:

NAAM	ORGANISATIE	FUNCTIE
Kathy Vanaperen	Provincie Antwerpen	dienst Mobiliteit
Herman De Pauw	Provincie Antwerpen	Dient Ruimtelijke Planning
Ilse Moeremans	Vlaams gewest, ROHM Antwerpen	planologe

2.1 / Reservatiegebied voor de N117 in Essen (27) en voor de rechtstreek van de N133 in Wuustwezel (28)

Niet aanwezig

GEMEENTE
Essen
Wuustwezel

De gemeenten krijgen nog tot 31 januari 2008 de kans om te reageren op de voorlopige conclusies: er wordt voorgesteld het reservatiegebied rond de bestaande omleiding in Essen (**tracé 27**) te behouden om het bouwen tot tegen de weg te kunnen verhinderen (bouw- en gebruiksvrije strook) en mogelijkheden op te houden voor akoestische en landschappelijke inpassing.

Het reservatiegebied voor de omleiding van de N133 in Wuustwezel (**tracé 28**) kan worden afgeschaft via een gemeentelijk RUP.

2.2 / Reservatiegebieden voor omleidingen van de N14 in Hoogstraten (35b), Rijkevorsel (31), Malle (32, 33), Zoersel (34) en reservatiegebieden voor de N153-N154 (30) en de HSL/E19 in Brecht (66)

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Brecht	Kris Kenis	Schepen van Verkeer en Mobiliteit
	Katrien Van Herbruggen	Stedenbouwkundig ambtenaar
Hoogstraten	Jos Martens	Schepen van Openbare Werken
	Annie Desmedt	Schepen en provincieraadslid
	Harry Vanderhenst	Dienst grondgebiedszaken
	Marc Haseldonckx	Schepen van Verkeer en Mobiliteit
Malle	Thierry van der Straten-Waillet	Schepen van RO en Mobiliteit
Rijkevorsel	Roger Kemland	Schepen van Mobiliteit
	Jos Boeckx	Schepen van Ruimtelijke Ordening
Zoersel	Luc Kennis	Vierde Schepen
	Max Frans	Schepen van Openbare Werken
	Bob Peeters	Schepen van Mobiliteit

Marc Haseldonckx, schepen van Mobiliteit in Hoogstraten stelt dat de ombouw van de Houtelweg een alternatief vormt voor de realisatie van de verbinding tussen N115 en N14 (**tracé 35b**). De gemeente gaat akkoord met het voorstel om het reservatiegebied (voorlopig) te behouden. Het alternatief via de Houtelweg dient verder uitgeklaard te worden alvorens het tracé te schrappen.

De gemeente Rijkevorsel stelt de vraag hoe sterk de recente herinrichting van de doortocht de realiseerbaarheid van een omleiding rond Rijkevorsel (**tracé 31**) hypothekeert. Yves Debeleyr zegt dat een module voor herinrichting van de doortocht 15 jaar blijft lopen. Het gevolg van de doortochtherinrichting is dat Rijkevorsel terug achteraan op de prioriteitenlijst staat.

Het nut van de noordwestelijke omleiding rond Oostmalle wordt best getoetst op regionaal niveau.

De zuidelijke ontsluiting van het regionaal bedrijventerrein van Malle (**tracé 33**) is gewenst (gekoppeld aan de aanleg van een omleiding rond Zoersel). Het tracé dient wellicht te worden aangepast in functie van een goede aansluiting op de ontsluitingsinfrastructuur in het bedrijventerrein. Het kruispunt met de N12 werd recentelijk aangepakt (lichtengeregeld kruispunt).

De oostelijke omleiding rond Zoersel (**tracé 34**) werd in de jaren '60 van de vorige eeuw voorgesteld door het college. De aanleg ervan staat op het rollend meerjarenprogramma van het Agentschap Infrastructuur. De gemeente Zoersel wenst het reservatiegebied te behouden en de omleiding te realiseren binnen deze zone. Dit project is onlosmakelijk gekoppeld aan de realisatie van tracé 33.

