

DE VLAAMSE MINISTER VAN JUSTITIE EN HANDHAVING, OMGEVING, ENERGIE EN TOERISME

MEDEDELING AAN DE VLAAMSE REGERING

Betreft: voorkeursalternatief voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Op 16 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' goed.

Het GRUP E34-west is gericht op het bestemmen van volwaardige aansluitingen op de E34 enerzijds voor het havenverkeer en anderzijds voor het verkeer van en naar de R2. Tevens bevat het maatregelen voor o.a. de integratie in het landschap, de ontsluiting van de omliggende dorpen, fietsverbindingen over de E34.

Het plan is gesitueerd op het grondgebied van Beveren en Zwijndrecht.

Voorliggende mededeling heeft als doel een stand van zaken te geven van het proces en om het door afdeling Maritieme Toegang (AMT) en departement Omgeving geselecteerde voorkeursalternatief voor de planonderdelen van het GRUP E34-west toe te lichten. Tevens worden de opmerkingen die de administratie mondeling en/of schriftelijk ontving vanuit de gemeenten overlopen. De mededeling geeft aan hoe het departement Omgeving zal verder werken aan het dossier, richting het voorontwerp GRUP.

Eind 2023 wil het departement het voorontwerp voorleggen in de plenaire vergadering.

Het voorkeursalternatief houdt in:

- Afschaffing van het complex Vrasene
- Uitvoering van het nieuwe complex Waaslandhaven-West via de constellatie van een hollands complex. Het nieuwe complex Waaslandhaven-West situeert zich centraal in de ecologische cluster.
- De verbinding N451 – E34 loopt via de (aangepaste) Schoorhavenweg.
- Een compacte knoop ter hoogte van de verkeerswisselaar R2 x E34, waarbij wordt uitgegaan van een nieuwe doorgaande hoofdrichting, nl. R2 – E34 Zelzate. De oostzijde van de E34 wordt de ondergeschikte richting en wordt aangesloten via discontinuïteiten (= overgangen tussen de verschillende rijbanen).
- Het bestaande complex Melsele/Kallo behouden, maar de verbinding met de Waaslandhaven zal worden geknipt (met uitzondering voor de hulpdiensten).
- Uitvoering van het complex Watermolen via twee T-kruispunten: de verbinding tussen de WOW, de Schoorhavenweg en de rotonde Haandorp wordt gerealiseerd door een doorgaande verbinding (WOW), parallel met de bestaande spoorlijn, waarop zowel de aan te passen Schoorhavenweg als de Hoogschoorweg (= de weg naar rotonde Haandorp)

worden aangesloten door middel van een T-kruispunt. Het ongebruikte deel van de Schoorhavenweg (oostelijk deel) wordt opgebroken.

- Een performant fietsnetwerk:
 - o De fietssnelweg F41 parallel aan de E34
 - o Een fietsverbinding over E34 ter hoogte van de Waelenweg via een fietsbrug
 - o Een fietsbrug die het logistiek park Waasland-West en -oost verbindt
 - o Een noordelijke oost-west fietsverbinding langs de bestaande noodweg
 - o Een fietsverbinding richting Kallo
- Een landschappelijke en functionele inpassing

In wat volgt worden de motieven voor het voorkeursalternatief en de opmerkingen vanuit de gemeenten overlopen.

1. INLEIDING

1.1 STAND VAN ZAKEN PLANNINGSPROCES EN DOELSTELLING VAN DE MEDEDELING

Op 16 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering de startnota voor het GRUP goed. De inspraakperiode over de startnota liep van 24/08/2021 tot 24/10/2021. De resultaten van deze inspraak en adviesperiode zijn verwerkt in de scopingnota. Het planningsproces van het GRUP E34-West verloopt via de geïntegreerde procedure, d.w.z. dat de planmilieueffectrapportage het proces volgt, dat beide elkaar voortdurend input geven. Bijgevolg is de planmilieueffectrapportage van het GRUP E34-west nog lopende. Een eerste versie van de plan-MER is beschikbaar.

Ondertussen is het departement Omgeving, in samenwerking met de afdeling Maritieme Toegang (AMT) van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, in het planningsproces gekomen tot het selecteren van een voorkeursalternatief voor de planonderdelen van het GRUP E34-west. Dit voorkeursalternatief zal dienen als werkhypothese voor de opmaak van het voorontwerp GRUP en het onteigeningsplan.

Voorliggende mededeling heeft als doel een stand van zaken te geven van het proces en om het door AMT en departement Omgeving geselecteerde voorkeursalternatief voor de planonderdelen van het GRUP E34-west toe te lichten. Tevens worden de opmerkingen die de administratie mondeling en/of schriftelijk ontving vanuit de gemeenten overlopen. De mededeling geeft aan hoe het departement Omgeving zal verder werken aan het dossier, richting het voorontwerp GRUP. Tegen eind 2023 wil het departement het voorontwerp voorleggen in de plenaire vergadering.

Indien uit het verder geïntegreerd onderzoek elementen naar boven komen die het nodig maken om de werkhypothese bij te stellen, dan zal dit effectief gebeuren en dient bijgevolg de opmaak van het GRUP en het plan-MER te worden bijgesteld. De definitieve vaststelling van het GRUP door de Vlaamse Regering is voorzien in 2024.

1.2 INHOUD VAN HET PLAN

Het planningsproces voor het GRUP E34-west is gericht op het bestemmen van volwaardige aansluitingen op de E34 enerzijds voor het havenverkeer en anderzijds voor het verkeer van en naar de R2. Tevens bevat het maatregelen voor o.a. de integratie in het landschap, de ontsluiting van de omliggende dorpen, fietsverbindingen over de E34...

Studies en beleidsbeslissingen die het plan voorafgaan zijn bv. het voorkeursbesluit “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen” en het Toekomstverbond waarvan het Haventracé een onderdeel is.

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, nl. 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.

Het plangebied situeert zich op het grondgebied van Beveren en Zwijndrecht en is de zone aansluitend op de E34 van Vrasene, nl. van aan de kruising met de N451 tot aan de grens met het Oosterweel-project, aan het knooppunt Waaslandhaven-Oost, inclusief de aftakking richting het complex Watermolen.

Conform de scopingnota voor dit GRUP zijn de doelstellingen van het plan:

- 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.

