

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

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

***Betreft: Goedkeuring afwijking van de zone non-aedificandi voor
infrastructuurwerken aan Linkeroever***

- ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering

1. INHOUDELIJK

Inleiding

Op 2 september 2016 is er een stedenbouwkundige vergunningsaanvraag voor infrastructuurwerken aan Linkeroever ingediend. Dat project heeft een lange geschiedenis. Er zijn veel varianten bestudeerd waarbij er altijd gezocht is naar een minimale impact van de herinrichting op de omgeving.

De herinrichting van de snelweg moet ingepast worden in een belangrijke natuurcluster van Antwerpen (Vliet, Blokkersdijk, Sint-Annabos, Middenvijver, Burchtse Weel) langs de bebouwde kernen van Zwijndrecht, Burcht en (in mindere mate) Linkeroever.

Om de impact op de omgeving te beperken is ervoor gekozen om het bestaande tracé zo veel mogelijk te volgen. Waar mogelijk is de snelweg compacter ingericht. De omgeving is echter ook richting snelweg gegroeid waardoor de ruimte tussen de snelweg en de omgeving op sommige plaatsen beperkt is. Daardoor is het niet altijd mogelijk om met de nieuw te realiseren infrastructuurwerken buiten de bouwrijke zone te blijven.

Parallel aan de snelweg wordt in een parallelweg voorzien tussen het aansluitingscomplex Waaslandhaven en de Pastoor Coplaan (afrit Zwijndrecht). De parallelweg en een aantal fietspaden die deel uitmaken van de stedenbouwkundige vergunningsaanvraag, liggen in de bouwrijke strook.

Na lang overleg tussen de nv BAM en het Agentschap Wegen en Verkeer is er een motivatienota opgesteld voor de aanleg van infrastructuur binnen de zone van de autosnelweg en in de zone non-aedificandi.

Voor de bouwwerken in de 10-30 meterzone heeft de administrateur-generaal van het Agentschap Wegen en Verkeer al goedkeuring verleend. Voor alle zones tot 10 meter van de snelweg kan er echter alleen met een reglementair besluit van de Vlaamse Regering een afwijking verkregen worden. De bouwwerken binnen de zone tot 10 meter, waarvoor de Vlaamse Regering een afwijking op de zone non-aedificandi dient te verlenen, worden dan ook apart weergegeven in de motivatienota van de nv BAM, en zijn op de ontwerpplannen weergegeven in het blauw.

De Vlaamse Regering dient dan ook via een reglementair besluit een afwijking te verlenen voor de twee deelzones binnen dit project die zich binnen de 10 meter van de snelweg bevinden. Het gaat dan om de 'Zone E17' enerzijds en om de 'Zone R1 tussen Antwerpen-West en afrit Sint-Anna' anderzijds. De beschrijving van beide zones en een uitgebreide motivatie, gebaseerd op de nota van nv BAM, volgen verder in deze nota.

Algemene motivatie

- *Er zijn geen geldige alternatieven voor een verlegging van de parallelweg.*

Gezien de beperkte beschikbare ruimte is het onmogelijk om de parallelweg te verleggen naar een andere locatie.

Om werkbaar te zijn, moet de parallelweg parallel aan de snelweg en relatief nabij de snelweg liggen.

Als de parallelweg ver van de snelweg ligt, gaat zijn werking teniet en is hij nutteloos.

Als de parallelweg elders op korte afstand van de snelweg wordt aangelegd, heeft dat een grote impact op het natuurgebied en beschermd landschap van het Vliet of op het natuurgebied en mitigatiegebied (Oosterweelverbinding) Middenvijver.

- *De inrichtingswijze van de parallelweg is bindend opgelegd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.*

Conform de gewenste inrichtingsprincipes van het Ruimtelijke Structuurplan Vlaanderen (RSV) moeten hoofd- en primaire wegen (alook fietspaden) gebundeld worden.

De aanleg van de parallelweg parallel aan de snelweg geeft uiting aan dat principe.

Het RSV geeft duidelijk aan dat snelwegen en primaire wegen (in casu de parallelweg) gebundeld aangelegd moeten worden om versnippering te vermijden en de bereikbaarheid en de leefbaarheid te verbeteren (zie motivatienota BAM voor extract uit het RSV).

De parallelweg is een nieuwe weg die wordt aangelegd naast een geherstructureerde bestaande snelweg. Bijgevolg moet de parallelweg voldoen aan de algemene principes uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en kan hij niet verlegd worden naar elders.