Het tracé voor de omleiding rond Brecht (**tracé 29**) werd in het gewestelijk RUP stopplaats Noorderkempen aangepast. De eerste fase (ontsluiting vanaf de Wuustwezelsteenweg, N133, tot en met het op- en afrittencomplex) is in uitvoering. De gemeente betreurt dat er nog geen duidelijkheid is over de uitvoering van fase 2 (aanleg omleiding vanaf de N115), het belangrijkste gedeelte van het project voor de verbeteren van de verkeersleefbaarheid in Brecht. Er werd nog geen technisch ontwerp opgemaakt. Ook de andere gemeenten vinden dit een belangrijk project om de ontsluitingsstructuur (o.a. van zwaar verkeer) op streekniveau op een duurzame manier te kunnen aanpakken.

De provincie heeft intenties om een **ontsluitingsstudie voor maas 4** op te maken. Dit initiatief wordt sterk toegejuicht door alle aanwezige gemeenten. De gemeenten dringen erop aan de studie dit jaar nog op te starten en alle aanwezigen hierbij te betrekken.

De gemeente Brecht geeft aan dat het uitgevoerde wegvak van de N153 voldoende ruim is, maar is ermee akkoord het nut van het reservatiegebied (**tracé 30**) te toetsen aan de op te maken regionale ontsluitingsvisie en bijbehorende inrichtingsprincipes voor o.a. de N153 en daarna te beslissen om het al dan niet af te schaffen.

De gemeente Brecht is het ermee eens het reservatiegebied van HSL en E19 (**tracé 66**) te behouden. De gemeente is voorstander van de realisatie van een fietspad naast de spoorweg. Marc Vanhee geeft aan dat het potentieel hiervan (aantal gebruikers) eerst onderzocht dient te worden om deze investering te verantwoorden.

2.3 / Reservatiegebied voor het noordelijk deel van de ring rond Turnhout (37c) en de omleiding voor de N12 Oosthoven – Ravels – Weelde – Poppel (38a)

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Turnhout	Hugo Meeus	Hoofd planologische dienst
	Cedric Heerman	Planoloog
Oud-Turnhout	Leo Van Miert	Schepen van mobiliteit
	Gert Van Echelpoel	Mobiliteitsambtenaar
Ravels	Lut Hermans	Dienst Stedenbouw

Bij de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Turnhout werd enkel het reservatiegebied voor het noordelijk deel van de R13, tussen de N12 en de N119, (**tracé 37c**) behouden. De weg is er (meer dan) voldoende breed om als secundaire weg type II te functioneren. De ontsluiting van de te ontwikkelen woonwijk Melkhoek zal wellicht gebeuren met een gewone T-aansluiting. Om bebouwing tot dicht tegen de weg te vermijden, wordt het reservatiegebied wel behouden. Het is wenselijk dat de provincie voor secundaire wegen, naar analogie van hoofd- en primaire wegen, een visie ontwikkelt in verband met bouw- en gebruiksvrije stroken. Hier kan dan in het advies van het Agentschap Infrastructuur naar verwezen worden.

Zowel Oud-Turnhout als Ravels kunnen zich vinden in het voorstel om het reservatiegebied voor de omleiding van de N12 Oosthoven – Poppel (**tracé 38a**) af te schaffen. Oud-Turnhout heeft het voorstel tot afschaffing ook opgenomen in haar ruimtelijk structuurplan, maar is er voorstander van dat dit door de provincie gebeurt (opmaak van een gemeentelijk RUP voor afschaffing in niet opgenomen als actie in het GRS).

De keuze voor de N119 als secundaire weg tussen Turnhout en Tilburg is opgenomen in het BeNeLux-akkoord. Hugo Meeus vindt het een provinciale bevoegdheid om de verkeersveilige inrichting als secundaire weg te realiseren. Concreet betekent dit de aanleg van vrijliggende fietspaden achter de bomen, zodat ook de ruimte van het huidige aanliggend dubbelrichtingsfietspad in de rijweg kan worden meegenomen. Yves Debeleyr geeft mee dat de herinrichting van de N119 niet is opgenomen in het meerjarenprogramma van het Agentschap.

Marc Vanhee wijst de gemeenten op de mogelijkheid om via het Fietsfonds 100% subsidie te krijgen voor de aanleg van vrijliggende fietspaden. Omdat het om een gebied gaat met heel wat beschermingsstatuten op het vlak van natuur (VEN, vogel- en habitatrichtlijngebied), is het wenselijk een kort vooronderzoek te houden waarin de mogelijkheden worden getoetst aan de visie van de bevoegde Natuuradministraties. Hierin zou de provincie een rol kunnen spelen.