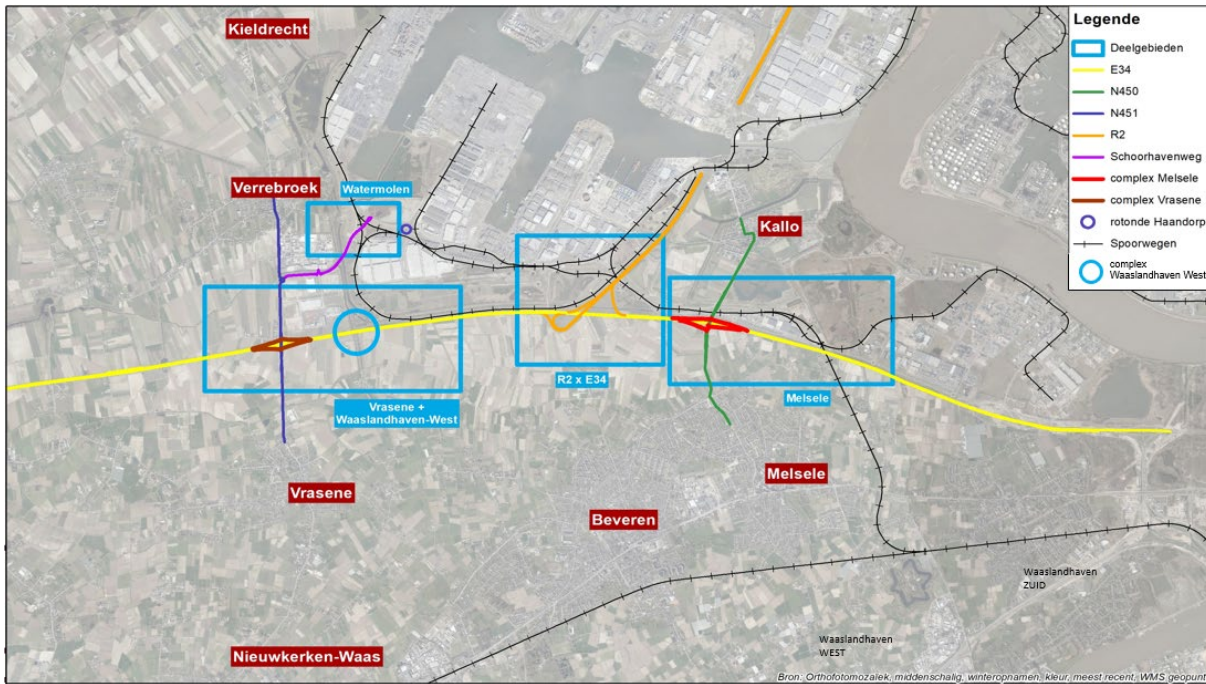
In functie van de realisatie van deze plandoelstellingen zijn in de plan-MER verschillende inrichtingsalternatieven op conceptniveau onderzocht. Buiten de ruimtelijke aspecten en de infrastructurale overwegingen, worden ook eventuele effecten op andere domeinen zoals bodem, water en biodiversiteit in beeld gebracht.

Dit onderzoek laat toe de inrichtingsalternatieven ten opzichte van elkaar af te wegen en leidt tot de keuze van een voorkeursalternatief. De administratie besprak haar keuze ondertussen met de gemeenten Beveren, Sint-Gillis-Waas en Zwijndrecht.

In wat volgt worden de motieven voor het voorkeursalternatief en de opmerkingen vanuit de gemeenten overlopen.

2. INRICHTINGSALTERNATIEVEN – MOTIVATIE VOORKEURSAALTERNATIEF

Achtereenvolgens worden de inrichtingsalternatieven en de motivatie voor het voorkeursalternatief toegelicht. Eerst komen de planelementen voor de E34 en WOW aan bod:



Figuur 1 Planonderdelen ter hoogte van E34 en WOW

- Complex Vrasene en complex Waaslandhaven-West
- Verkeerswisselaar R2 x E34
- Complex Melsele
- Complex Watermolen

Vervolgens behandelen we het fietsnetwerk:

- de fiets snelweg F41
- de fietsverbinding over de E34
- de fietsbrug die logistiek park Waasland-west en -oost verbindt
- de oost-west-verbinding ten noorden van de E34
- de fietsverbinding richting Kallo

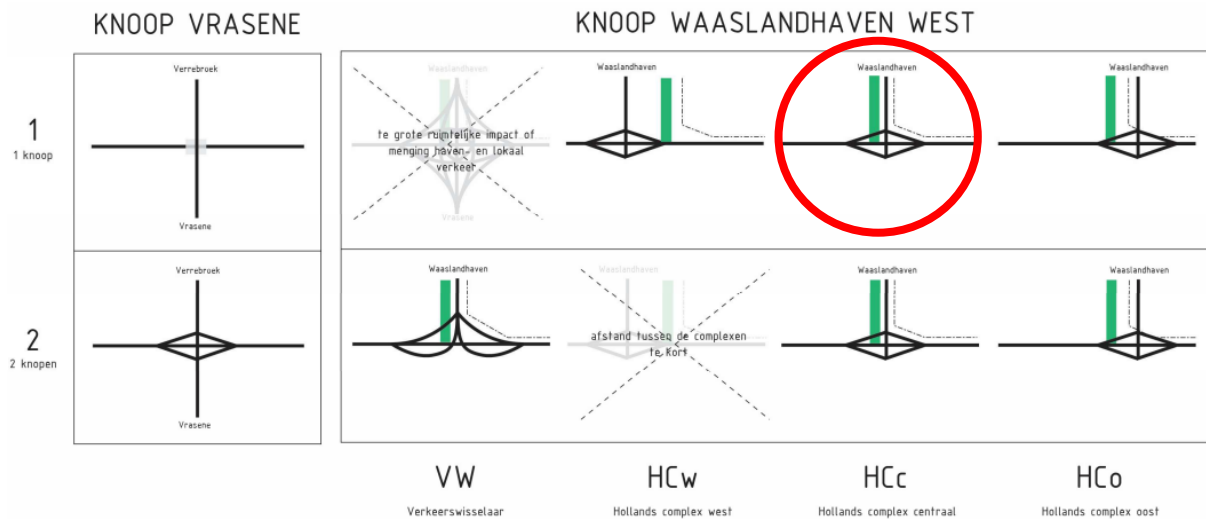
Tot slot wordt de functionele en landschappelijke inpassing toegelicht.

2.1 COMPLEX VRASENE EN COMPLEX WAASLANDHAVEN-WEST

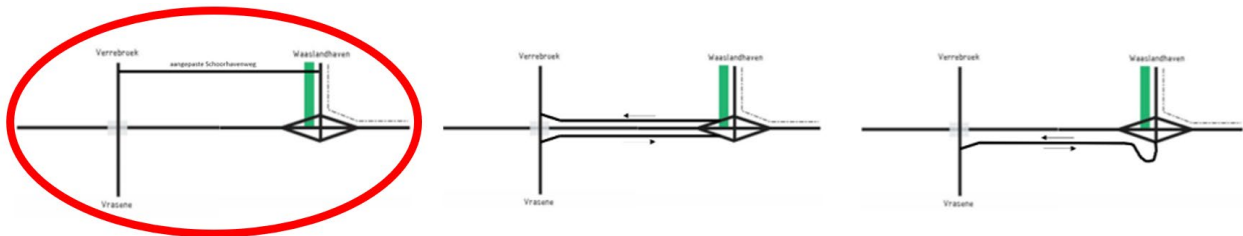
Ter hoogte van het bestaande complex Vrasene zijn volgende inrichtingsalternatieven onderzocht:

- een **nieuw Hollands complex voor Waaslandhaven-West met opheffing van het bestaande complex Vrasene**. Binnen deze configuratie zijn drie alternatieven onderzocht die onderling verschillen op vlak van de ligging van het nieuwe complex ten opzichte van de ecologische cluster langs de Watergang Hoge Landen: 1HCw, 1HCc en 1HCo. Omdat het complex Vrasene in dit alternatief is afgeschaft, is ook nagegaan hoe het verkeer op de N451 de E34 kan bereiken: ofwel via een noordelijke en zuidelijke eenrichtingsweg parallel aan de E34 tussen de N451 en het complex Waaslandhaven-West ofwel via een dubbelrichtingsparallelweg ten zuiden van de E34 ofwel via de (aangepaste) Schoorhavenweg en dus **zonder parallelwegen**.
- een bijkomend ongelijkgronds complex voor Waaslandhaven-West naast het bestaande complex Vrasene: 2VW
- een bijkomend Hollands complex voor Waaslandhaven-West naast het bestaande complex Vrasene. Binnen deze configuratie zijn twee alternatieven onderzocht die onderling verschillen op vlak van de ligging van het nieuwe complex ten opzichte van de ecologische cluster langs de Watergang Hoge Landen: 2HCc en 2HCo.

