

NOTA AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: Opstart geïntegreerd planningsproces gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Samenvatting

Met de goedkeuring van de startnota lanceert de Vlaamse Regering de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'. Het plan is gesitueerd op het grondgebied van Beveren en Zwijndrecht.

Aan de basis van het plan ligt de vaststelling dat het verkeer van en naar het westelijk deel van de Waaslandhaven momenteel aansluit op de E34 via een lokale verbindingsweg tussen dorpen. Hierdoor is, ter hoogte van het op- en afrittencomplex Vrasene, havenverkeer gemengd met lokaal verkeer, hetgeen een verkeersonveilige situatie oplevert. Er is nood aan een volwaardige aansluiting van het havenverkeer op de E34. Ook de toekomstige ontwikkelingen ten gevolge van het complex project "Extra Containerbehandelingscapaciteit haven Antwerpen" noodzaken een volwaardige aansluiting van het havenverkeer op de E34. Eén van de deelprojecten binnen dat complex project is immers de nieuwe havenweg langs de westelijke rand van de Waaslandhaven, de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW). Via het nieuwe complex Waaslandhaven-West zal de WOW aansluiten op de E34. Tegelijkertijd is er het project van het Haventracé, onderdeel van het Toekomstverbond, dat een rol opneemt in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen. In functie van het Haventracé wil de Vlaamse overheid de bestaande verkeerswisselaar E34-R2 opwaarderen.

Ter hoogte van het nieuwe complex Waaslandhaven-West, is er al een complexe sequentie van op- en afritten en verkeerswisselaars. Om te vermijden dat de verschillende verkeersstromen met elkaar conflicteren dient een ruimer segment van de E34 te worden bekeken. Een verruiming van het plangebied laat toe ook voor andere aandachtspunten, zoals functionele en landschappelijke inpassing, een overkoepelende visie op te maken. Het in dit proces onderzochte segment van de E34 loopt (van west naar oost) vanaf het complex Vrasene over de verkeerswisselaar met de R2 door naar het complex Melsele. Om een goede aansluiting op het lopende Oosterweelproject te garanderen, is ook het segment tussen Melsele en het complex Waaslandhaven-Oost (de grens van het Oosterweel-project) mee opgenomen in het plangebied.

De doelstellingen van het GRUP zijn:

- het ontsluiten van de waaslandhaven op het hoofdwegennetwerk,
- het Haventracé aansluiten op de E34,
- het dorpen- en havenverkeer scheiden,
- een performant fietsnetwerk voorzien,
- het ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de (nieuwe) infrastructuur.

In de startnota worden de inrichtingsalternatieven voor een aantal complexen en de verkeerswisselaar E34-R2 opgesomd, evenals de alternatieve locaties voor een extra fietsverbinding over de E34.

Na de goedkeuring van de startnota volgt een publieke raadpleging.

1. SITUERING

A. BELEIDSVELD/BELEIDSDOELSTELLING

Beleidsveld Omgeving

Beleidsdoelstelling OD 3. Gebiedsontwikkeling met sterke gebiedscoalities.

De planopties in voorliggende startnota geven o.a. invulling aan volgende beleidsdoelstellingen en ambities uit het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024:

- grootschalige infrastructuurprojecten worden gebiedsgericht benaderd, waarbij onder andere specifiek wordt ingezet op ontsnippering en op beperking van de ruimte-inname van verharding (pg. 158 en 182);
- realisatie van groenblauwe infrastructuur (pg. 158).

B. VORIGE BESLISSINGEN EN ADVIEZEN

Het verkeer van en naar het westelijk deel van de Waaslandhaven sluit momenteel aan op de E34 via de Schoorhavenweg en de N451. De N451 is ook de lokale verbindingsweg tussen de dorpen Nieuwkerken-Waas, Vrasene, Verrebroek en Kieldrecht. Hierdoor is, ter hoogte van het op- en afrittencomplex Vrasene, havenverkeer gemengd met lokaal verkeer, hetgeen een verkeersonveilige situatie oplevert. Er is nood aan een volwaardige aansluiting van het havenverkeer op de E34.

In 2006 is het 'Tussentijds strategisch plan haven van Antwerpen' afgewerkt, waarvan de Vlaamse Regering op 3 april 2009 kennis nam. In de periode 2006 – 2009 werd hiervoor een plan-MER opgemaakt. Daarin is o.a. de realisatie van een parallelstructuur langsheen de E34 bestudeerd. Dit plan-MER bevatte echter te weinig informatie ter onderbouwing van een bestemmingswijziging voor de aanleg van parallelwegen. De voorgenomen bestemmingswijziging kon niet worden opgenomen in een GRUP zonder bijkomend onderzoek.

Afdeling Maritieme Toegang besliste daarom een bijkomend plan-MER te laten opmaken dat zou focussen op een betere verkeerskundige oplossing. In 2012 werd dit plan-MER Parallelwegenstructuur E34 goedgekeurd. Het plan voorzag de realisatie van een gedeeltelijke parallelstructuur langsheen de E34 en een gedeeltelijke verbreding van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven. Op basis van de huidig gekende ontwikkelingen kan de noodzaak hiervan niet aangetoond worden.