2.4 / Reservatiegebieden voor de A102 / tweede spoorontsluiting (51) en de E19 / HSL (66)

Aanwezig vanuit de gemeenten

GEMEENTE	NAAM	FUNCTIE
Schoten	Inge Beyers	Verkeersconsulente
	Liesbeth Goris	Stedenbouwkundig ambtenaar
Wijnegem	Leo Carpentier	Burgemeester
	Jef Biron	Stedenbouwkundig ambtenaar

Niet aanwezig

GEMEENTE
Antwerpen

De in beleidsdocumenten omschreven visie omtrent de A102 (**tracé 51**) moet verder worden verduidelijkt. Voor de aanleg van de 2^{de} spoorontsluiting werd een voorontwerp van gewestelijke ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) opgemaakt en een beslissing van de Vlaamse regering genomen, maar het RUP is tot op heden niet in de fase van openbaar onderzoek en formele goedkeuring geraakt. Recentelijk werden gewestelijke RUPs voor de Makro en de regionale tramstelplaats Antwerpen-Oost opgemaakt waarin tijdelijke constructies (b.v. benzinstation, verharde parking...) toegelaten zijn, maar duidelijk vermeld staat dat de realisatie van de infrastructuurbundel (aanleg van de A102 / 2de spoorontsluiting / ondergrondse leidingen) te allen tijde mogelijk moet blijven en de tijdelijke constructies bij aanleg van deze infrastructures afgebroken moeten worden met afstand van meerwaarde.

De gemeente Wijnegem is vragende partij om het zeer brede reservatiegebied (250 m) ter hoogte van het bedrijventerrein Den Hoek en het bedrijventerrein rond het Albertkanaal te versmallen, zodat uitbreidingsmogelijkheden kunnen worden gegeven aan de bedrijven. Rond het Albertkanaal is de gemeente bezig met de opmaak van een gemeentelijk RUP voor het watergebonden bedrijf Van Pelt. De plannen zijn nog niet besproken met de provinciale dienst Ruimtelijke Planning (bevoegd voor goedkeuring van het gemeentelijk RUP).

Het eventueel aanpassen van het reservatiegebied kan enkel gebeuren via een gewestelijk RUP nadat er juridische duidelijkheid is gecreëerd over het tracé van de A102, de tweede spoorontsluiting en/of de zone voor leidingen. De gemeente Schoten geeft aan dat op haar grondgebied het reservatiegebied reeds voor een groot deel onteigend is. Uitspraken over het reservatiegebied werden uit het BPA Kasteeldreef op vraag van de hogere overheid geschrapt.

Het reservatiegebied voor de HSL en E19 (**tracé 66**) grenst aan het gebied rond de E10 Plas waar zowel vanuit Brasschaat, als vanuit Schoten een gemeentelijk RUP wordt opgemaakt. Schoten vraagt zich af of de zone met het reservatiegebied (die de verbinding vormt tussen het RUP van Brasschaat en dat van Schoten) ook opgenomen kan worden in hun RUP. Voor deze zone wordt gedacht aan een bufferstrook en waterberging. De provincie (dienst Waterbeleid) zou delen van de onteigende zone naast de HSL terug opkopen met het oog op de waterberging. De ruimtelijke inrichtingsvisie dient verder te worden besproken met de dienst Ruimtelijke Planning van de provincie (bevoegd voor de goedkeuring van het RUP) en de Vlaamse overheid (bevoegd voor uitspraken in verband met het reservatiegebied en de bouw- en gebruiksvrije strook rond de E19).

Bijlage:

- Link naar powerpointpresentatie met toelichting doel en opzet van de studie

Jeroen Bastiaens
VECTRIS

VERSLAG INFORMATIEVERGADERING

19 februari 2008

Aanwezigheidslijst

zie tabel achteraan

Agenda

- 1 Inleiding, kadering van de studie
- 2 Toelichting methode
- 3 Conclusies quick scan gewestplantracés
- 4 Vervolgtraject
- 5 Vragen en opmerkingen

1 / INLEIDING, KADERING VAN DE STUDIE

Chris Brouwers, hoofd van de dienst Mobiliteit van de provincie kadert de studie. Hij geeft aan wat de aanleiding en doelstelling van de studie is.