In de figuren hieronder zijn de alternatieven schematisch voorgesteld. Het voorkeursalternatief is omcirkeld.



Figuur 2 Schematische voorstelling van de inrichtingsalternatieven ter hoogte van complex Vrasene en complex Waaslandhaven-West met aanduiding van het voorkeursalternatief 1HCc

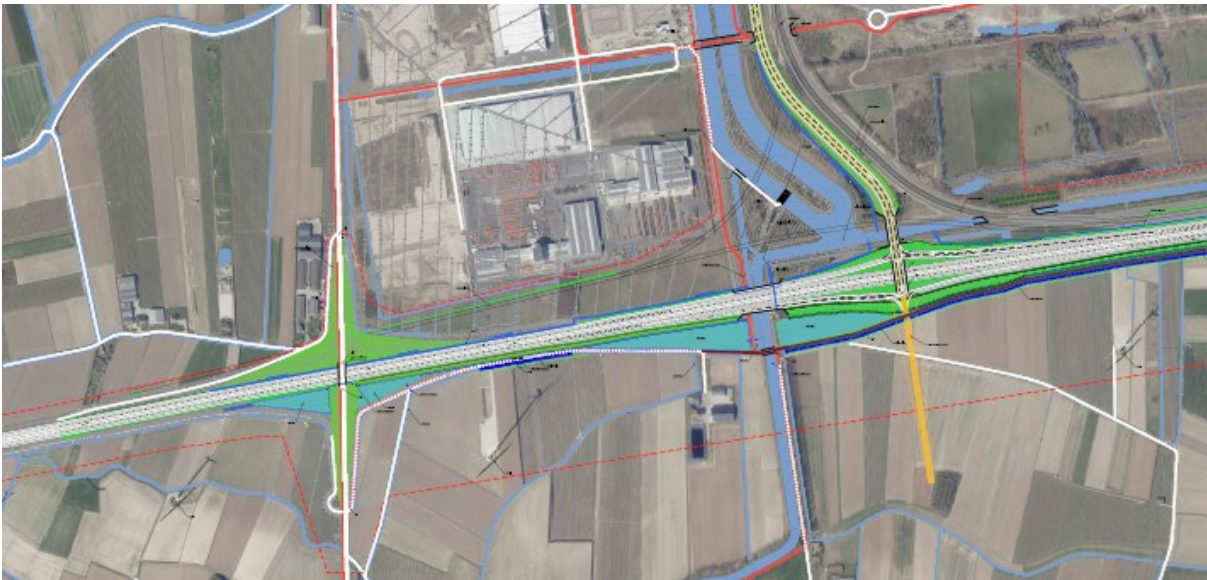


Figuur 3 Schematische voorstelling voor de verbinding N451 met de E34 in het geval van 1HCc met aanduiding van het voorkeursalternatief, nl. geen parallelwegen tussen de N451 en het nieuwe complex Waaslandhaven-West

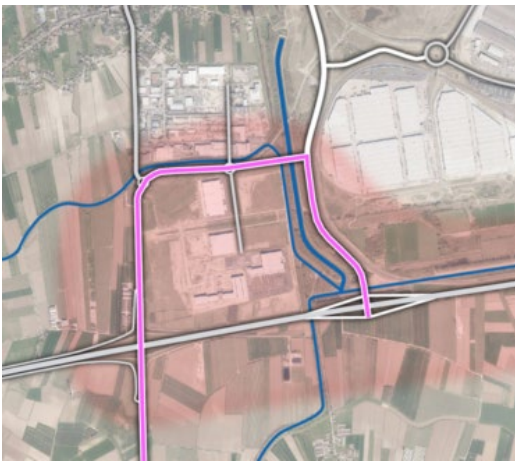
Het voorkeursalternatief houdt dus in:

- afschaffing van het complex Vrasene,
- uitvoering van het nieuwe complex Waaslandhaven-West via de constellatie van een hollands complex,
- het nieuwe complex Waaslandhaven-West situeert zich centraal in de ecologische cluster: 1HCc
- de verbinding N451 – E34 loopt via de (aangepaste) Schoorhavenweg.

Conceptueel ziet het voorkeursalternatief er uit als volgt:



Figuur 4 Conceptuele voorstelling van het voorkeursalternatief, nl. afschaffing van het complex Vrasene en de centrale ligging van het nieuwe complex Waaslandhaven-West zonder parallelwegen tussen de N451 en het nieuwe complex



Figuur 5 De verbinding N451 - E34 via de (aangepaste) Schoorhavenweg

Volgende argumenten liggen aan de basis van deze keuze:

- Door de creatie van het complex Waaslandhaven-West wordt de haven rechtstreeks verbonden met de E34. Met de afschaffing van het complex Vrasene wordt de N451 gedowngraded. Zo is het havenverkeer en het dorpenverkeer maximaal gescheiden.
- Het is het meest leesbare verkeerssysteem. Het aantal op- en afritten op het hoofdwegenet neemt niet toe ten op zichte van de huidige situatie. De andere alternatieven leiden door de opeenvolging van complexen op een korte afstand en door de vele aantakkingen op de N451 tot een moeilijk leesbaar verkeerssysteem.
- Er is geopteerd om geen parallelwegen toe te voegen voor de verbinding N451 met de E34. De omrijfactor via de (aangepaste) Schoorhavenweg is verwaarloosbaar op het totale traject van het verkeer dat zich van en naar de autosnelweg verplaatst. Uit de verkeersmodelleringen blijkt verder dat het niet nodig is om parallelwegen te voorzien tussen de N451 en het nieuwe complex Waaslandhaven-West. De huidige Schoorhavenweg kan het verkeer afwikkelen.
- Het ontbreken van parallelwegen zal verhinderen dat sluiptraffic wordt aangetrokken op de Duikeldam richting het complex Waaslandhaven-West.
- Het ontbreken van parallelwegen maakt de N451 veiliger voor fietsers.
- Door het ontbreken van parallelwegen is er geen hindernis voor de leidingstraat Zelzate-Kallo.