Sinds 2016 onderzoekt de Vlaamse Regering via de procesaanpak voor complexe projecten de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA). Op 31/01/2020 keurde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit definitief goed. Eén van de deelprojecten binnen dat complex project is de nieuwe havenweg, de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW). Deze nieuwe weg dient rechtstreeks te worden aangesloten op het hoofdwegennet, in dit geval de E34. Het ontwerpproces voor de nieuwe aansluiting van de Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven op de E34 is onder het toezicht van de Werkbank Haventracé (zie volgende alinea) terug opgenomen.

Met het afsluiten van het Toekomstverbond in 2017 maakt het Haventracé (E34 – R2 – A12 – A102) deel uit van de nieuwe verkeersstructuur rondom Antwerpen, die een belangrijke taakstelling zal hebben in de afwikkeling van het doorgaand verkeer en het havenverkeer via de noordzijde rond de stad Antwerpen. Het studieproces en de participatie voor het verder concretiseren van de uitbouw van dit Haventracé, loopt via de Werkbank Haventracé. De verschillende componenten of deelprojecten van dit Haventracé, zoals voorliggend project E34, verlopen via specifieke fora zoals in dit geval de Werkbank E34. Sinds 2019 kwam deze werkbank 4 keer samen

Het huidig planproces bouwt verder op het gevoerde ruimtelijk en milieuonderzoek. Op basis van voortschrijdend inzicht zijn de plandoelstellingen verder verfijnd en uitgewerkt (zie verder).

2. INHOUD

De E34, in het bijzonder het deel ten westen van Antwerpen, en de R2 vervullen een belangrijke rol in de ontsluiting van de haven op Linkeroever. Met de verdere ontwikkeling van de Waaslandhaven en de hieraan gekoppelde toenemende (vracht)verkeersstromen is een ontsluitingsconcept uitgewerkt dat de haven een volwaardige aansluiting moet geven op het hoofdwegennet. Dit concept geeft uitvoering aan het RSV dat de E34 en de R2 selecteert als hoofdwegen, de geplande en bestaande ontsluitingswegen Waaslandhaven zijn geselecteerd als primaire weg II.

De bestaande complexen Waaslandhaven-noord en Waaslandhaven-zuid ontsluiten richting de R2. Er worden twee nieuwe complexen voorzien die aansluiten op de E34. Het complex Waaslandhaven-oost wordt momenteel gebouwd in het kader van de Oosterweelverbinding en het nieuwe complex Waaslandhaven-West zal de nieuwe westelijke ontsluiting Waaslandhaven aansluiten op de E34. Deze nieuwe havenweg is één van de deelprojecten binnen het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (CP ECA) dat is opgestart in 2016.

Door het afsluiten van het toekomstverbond in maart 2017 kreeg het betreffende deel van de E34 een bijkomende doelstelling: de as E34-R2 speelt, als onderdeel van het Haventracé, een belangrijke rol in de afwikkeling van het wegverkeer rondom Antwerpen. In functie van het Haventracé wil de Vlaamse overheid de bestaande verkeerswisselaar E34-R2 opwaarderen.

Onder toezicht van de Werkbank Haventracé is een participatief ontwerpproces opgestart voor de E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven en de realisatie van volwaardige aansluitingen op deze hoofdweg. Ondertussen vonden vier werkbanken met omwonenden en lokale overlegorganen plaats, nl. op 25/04/2019, 23/10/2019, 28/11/2019 en 17/11/2020.

Hierbij is het project opgevat als een geïntegreerd ontwerpproces waar landschap, natuur, erfgoed, ... worden meegenomen. Het moet immers toelaten de aanpassingen aan de E34 en de complexen te realiseren en deze in te passen in de omgeving, zowel landschappelijk als functioneel.

In de startnota worden volgende plandoelstellingen geformuleerd:

- het ontsluiten van de Waaslandhaven op het hoofdwegennetwerk,
- het Haventracé aansluiten op de E34,
- het dorpen- en havenverkeer scheiden,
- een performant fietsnetwerk voorzien:
 - o aanpassingen aan de bovenlokale fietsverbindingen,
 - o verkleinen van de barrièrewerking van de E34 om de bereikbaarheid van de Waaslandhaven voor fietsverkeer te vergroten, om de (school)fietsroutes tussen de kernen/dorpen op te waarderen en om de haven als recreatieve fietsbestemming te verbeteren.
- het ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de (nieuwe) infrastructuur:
 - o maximaal vrijwaren en waar mogelijk versterken van bestaande natuur- en landschapswaarden,
 - o structureren van enerzijds de oost-west havenrand, waarbij de E34 met haar complexen als een overgang fungeert tussen haven en landbouwgebied, en anderzijds van de noord-zuid havenrand, meer specifiek van de aansluiting op de bufferdijk rondom de Waaslandhaven.