2 / TOELICHTING METHODIEKNOTA

Jeroen Bastiaens van het studiebureau VECTRIS geeft een overzicht van de inhoud van de methodieknota. De definitieve methodieknota zal via de website van de provincie ter beschikking worden gesteld.

3 / CONCLUSIES QUICK-SCAN GEWESTPLANTRACES

Aansluitend worden per maas de conclusies van de quick-scan overlopen.

Zie powerpointpresentatie in de bijlage.

4 / VERVOLGTRAJECT

Marc Vanhee, leidend ambtenaar van de studie, geeft aan hoe de provincie het vervolgtraject ziet. Het idee is dat het actieplan door de provincie en het Vlaams gewest gebruikt zou worden als kader voor het toetsen van vergunningsaanvragen binnen de reservatiegebieden.

De provincie moedigt gemeenten aan die voor af te schaffen tracés de procedure van afschaffing willen doorlopen (opmaak RUP). Over het type acties dat de provincie zou kunnen opstarten zal de deputatie zich nog uitspreken.

5 / VRAGEN EN OPMERKINGEN

Bert Van Gaver, ingenieur bij het Vlaams Agentschap Wegen en Verkeer, district Grobbendonk, meldt dat de gemeente Lille toch zou willen dat het gewestplantracé niet geschrapt wordt. Dit zal bij de gemeente worden gecheckt.

Hans De Preter (AWW Antwerpen) stelt zich vragen bij de juridische consequenties van een gewijzigd beleid inzake gewestplantracés.

NAAM	INSTANTIE	FUNCTIE	E-MAIL	Aanwezig
Marc Vanhee	Provincie Antwerpen - dienst mobiliteit	Leidend ambtenaar	marc.vanhee@admin.provant.be	X
Kathy Van Aperen	Provincie Antwerpen - dienst mobiliteit	Medewerker cel Algemeen Mobiliteitsbeleid	Kathy.vanaperen@admin.provant.be	X
Cathérine Hoebeeck	Vlaams Gewest, MOW, BMV Antwerpen	mobiliteitsbegeleider	catherine.hoebeeck@mow.vlaanderen.be	X
Chris Brouwers	Provincie Antwerpen - dienst mobiliteit	diensthof	chris.brouwers@admin.provant.be	X
Bob Peeters	Gemeente Zoersel	Schepen	Bob.peeters@zoersel.be	X
Peter Rentmeesters	Nv De Scheepvaart	Jurist	p.rentmeesters@descheepvaart.be	X
Ivan Demil	Gemeente Mortsel	Planoloog	Ivan.demil@mortsel.be	X
Katrien Van Herbruggen	Gemeente Brecht	Stedenbouwkundig ambtenaar	Katrien.vanherbruggen@brecht.be	X
Kris Kenis	Gemeente Brecht	Schepen	Kris.kenis@skynet.be	X
Leo Stoffelen	Gemeente Brecht	Diensthof grondgebiedszaken	Leo.stoffelen@brecht.be	X
Jos Cosemans	NMBS-Holding	Vastgoedingenieur	Joseph.cosemans@b-holding.be	X
Jef Biron	Gemeente Wijnegem	Stedenbouwkundig ambtenaar	Ruimtelijke.ordening@wijnegem.be	X
Leo Carpentier	Gemeente Wijnegem	Burgemeester	Ruimtelijke.ordening@wijnegem.be	X
Bart Sas	Gemeente Niel	Hoofd Technische Dienst	Bart.sas@niel.be	X
Marleen Rome	Gemeente Geel	Mobiliteitsambtenaar	Marleen.rome@geel.be	X
Lies Kuppens	Gemeente Laakdal	Mobiliteitsambtenaar	Lies.kuppens@laakdal.be	X
Liesbeth Goris	Gemeente Schoten	Stedenbouwkundige	Liesbeth.goris@schoten.be	X
Inge Beyens	Gemeente Schoten	Verkeersconsulent	Inge.beyens@schoten.be	X
Paul De Ost	Gemeente Bornem	Schepen	Paul.deost@bornem.be	X
Hans De Preter	VI. Gewest, Agentschap Wegen en Verkeer– Antwerpen	Dienstkringingenieur	Hans.depreter@mow.vlaanderen.be	X
Paul Deckers	Gemeente Wuustwezel	Stedenbouwkundige	grondgebied@wuustwezel.be	X
Jos Ansoms	Gemeente Wuustwezel	Burgemeester	Jos.ansoms@skynet.be	X
Eddy Huyghe	Gemeente Rumst	Schepen RO	Eddy.huyghe@skynet.be	X
Jos Martens	Gemeente Hoogstraten	Schepen OW	Martens.jos@pandora.be	X
Marc Haseldonckx	Gemeente Hoogstraten	Schepen	haseldonckxm@hotmail.com	
Lianda Huegens	Gemeente Stabroek	Dienst planning	Lianda.huegens@stabroek.be	X
Lieve Jongenelen	Gemeente Stabroek	Dienst planning	Lieve.jongenelen@stabroek.be	X