- Dit alternatief is het meest compact: slechts 1 complex in plaats van 2 en geen parallelwegen. Het neemt het minste ruimte in en neemt ten zuiden van de E34 bijgevolg ook het minste landbouwgrond (= herbevestigd agrarisch gebied) in.
- Conform de plan-MER scoort dit alternatief het best. Het houdt het minste extra verharding in, met bijgevolg de minste impact op:
 - o de bodem,
 - o de grondwaterkwaliteit (hoe meer verharding, hoe meer verontreinigd water afstroomt van de verharding),
 - o de infiltratie van regenwater en verdroging van de bodem,
 - o de inname van overstromingsgevoelig gebied
 - o de toename van warmte-absorberende oppervlaktes en bijgevolg van de gemiddelde temperaturen
 - o de biodiversiteit
- Het onderscheid tussen de drie mogelijke locaties van het nieuwe hollandse complex is beperkt. Er is geopteerd voor de centrale ligging omdat:
 - o deze ruimtelijk structureel zorgt voor de meest logisch aansluiting op de E34 (haakse aansluiting)
 - o de weginfrastructuur er het meest gebundeld is met de waterloop en het spoor zonder deze te hypothekeren.
- De verbindingsweg E34-N70 kan in de toekomst vlot worden aangesloten op het complex.

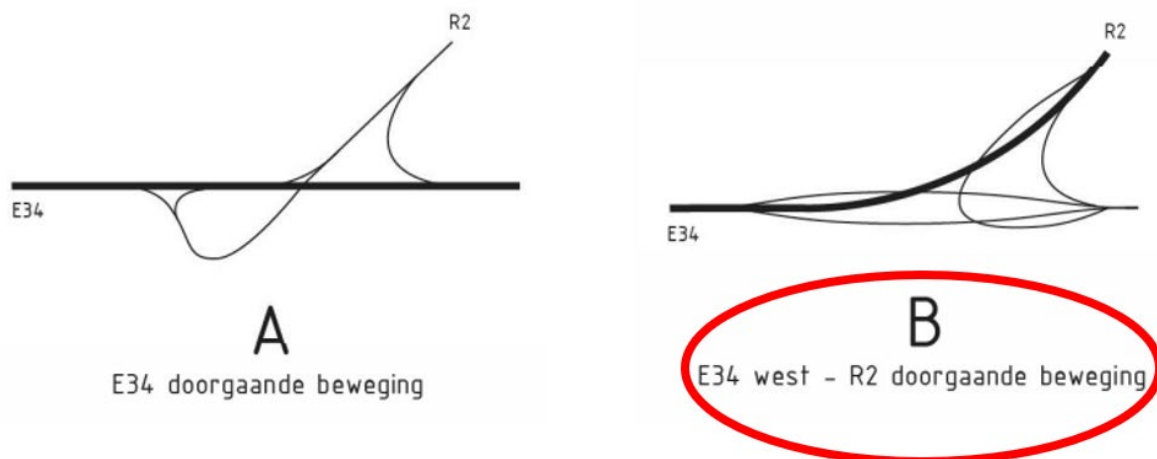
Indien uit het dossier van de verbindingsweg E34-N70 zou blijken dat een zuidelijke parallelweg toch te verkiezen is, dan kan deze parallelweg worden ingebracht in het planproces voor de verbindingsweg. De startnota over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbindingsweg N70-E34' laat dit toe (zie ook hoofdstuk 4 van deze nota). Bijgevolg kan worden verdergegaan met de optie zonder parallelwegen en kan de zuidelijke parallelweg verder worden onderzocht en gemodelleerd in het planproces van het GRUP 'Verbindingsweg N70-E34'.

2.2 VERKEERSWISSELAAR R2 X E34

Ter hoogte van de verkeerswisselaar zijn volgende inrichtingsalternatieven onderzocht:

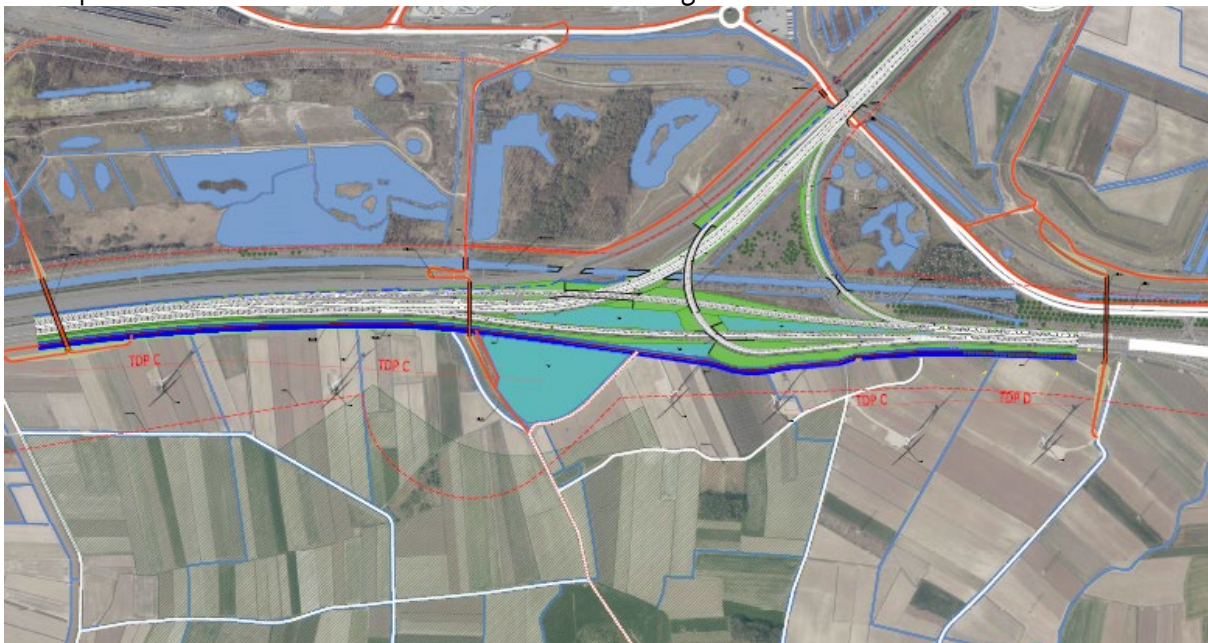
- Een vergrote 'druppel', waarbij de bestaande verkeersorganisatie behouden wordt en enkel de bochtstralen van de aansluitingen vergroten zodat deze voldoen aan de geldende normen: A
- Een **compacte knoop**, waarbij wordt uitgegaan van een nieuwe doorgaande hoofdrichting, nl. R2 – E34 Zelzate: B. De oostzijde van de E34 wordt de ondergeschikte richting en wordt aangesloten via discontinuïteiten (= overgangen tussen de verschillende rijbanen).

In de figuren hieronder zijn de alternatieven schematisch voorgesteld. Het voorkeursalternatief is omcirkeld.