Er is geen ruimtelijk en verkeerskundig aanvaardbaar alternatief dat aansluit bij de inrichtingsprincipes van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Om die reden is een afwijking van de zone non-aedificandi noodzakelijk.

Specifieke verantwoording

1. Zone E17

a) Fietspad tussen Pastoor Coplaan en Hoefijzersingel

Situatie

Het fietspad verbindt de Hoefijzersingel met de Pastoor Coplaan.

Door de huidige afrit (Gent) naar het oosten (richting Carrefoursite) te verplaatsen en te verschuiven is de ruimte tussen de snelweg en de omgeving versmald.

Het huidige fietspad wordt niet aangepast, maar komt door de werken dichterbij de afrit van de snelweg te liggen.

Motivatie

Het gaat om de instandhouding van een bestaande fietsverbinding die niet aangetast wordt door de werken en waaraan ook geen werken of wijzigingen worden uitgevoerd ten gevolge van de vergunningsaanvraag.

b) Fietspad tussen Antwerpsesteenweg en Laarbeek [dwarsprofiel 3 en 4]

Situatie

Tussen de Antwerpsesteenweg en de Burchtse Weel (Laarbeek) wordt langs de snelweg in een nieuwe fietsverbinding voorzien. Die verbinding zorgt ervoor dat de woonkern van Burcht en in mindere mate Zwijndrecht met het functionele fietspad (hoofdroute) langs de parallelweg worden verbonden.

Er zijn twee situaties. De eerste situatie (dwarsprofiel 3) tussen de Antwerpsesteenweg en de RWZI laat niet toe om het fietspad buiten de 10 meterzone aan te leggen. De snelweg wordt heringericht en is richting omgeving opgeschoven. Het is ook niet mogelijk om het fietspad buiten de 30 meterzone aan te leggen door de aanwezigheid van het aanpalende bedrijf Quadriga Car Retail nv, dat zich op 30 meter van de bestaande snelweg bevindt. De tweede situatie (dwarsprofiel 4) bevindt zich ter hoogte van de RWZI. De RWZI bevindt zich vandaag op 30 meter van de snelweg. Elk fietspad dat hier aangelegd wordt, loopt dus door de bouwrijpe strook. Doordat de heraanleg van de snelweg ook richting RWZI opschuift, wordt die ruimte nog meer beperkt waardoor het fietspad alleen mogelijk is tussen de 0-10 meterzone van de snelweg.

Motivatie

De beschikbare ruimte tussen snelweg en bebouwde omgeving (bestaand bedrijf Quadriga Car Retail nv, RWZI) laat niet toe om het fietspad verder weg van de snelweg te leggen.

2. R1 tussen Antwerpen-West en afrit Sint-Anna

Fietspad evenwijdig aan parallelweg vanaf Laarbeek tot aan E34
[dwarsprofiel 8, 9, 10 en K08]

Het fietspad wordt gekoppeld aan de parallelweg om de ruimtelijke impact op de naastliggende omgeving te beperken (Zand en Vlietbos). Dat inrichtingsprincipe is conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, p. 380: "2. Het optimaal inrichten van de bestaande weg teneinde de bereikbaarheid en/of leefbaarheid te garanderen door o.a. aanpassingen en eventueel uitbreidingen van de weg. De volgende infrastructuur moet maximaal worden gebundeld met de hoofd- en primaire wegen: (in afnemend belang) pijpleidingen, elektriciteitsleidingen (ondergronds en bovengronds), spoorinfrastructuur, openbaar vervoer-lijnen (tramlijnen, busbanen, ...), lokale dienstwegen ten behoeve van ontsluiting, ontbrekende schakels in fietspaden/fietsroutes en wandelpaden/wandelroutes." (eigen onderstreping). Bij de aanleg van een nieuwe weg (de parallelweg) is dat inrichtingsprincipe als bindend voor Vlaanderen te beschouwen.

Om de spoorweg te kunnen kruisen, wordt het fietspad op een brug gelegd over het spoor (dwarsprofiel K08). Om geen bijkomend kunstwerk te bouwen, wordt het fietspad gebundeld met kunstwerk K08 waarop ook de parallelweg ligt. Dat betekent dat het fietspad daar binnen de 30 meterzone komt te liggen. De brug is geen snelwegbrug, maar doet dienst voor de parallelweg. Het verleggen van het fietspad houdt in dat er in een apart vrijliggend kunstwerk wordt voorzien.