Ann Claessen	Gemeente Balen	Hoofd grondgebiedzaken	grondgebiedzaken@balen.be	X
Griet Wielockx	Gemeente Balen	Verkeersdienst	verkeersdienst@balen.be	X
Frans Neyens	Gemeente Borsbeek	Schepen	Frans.neyens@gmail.com	X
Hedwig Truyts	Gemeente Borsbeek	Stedenbouwkundig ambtenaar	Ruimtelijke.planning@borsbeek.be	X
Leo Vlaeymans	Gemeente Borsbeek	Burgemeester	burgemeester@borsbeek.be	X
Johan Totté	Gemeente Borsbeek	Schepen	johan.totte@gmail.com	X
Vic Petermans	Gemeente Borsbeek	Schepen	vic.peetermans@skynet.be	X
Griet Fonteyne	Gemeente Sint-Katelijne-Waver	Mobiliteitsambtenaar	Griet.fonteyne@skw.be	X
Jo Nagels	Gemeente Sint-Katelijne-Waver	Schepen	bvba.sam@telenet.be	
Herman Van Tendeloo	Gemeente Ranst	Hoofd Technische Dienst	Herman.vantendeloo@ranst.be	X
Paul Laurijssen	Gemeente Nijlen	Schepen OW	Paul.laurijssen@skynet.be	X
Leo Heylen	Gemeente Nijlen	Verkeerskundige	Leo.heylen@nijlen.be	X
Marc Engelen	Gemeente Nijlen	Schepen van verkeer	marc.engelen@skynet.be	
Jan Vannuffelen	Agentschap Wegen en Verkeer – district Vosselaar	Districtshoofd	Jan.vannuffelen@mow.vlaanderen.be	X
Stefaan Rosseeuw	Agentschap Wegen en Verkeer – district Grobbendonk	Districtshoofd	Stefaan.rosseeuw@mow.vlaanderen.be	X
Ivo Huysmans	Agentschap Wegen en Verkeer – district Antwerpen	Districtshoofd	Ivo.huysmans@mow.vlaanderen.be	X
Bert Van Gaver	Agentschap Wegen en Verkeer – district Grobbendonk	Werfleider	Bert.vangaver@mow.vlaanderen.be	X
Karin Van Asch	Gemeente Lier	Mobiliteitsambtenaar	Karin.vanasch@lier.be	X
Rudi Goyvaerts	Gemeente Boechout	Schepen	Goyvaerts.rudi@skynet.be	X
Herman Van Vlem	Gemeente Boechout	GSA	Herman.vanvlem@boechout.be	X
Martine Verreth	Gemeente Putte	Hoofd Technische Dienst	Martine.verreth@putte.be	X
Luc Borremans	Agentschap Wegen en Verkeer – district Brecht			verontschuldigd
Manu Cascudo	Agentschap Wegen en Verkeer – district Ruisbroek	Adjunct van de directeur		verontschuldigd
Nico De Koning	Agentschap Wegen en Verkeer – district Ruisbroek	Dienstruimingingenieur	nico.dekoning@mow.vlaanderen.be	Verontschuldigd
Bart Somers	Gemeente Mechelen	Burgemeester	burgemeester@mechelen.be	Verontschuldigd
Hugo Meeus	Gemeente Turnhout	Diensthooft Ruimtelijke Ordening		Verontschuldigd
Bart De Smet	Gemeente Boom	Schepen	bart.desmet@telenet.be	Verontschuldigd
Heidi Nuyts	Gemeente Boom	Mobiliteitsambtenaar	heidi.nuyts@boom.be	Verontschuldigd
Veerle Van Hassel	Vlaams gewest, departement RWO	Ruimtelijke planning		Verontschuldigd
Eddy Ceustermont	Gemeente Sint Amands	Schepen	eddy.ceustermont@sint-amands.be	Verontschuldigd
Yves De Beleyr	Vlaams Gewest, MOW, BMV Antwerpen	Mobiliteitsbegeleider	yves.debeleyr@mow.vlaanderen.be	Verontschuldigd
Jos Boeckx	Gemeente Rijkevorsel	Schepen	jozef.boeckx2@pandora.be	Verontschuldigd