Figuur 6 Schematische voorstelling van de inrichtingsalternatieven ter hoogte van de verkeerswisselaar R2 x E34 met aanduiding van het voorkeursalternatief, nl. de 'compacte knoop'

Conceptueel ziet het voorkeursalternatief er uit als volgt:



Figuur 7 Conceptuele voorstelling van het voorkeursalternatief voor de verkeerswisselaar R2 x E34, 'de compacte knoop'

Volgende argumenten liggen aan de basis van deze keuze:

- De compacte knoop scoort op alle ecologische vlakken beter. Daarentegen neemt de vergrote 'druppel' ten zuiden van de E34 foerageergebied van de bruine kiekendief in. Hierdoor is het alternatief van de vergrote 'druppel' moeilijk of niet te verenigen met de instandhoudingsdoelstellingen volgend uit de Vogelrichtlijn. Deze Europese richtlijn verplicht ons immers te kiezen voor het minst schadelijke alternatief, zijnde de compacte knoop.
- De verkeersorganisatie van de compacte knoop sluit aan bij het concept van het haventracé uit het Toekomstverbond, nl. een nieuwe doorgaande hoofdrichting, nl. R2 – E34 Zelzate.
- De compacte knoop neemt beduidend minder ruimte in. Bijgevolg heeft hij ook de minste impact op het landbouwgebied ten zuiden van de E34 (= herbevestigd agrarisch gebied).
- De compacte knoop blijft op voldoende afstand van het beschermd landschap 'Singelberg' en heeft tevens minder impact in het gebied met hoge archeologische potenties.

De meerkost voor het voorkeursalternatief, meer bepaald voor de compacte knoop ter hoogte van de verkeerswisselaar R2 x E34, bedraagt 30 miljoen euro excl. BTW (prijspeil 2022). De bouwtijd zal langer zijn: 5 jaar in plaats van 1,5 jaar.

AMT raamt de totale kostprijs (prijspeil 2022, dus niet geïndexeerd) van het in deze nota voorgestelde voorkeursalternatief op 261,5 miljoen euro inclusief BTW):

- 5 miljoen euro voor onteigeningen;
- 133,5 miljoen euro voor realisatie
 - o complex Watermolen inclusief verbinding rotonde Haendorp,
 - o complex Waaslandhaven-West en aanpassing complex Vrasene/Verrebroek,
 - o wegenis tussen complex Watermolen en complex Waaslandhaven-West,
 - o heraanleg E34 tussen N451 en de verkeerswisselaar R2 x E34,
 - o landschappelijke en functionele inpassing, fietssnelweg...
- 93 miljoen euro voor realisatie
 - o Verkeerswisselaar R2 x E34
 - o Heraanleg E34 ter hoogte van deze verkeerswisselaar
 - o landschappelijke en functionele inpassing, fietssnelweg...
- 30 miljoen euro voor het segment tussen complex Kallo/Melsele en Waaslandhaven-oost (landschappelijke en functionele inpassing, fietssnelweg...)

2.3 COMPLEX MELSELE/KALLO

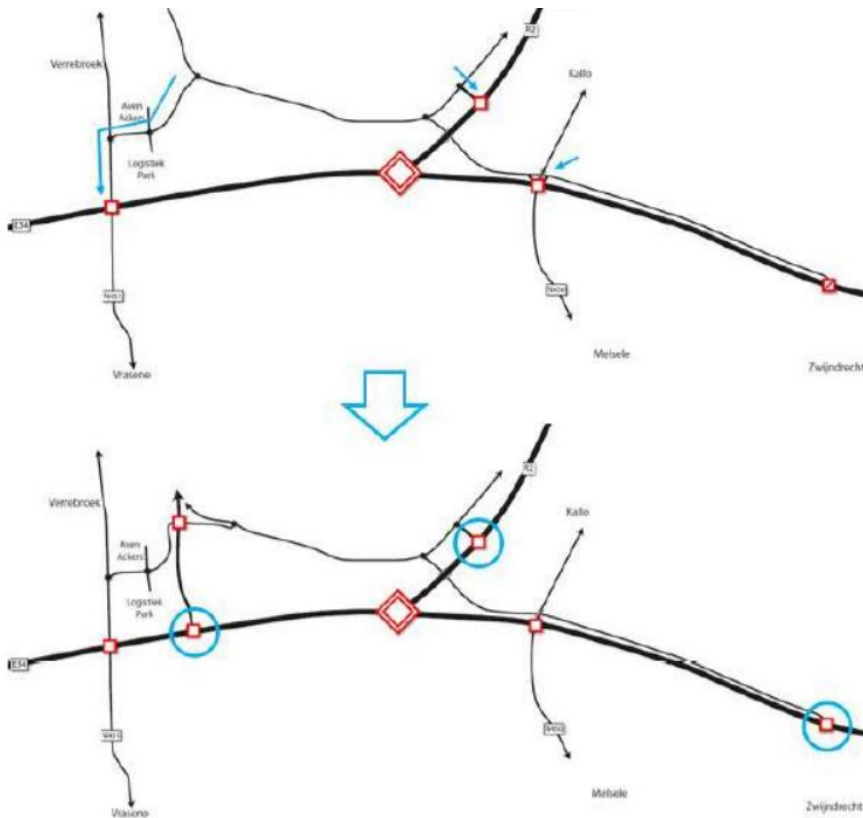
Ter hoogte van het complex Mesele/Kallo is **slechts één alternatief** onderzocht: de **verbinding met de Waaslandhaven** zal worden **geknipt voor gemotoriseerd verkeer**. Dit complex zal dus niet langer een rol spelen voor het havenverkeer. Voor de hulpdiensten wordt een uitzondering gemaakt. Hierdoor kunnen de verkeerslichten aan het op- en afrittencomplex conflictvrij worden ingericht.



Figuur 8 Indicatie van de te knippen verbindingen ter hoogte van het complex Melsele

Omdat het aantal aantakkingen op de op- en afrit van het complex Melsele vermindert, is dit veiliger en ontstaat een hogere leesbaarheid.

De ontsluiting van de Waaslandhaven zal in de toekomst gebeuren via de drie havenontsluitingen, nl. Waaslandhaven-West (op de E34), Waaslandhaven-Zuid (op de R2) en Waaslandhaven-Oost (op de E34):



Figuur 9 De toekomstige ontsluiting van de Waaslandhaven via drie havenontsluitingen

2.4 COMPLEX WATERMOLEN

De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) zal in het zuiden aansluiten op het complex Watermolen. Dat complex zorgt tevens voor de aansluiting naar de rotonde Haandorp in het oosten en de Schoorhavenweg in het zuidwesten. Voor de configuratie van dit complex zijn volgende inrichtingsalternatieven onderzocht:

- Een rotonde/hollands complex op twee niveaus: de verbinding tussen de WOW, de Schoorhavenweg en de rotonde Haandorp wordt gerealiseerd door een grote rotonde of een hollands complex op +1. De doorgaande verbinding (WOW) loopt onder de rotonde of het hollands complex.
- **Twee T-kruispunten:** de verbinding tussen de WOW, de Schoorhavenweg en de rotonde Haandorp wordt gerealiseerd door een doorgaande verbinding (WOW), parallel met de bestaande spoorlijn, waarop zowel de aan te passen Schoorhavenweg als de Hoogshoorweg (= de weg naar rotonde Haandorp) worden aangesloten door middel van een T-kruispunt. Het ongebruikte deel van de Schoorhavenweg (oostelijk deel) wordt opgebroken.