In de werkbanken zijn verschillende oplossingsrichtingen voor de nieuwe complexen en de overige plandoelstellingen onderzocht en geëvalueerd. De redelijke alternatieven zijn in de voorliggende startnota opgenomen:

- Ter hoogte van het bestaande complex Vrasene zijn volgende inrichtingsalternatieven weerhouden:
 - o een nieuw Hollands complex voor Waaslandhaven-West met opheffing van het bestaande complex Vrasene. Binnen deze configuratie zijn drie alternatieven uitgewerkt die onderling verschillen op vlak van de ligging van het nieuwe complex ten opzichte van de ecologische cluster langs de Watergang Hoge Landen.
 - o een bijkomend ongelijkgronds complex voor Waaslandhaven-West naast het bestaande complex Vrasene
 - o een bijkomend Hollands complex voor Waaslandhaven-West naast het bestaande complex Vrasene. Binnen deze configuratie zijn twee alternatieven uitgewerkt die onderling verschillen op vlak van de ligging van het nieuwe complex ten opzichte van de ecologische cluster langs de Watergang Hoge Landen.
- Ter hoogte van de verkeerswisselaar E34/R2 zijn twee inrichtingsalternatieven verder te bestuderen: een vergrote 'druppel' en een compacte knoop,
- Voor het complex Watermolen worden nog meerdere mogelijkheden onderzocht. Dit complex vormt de link tussen de Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven (WOW) en de E34.
- Voor de extra fietsverbinding over de E34 worden 4 alternatieve locaties meegenomen in het verder onderzoek.

Het geïntegreerd planproces, in het bijzonder vanuit de doelstelling van functionele en landschappelijke inpassing van de infrastructuur, biedt kansen voor het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de verbetering van de ruimtelijke structuur. Dit gebeurt door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergieën worden wederzijdse doelstellingen versterkt.

Bij het concretiseren van het planvoornemen en het uitwerken van de planopties wordt rekening gehouden met volgende algemene ruimtelijke principes:

- zuinig en compact ruimtegebruik,
- beperken bijkomend ruimtebeslag (geen bijkomend ruimtebeslag of compensatie),
- beperken en verminderen van verharding,
- ruimtelijke kwaliteit,
- maximaal vrijwaren van de openruimte voor de functies landbouw, natuur en bos.

Het geïntegreerde planningsproces dat met voorliggende beslissing wordt opgestart omvat de ruimtelijke herinrichting van de zone aansluitend op de E34 van Vrasene, nl. de kruising met N451, tot aan de grens met het Oosterweel-project, aan het knooppunt Waaslandhaven-Oost, inclusief de aftakking richting het complex Watermolen. In functie van de realisatie van de geplande werken aan de E34 zijn immers bestemmingswijzigingen noodzakelijk.

3. BESTUURLIJKE IMPACT

A. BUDGETTAIRE IMPACT VOOR DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe budgettaire impact voor de Vlaamse overheid.

Overeenkomstig artikel 43 §3 3° en artikel 31 §1 2° van het Besluit van de Vlaamse Regering 'Vlaamse Codex Overheidsfinanciën' van 17 mei 2019 is het advies van de Inspectie van Financiën respectievelijk het akkoord van de Vlaamse minister van Begroting niet vereist.

B. IMPACT OP HET PERSONEEL VAN DE VLAAMSE OVERHEID

Het voorstel van beslissing heeft geen directe weerslag op het personeelskader en de personeelsbudgetten van de Vlaamse overheid.

C. IMPACT OP DE LOKALE EN PROVINCIALE BESTUREN

Het voorstel van beslissing heeft geen weerslag op de lokale besturen.

4. VERDER TRAJECT

Een geïntegreerd planningsproces kent 5 fases. De resultaten van elk van deze 5 fases worden geconsolideerd in een nota. De startnota is dus de eerste van 5 nota's.

Over de startnota en over de plandoelstelling wordt, na de goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering, het advies gevraagd aan Saro en Mina-raad, de gemeenten Beveren en Zwijndrecht, de provincies Oost-Vlaanderen en Antwerpen, en de door de Vlaamse Regering bepaalde adviesinstanties. Er wordt over de startnota ook een consultatie van de ruime bevolking georganiseerd.

Op basis van de adviezen en de participatie zal daarna door het planteam een scopingnota, voorontwerp-RUP en ontwerp-milieubeoordeling worden uitgewerkt. Daarna volgt een plenaire vergadering over het voorontwerp-GRUP en de milieubeoordeling.

5. VOORSTEL VAN BESLISSING

De Vlaamse Regering beslist:

1. haar goedkeuring te hechten aan de startnota voor het GRUP 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven';
2. de Vlaamse minister, bevoegd voor de ruimtelijke ordening, te gelasten om de vereiste adviezen in te winnen over de bovengenoemde startnota en de bevolking van de betrokken gemeenten te informeren over de inhoud van de startnota en de bevolking te raadplegen.

De Vlaamse minister van Justitie en Handhaving,
Omgeving, Energie en Toerisme

Zuhal DEMIR