4 / OFFICIËLE STANDPUNTEN GEMEENTEBESTUREN

**UITTREKSEL UIT DE
NOTULEN VAN HET SCHEPENCOLLEGE**

Zitting van 3 oktober 2007

Aanwezig: Johan Leysen - burgemeester
Werner Hens, Petra Geukens, Erik Borgmans, Bert Kenis, Eugeen Reynders - schepenen
Michel Van Sprengel - wnd. secretaris
Afwesig: René Van Balen - schepen
Jacques Hendrickx - secretaris
Dagorde: Overleg provincie gewestplantracés
550/CAN

HET COLLEGE:

Op woensdag 26 september 2007 werd door de provincie een overleg georganiseerd betreffende gewestplantracés. Alle reservatiezones worden in vraag gesteld en er volgt een studie om te bepalen welke eventueel zullen worden afgeschaft.

Volgende reservatiezones binnen het grondgebied van de gemeente Balen werden ter bespreking voorgelegd: tracé 50: omleidingsweg N18, tracé 48b: kanaal Dessel-Kwaadmechelen, tracé 49: kanaal Beverlo, tracé 45: N 71 ter hoogte van Bankei.
Standpunt college:

Tracé 50: omleidingsweg N18: Deze reservatiezone mag volledig afgeschaft worden. Aangezien het tracé verloopt over zowel het grondgebied van Balen als van Mol en het een omleidingsweg van het gewest betreft, stelt het college voor dat de provincie deze taak op zich neemt.

Tracé 48b: kanaal Dessel – Kwaadmechelen: Het college verkiest deze reservatiezone te behouden aangezien in het provinciaal ruimtelijk uitvoeringsplan Holven een zone voor watergebonden bedrijvigheid gereserveerd wordt bij het kanaal Dessel-Kwaadmechelen. Tevens is binnen de zone Holven een bestaand bedrijf aanwezig dat gebruik maakt van het kanaal om grote transporten uit te voeren. Het college wil alle kansen op mogelijk toekomstig gebruik van watergebonden transport benutten.

Tracé 49: kanaal Beverlo: Indien de mogelijkheid zou bestaan om het kanaal nog beter te gebruiken in functie van de bestaande bedrijvigheid, pleit het college ervoor om deze kansen te benutten.

Tracé 45: N 71 ter hoogte van Bankei: Het college pleit voor het behoud van de reservatiezone zodanig dat in de toekomst - indien nodig- geluidsremmende maatregelen kunnen worden uitgevoerd binnen deze zone.

Namens het schepencollege:

Op bevel:
De wnd. Secretaris,
get. Michel Van Sprengel

De Burgemeester,
get. Johan Leysen

Voor eensluidend afschrift:

De wnd. Secretaris,

De Burgemeester,

Michel Van Sprengel

Johan Leysen

**Uittreksel uit de notulen
van het schepencollege**

Zitting van 17 december 2007

Aanwezig :	Frans Peeters - Burgemeester Jos Sannen, Ria Caers, Dirk Lievens, Nadine Laeremans, Christel Jackers - Schepenen Patrick Schellens - Secretaris
-------------------	---

Quickscan gewestplantracés maas 5 en 6: ter kennisgeving aan het schepencollege

Het schepencollege neemt er kennis van dat voor tracé 62 "bestaande brug van de N19 over de Nete" er nog steeds geen duidelijkheid is over de Kempense noord-zuidverbinding. In dit licht kan het gewestplantracé voor de brug over de Nete best behouden blijven tot de planprocessen rond de N19g volledig afgerond zijn.

Aldus gedaan te Geel in zitting van het schepencollege van 17 december 2007

De Secretaris
Schellens Patrick.

De Voorzitter,
Peeters Frans.

Voor eensluidend afschrift,

P. Schellens,
Secretaris.

F. Peeters,
Burgemeester.