In beide alternatieven zal de fietsontsluiting van de Waaslandhaven, meer bepaald naar Blikken, niet meer gebeuren via de Schoorhavenweg. In de plaats komen 2 nieuwe ontsluitingen voor de fietsers:

1. via het verlengde van de Sint Michielsstraat (deze verbinding is opgenomen in het proces voor WOW)
2. via een fietsverbinding die het logistiek park Waasland-west en -oost verbindt met een brug over de ecologische cluster met de waterlopen 'Noordzuid Verbinding' en 'Verbinding pompstation Watermolen', de nieuw aan te leggen weginfrastructuur en de Liefkenshoekspoorlijn (zie ook 2.5.3)

In de figuren hieronder zijn de alternatieven schematisch voorgesteld. Het voorkeursalternatief is de oplossing met de twee T-kruispunten.



Figuur 10 complex Watermolen als rotonde



Figuur 11 Het voorkeursalternatief: complex Watermolen als twee T-kruispunten – Het oostelijk niet gebruikte deel van de Schoorhavenweg wordt opgebroken.

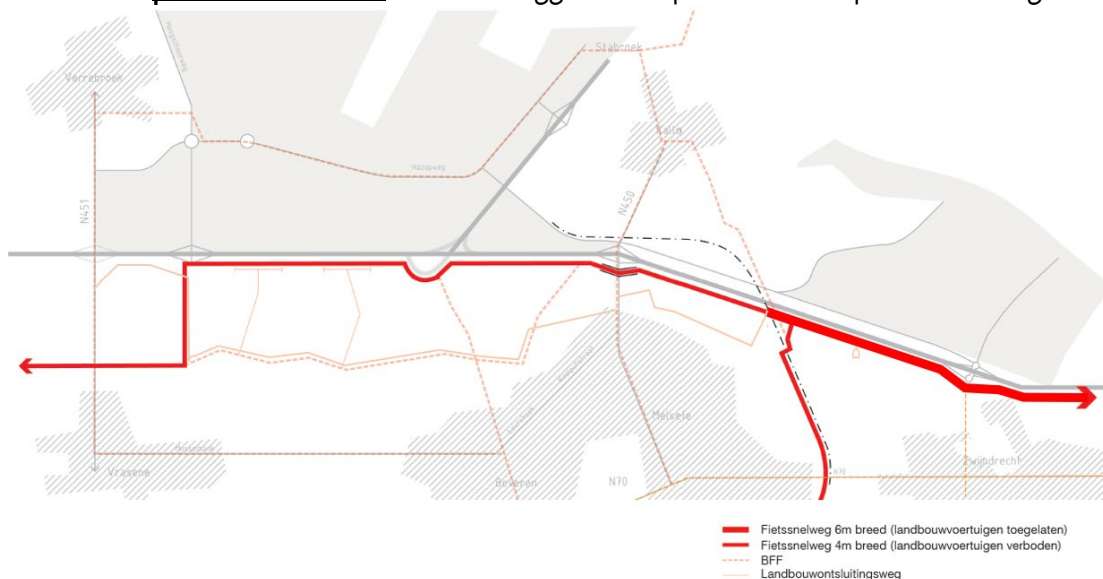
Volgende argumenten liggen aan de basis van deze keuze:

- De verwachte verliestijden aan de twee T-kruispunten zijn quasi verwaarloosbaar, waardoor beide alternatieven op mobiliteitsvlak gelijkwaardig zijn.
- De uitvoering van de oplossing met de T-kruispunten zorgt voor beduidend minder ruimtebeslag, minder verharding, een betere aansluiting bij de bestaande infrastructuur en bijgevolg minder versnippering, een betere landschappelijke inpassing...

2.5 EEN PERFORMANT FIETSNETWERK

2.5.1 De fietssnelweg F41

Vanaf de Vliegenstal, in oostelijke richting, zal de fietssnelweg F41 worden verschoven naar het noorden en **parallel aan de E34** komen te liggen in de plaats van via plattelandswegen (Broekstraat).



Figuur 12 Fietssnelweg F41 verleggen van de Broekstraat naar route parallel aan de E34

Volgende argumenten liggen aan de basis van deze keuze:

Deze route is rechtlijniger, zonder erfontsluitingen en directer en laat toe een kwalitatieve fietsinfrastructuur te voorzien. Zo draagt de herlocalisatie van de fietssnelweg bij aan de gewenste modal shift.

Bij de verdere uitwerking dient de nodige aandacht te gaan naar een mogelijke oost-west verbinding voor het doorgaand landbouwverkeer ten zuiden van de E34. Vandaag kan dat landbouwverkeer zich oost-west verplaatsen via de Duikeldam/Vliegenstal en verder via de parallelweg naast de E34. Met de herlocalisatie van de fietssnelweg zou dat (doorgaand) landbouwverkeer gemengd worden met het fietsverkeer op een hoogkwalitatieve fietsverbinding, hetgeen, indien het kan, toch best vermeden wordt. Volgens de ontwerprichtlijnen van het fietsvademecum is een fietssnelweg minimum 4 m breed voor een spitsuurintensiteit van maximum 500 fietsers/uur. Het medegebruik van gemotoriseerd verkeer bij een fietssnelweg op een eigen tracé is verboden, tenzij voor onderhoud. De provincie Oost-Vlaanderen probeert medegebruik ten alle tijden te vermijden.

Tegelijkertijd is het niet wenselijk dat het doorgaand landbouwverkeer zich in oost-westelijke richting enkel via de dorpskernen kan verplaatsen. Een eerste nazicht met het polderbestuur bevestigt dat een alternatieve oost-west verbinding voor het landbouwverkeer ten zuiden van de E34 die de dorpskernen weert, mogelijk is, mits op enkele plaatsen en over een kort traject een bestaande landbouwweg even wordt doorgetrokken.