Een bijkomend kunstwerk (aparte fietsbrug) heeft een grote ruimtelijke impact op de omgeving. Doordat de spoorweg een brug kruist, zullen de aanloophellingen verder reiken en meer richting landschap worden verlegd. Daardoor zal het perceel van Baarbeek (industriegebied), dat al klein in omvang is, voor een belangrijker deel ingenomen worden door een bijkomend kunstwerk en zal de impact op de zone van 't Zand ook vergroten.

Tussen K08 en de aansluiting van de parallelweg op de Blancefloerlaan verloopt het fietspad parallel aan de parallelweg. Ter hoogte van de aansluiting met de Blancefloerlaan bevindt het fietspad zich gedeeltelijk binnen de 30 meterzone (dwarsprofiel 8). Conform het bindende inrichtingsprincipe van het RSV is het fietspad gebundeld met de nieuw aan te leggen parallelweg. Het fietspad is aangelegd op een talud om zo de hoogteverschillen in lengteprofiel op te vangen (richtlijn fietsvademecum). Het verleggen van het fietspad naar de omgeving zal de impact ervan op 't Zand vergroten doordat ook het talud richting 't Zand opschuift.

Ter hoogte van de bestaande brug Blancefloerlaan wordt er aan de westkant (kant Zwijndrecht) een uitrit aangelegd voor de park-and-ride (dwarsprofiel 9). De park-and-ride ligt in de zuidelijke lus van de afrit Blancefloerlaan. De uitrit van de park-and-ride gaat via de noordelijke lus.

Het is fysiek en technisch niet mogelijk om die aansluiting te verleggen.

De bestaande brug over de Blancefloerlaan zou dan opgebroken moeten worden. Er zou een conflict met de fiets- en voetgangerstunnel richting tramhalte ontstaan. Bovendien zou de aanloophelling naar de brug verhogen, wat problemen voor de tram en de tramhalte met zich meebrengt. Bij verdere verlegging is een aansluiting op de parallelweg niet meer mogelijk zonder het onderliggende wegennet verder te belasten.

Het fietspad kruist de Blancefloerlaan met een tunnel, volgt de noordelijke lus van de afrit en sluit aan op het noordelijke deel van het fietspad-parallelweg. In de bocht van die aansluiting bevindt het fietspad zich in de 30 meterzone (dwarsprofiel 10 en 11).

Het is niet mogelijk om dat fietspad buiten de 30 meterzone te verleggen. Naast het fietspad is een talud aangelegd dat dienst doet als geluidswering. Het talud of de geluidswering is opgelegd als een milderende maatregel (MER) en moet uitgevoerd worden op die locatie met de opgelegde hoogte. Zonder dat deel van het fietspad is een noord-zuidfietspad niet mogelijk.

2. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL VAN BESLISSING OP DE BEGROTING VAN HET VLAAMSE GEWEST

Het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op de begroting van het Vlaamse Gewest.

3. ADVIES VAN DE INSPECTIE VAN FINANCIËN

Het gunstig advies van de Inspectie van Financiën is verleend op 06/06/2017.

4. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP DE LOKALE BESTUREN

Er is geen weerslag op de financiën van de lokale besturen, niet op het personeelsvlak, noch op het vlak van de werkingsuitgaven, de ontvangsten, de investeringen of de schuld.

5. WEERSLAG VAN HET VOORSTEL OP HET PERSONEELSBESTAND EN DE PERSONEELSBUDGETTEN

Het ontwerp van besluit heeft geen weerslag op het personeelsbestand of de personeelsbudgetten van het Vlaamse Gewest, zodat het akkoord van de Vlaamse minister, bevoegd voor het algemeen beleid inzake personeel en organisatieontwikkeling, niet vereist is.

6. KWALITEIT VAN DE REGELGEVING

Het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering is aangepast aan het wetgevingstechnisch en taalkundig advies van 10/05/2017.

Voor het besluit hoeft geen RIA te worden opgemaakt. Het gaat immers om regelgeving zonder of met weinig inhoudelijke effecten, waarbij alleen het koninklijk besluit inzake bouwvrije stroken buiten toepassing wordt verklaard na diepgaand onderzoek, waarbij het belang van de bouwvrije stroken voor de veiligheid tegen mogelijk toekomstige uitbreidingen van het autosnelwegdomein is afgewogen.

Met het besluit is er geen stijging of daling van de administratieve lasten.

7. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan het bijgaande ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot het niet-toepasselijk verklaren van het koninklijk besluit van 4 juni 1958 betreffende de vrije stroken langs de autosnelwegen op de zone E17 en de zone R1 tussen Antwerpen-West en afrit Sint-Anna.

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

Ben WEYTS