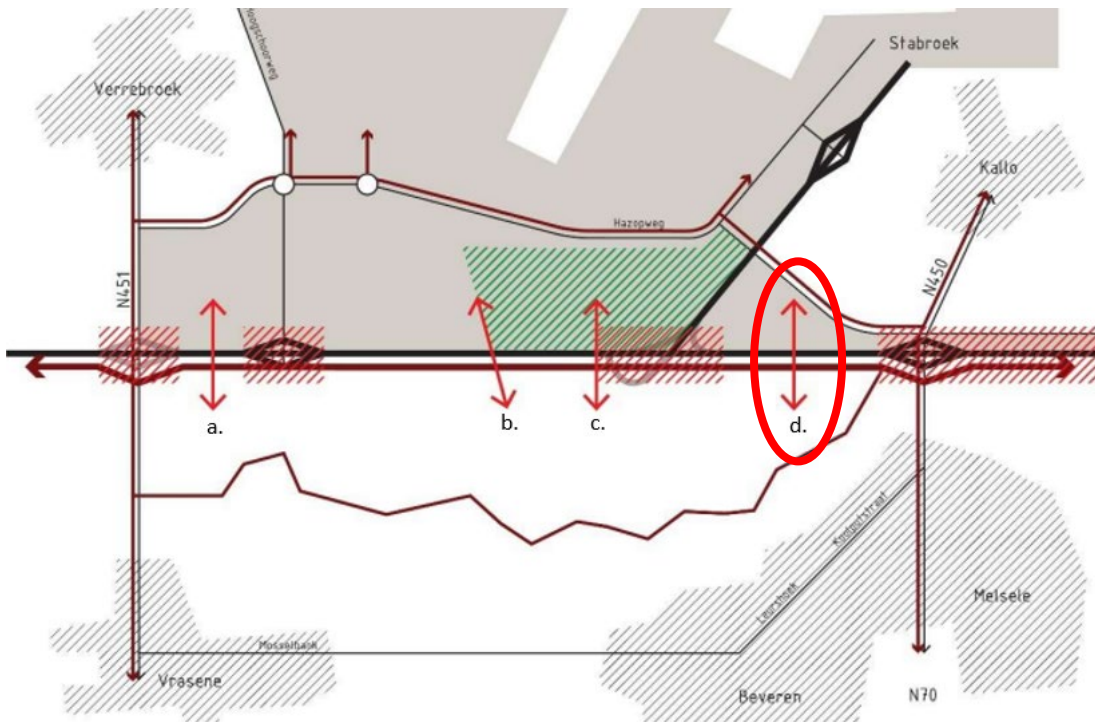
Vanaf de spoorbrug in oostelijke richting, nabij de grens met de provincie Antwerpen, zal de fietssnelweg 6m breed zijn zodat menging met landbouwvoertuigen kan toegelaten worden. (De provincie Antwerpen vindt medegebruik door landbouwverkeer aanvaardbaar indien de fietssnelweg een breedte heeft van 6m en er geen andere route mogelijk is voor het landbouwverkeer. Menging met landbouwverkeer is dan wel toegelaten.) Verder onderzoek is nodig.

2.5.2 Fietsverbinding over E34

Via de N451 en de N450 kan de fietser de E34 oversteken. De afstand tussen de N451 en de N450 bedraagt $\pm 5,5$ km, wat een vrij grote afstand is voor een fietser. Om de maaswijdte te verkleinen wordt een extra oversteek voorzien.

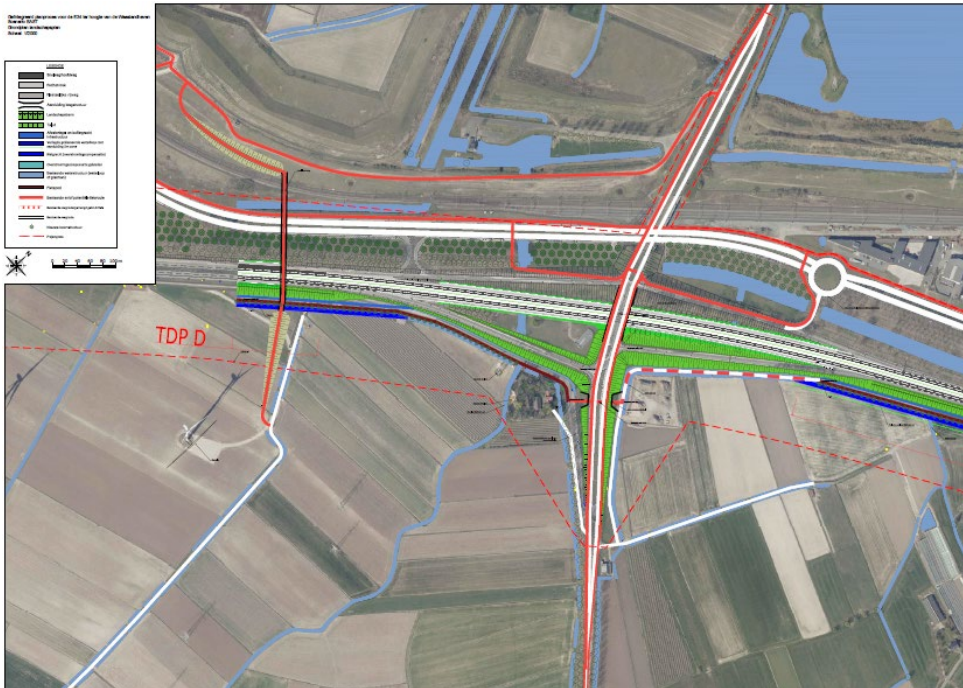
Volgende locaties voor een fietsverbinding over de E34 zijn onderzocht:

- Ter hoogte van de Vliegenstal via een tunnel onder de E34 vermits de snelweg er in ophoging ligt, gecombineerd met de kruising van de waterlopen: a.
- Ter hoogte van de Polderstraat via een fietsbrug die uitkomt op de grens tussen de geplande uitbreiding van het logistiek park en het natuurgebied Haasop: b.
- Ter hoogte van de Koestraat via een fietsbrug waardoor de Koestraat en de Kasteelstraat worden verbonden: c.
- Ter hoogte van de Waelenweg via een fietsbrug die zowel over de snelweg, de Steenlandlaan als de spoorweg leidt: d.



Figuur 13 Schematische aanduiding van de onderzochte locaties voor een fietsverbinding met aanduiding van het voorkeursalternatief

Conceptueel ziet het voorkeursalternatief er uit als volgt:



Figuur 14 Conceptuele voorstelling van de fietsoversteek ter hoogte van de Waelenweg

Volgende argumenten liggen aan de basis van deze keuze:

- De locatie ter hoogte van de Waelenweg scoort op alle ecologische vlakken beter, mits het voorzien van een migratieroute voor de rugstreppad. De verbindingen ter hoogte van de Koestraat en ter hoogte van de Polderstraat zijn uitgesloten omwille van significant negatieve effecten op het natuurgebied Haasop, o.a. verstoring van het broedgebied van de bruine kiekendief. Hierdoor zijn deze alternatieven niet te verenigen met de instandhoudingsdoelstellingen volgend uit de Vogelrichtlijn. Voor de verbinding ter hoogte van de Koestraat is dat omdat deze midden door het natuurgebied gaat. De verbinding ter hoogte van de Polderstraat gaat in de huidige situatie (zie ook op de luchtfoto) eveneens midden door het natuurgebied en veroorzaakt bijgevolg ook significant negatieve effecten. In de toekomst, indien het logistiek park Waasland verder zou uitbreiden, kan bekeken worden of deze verbinding eventueel toch nog kan heroverwogen worden. Dat dient dan te gebeuren in het planningsproces dat nodig zal zijn voor de herbestemming van het betreffende gebied. Momenteel verplicht de Europese richtlijn ons te kiezen voor het minst schadelijke alternatief.
- De locatie ter hoogte van de Vliegenstal scoort op ecologisch vlak negatief omwille van de belangrijke corridor voor onder meer beschermde vleermuizensoorten. Dit negatieve milieueffect zou gemilderd kunnen worden, maar dan nog is deze locatie niet te verkiezen door haar locatie. De verbinding ter hoogte van de Vliegenstal zou een alternatieve route vormen voor de fietsinfrastructuur langs de N451. Gezien de beperkte maasverkleining en het feit dat de fietsroute langs de N451, o.a. door de afschaffing van het complex Vrasene, reeds goed scoort op verkeersveiligheid verliest de fietsverbinding ter hoogte van Vliegenstal een groot deel van zijn toegevoegde waarde.
- Een fietsverbinding ter hoogte van de Waelenweg vormt een alternatieve route voor de fietsinfrastructuur langs de N450. Ondanks de beperkte maasverkleining behoudt de fietsverbinding ter hoogte van de Waelenweg zijn toegevoegde waarde omwille van de verhoogde verkeersveiligheid ten opzichte van de fietsinfrastructuur langs de N450. Deze laatste passeert nog steeds de op- en afritten van het complex Mesele/Kallo, wat deze route, ondanks de conflictvrije lichtenregeling, toch minder verkeersveilig maakt.

- Als de fietsoversteek ter hoogte van de Waelenweg aansluit op een veilige en fietsvriendelijke verbinding ten noorden van de E34 richting Kallo vormt deze fietsoversteek een interessante fietsroute tussen Beveren en Kallo (zie ook 2.5.4). Via de Steenlandlaan sluit de fietsoversteek ter hoogte van de Waelenweg tevens aan op een fietsverbinding richting het zuidwestelijke deel van de Waaslandhaven (zie ook 2.5.3). Zo draagt ze bij aan de gewenste modal shift.

2.5.3 Fietsbrug die logistiek park Waasland-west en -oost verbindt

Ten gevolge van het nieuwe complex Watermolen zal de fietsverbinding langs de Schoorhavenweg naar Blikken, zijnde een belangrijke fietsontsluiting voor de Waaslandhaven, verdwijnen, en dit in beide alternatieven (zie ook 2.4).

In de plaats komen 2 nieuwe ontsluitingen voor de fietsers:

1. via het verlengde van de Sint Michielsstraat (deze verbinding is opgenomen in het proces voor Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, zie het in opmaak zijnde projectbesluit WOW)
2. via een **fietsverbinding die het logistiek park Waasland-west verbindt met het logistiek park Waasland-oost via een fietsbrug over de ecologische cluster** met de waterlopen 'Noordzuid Verbinding' en 'Verbinding pompstation Watermolen', de nieuw aan te leggen weginfrastructuur en de Liefkenshoekspoorlijn (zie ook groene lijn op figuur 15).

Deze fietsbrug sluit in het westen, via het fietspad doorheen het logistiek park Waasland-west aan op de N451. In het oosten sluit de fietsbrug aan op het fietspad langs de Natiestraat, ten zuiden van het logistiek park Waasland-oost, en zo verder via de rotonde Haandorp naar de Hazopweg of via de noodweg naar het meer oostelijke deel van de Hazopweg (zie ook 2.5.4).

Mits een aantal te nemen milderende maatregelen, nl. een effectieve afscherming ten opzichte van de waterlopen die gekruist worden, stelt de mer-deskundige biodiversiteit dat deze oost-west fietsbrug geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone en van Bijlage III-soorten van het Natuurdecreet impliceert. De passende beoordeling zal nog worden voorgelegd aan ANB.

Een goede fietsontsluiting van de Waaslandhaven draagt bij aan de gewenste modal shift.

2.5.4 Noordelijke oost-west fietsverbinding

Om de fietsverbinding over de E34 optimaal in het netwerk in te schakelen en als alternatief voor de bestaande (onveilige en weinig directe) fietsverbinding langs de Hazopweg, is er ook nood aan een nieuwe oost-westverbinding ten noorden van de E34. Hij zal bijdragen aan de gewenste modal shift.

Deze noordelijke oost-west fietsverbinding dient enerzijds het logistiek park Waasland-oost en -west met elkaar te verbinden via een brug over de waterlopen 'Noordzuid Verbinding' en de 'Verbinding pompstation Watermolen' en de Liefkenshoekspoorlijn (zie ook 2.5.3). Anderzijds dient hij aan te sluiten op de bestaande '**noodweg langs het vormingsstation**', die via de Koestraat aansluit op de Hazopweg.

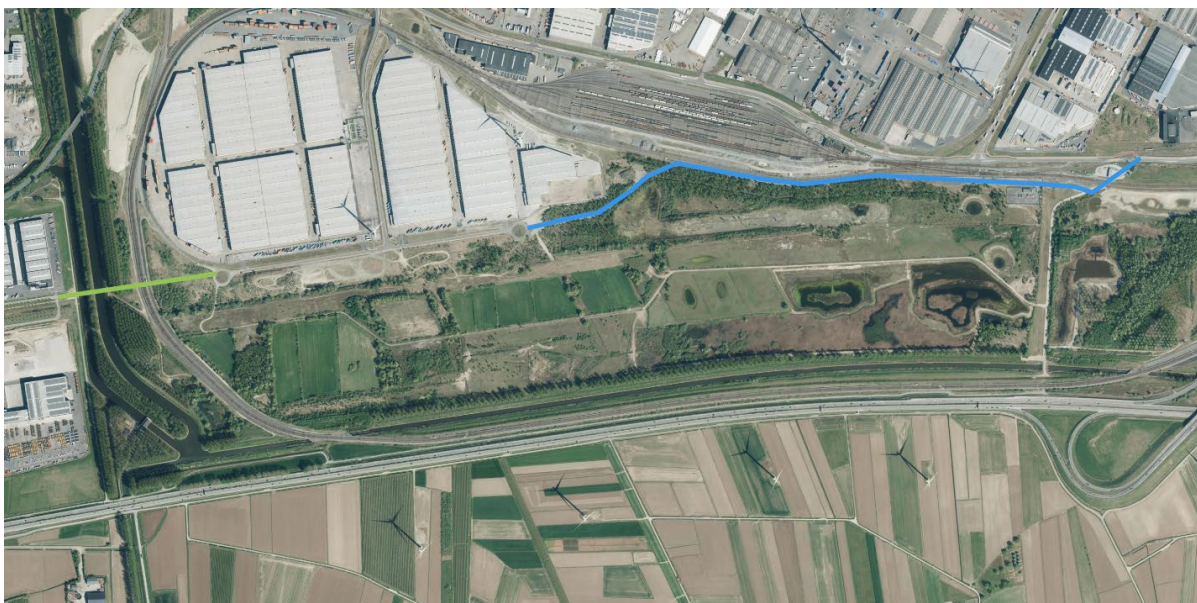
Alleen zo ontstaat een noordelijke oost-west fietsverbinding die

- én een veilig en fietsvriendelijk alternatief vormt voor de onveilige fietsinfrastructuur langs de Hazopweg
- én op voldoende plaatsen en vlot aantakt op de reeds bestaande fietsinfrastructuur in dit deel van de Waaslandhaven. Andere alternatieven, bv. parallel aan de E34 en ten zuiden van het natuurgebied Haasop, worden niet als redelijke alternatieven beschouwd omdat deze

onvoldoende vlot aantakken op de reeds bestaande fietsinfrastructuur in dit deel van de Waaslandhaven.

Ook de gemeentelijke overheden zijn vragende partij voor deze fietsverbinding.

Mits een aantal te nemen milderende maatregelen (effectieve afscherming ten opzichte van het natuurgebied Haasop en het voorzien van een migratieroute voor de rugstreeppad) stelt de merdeskundige biodiversiteit dat deze oost-west fietsverbinding geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone en van Bijlage III-soorten van het Natuurdecreet impliceert. De passende beoordeling zal nog worden voorgelegd aan ANB.

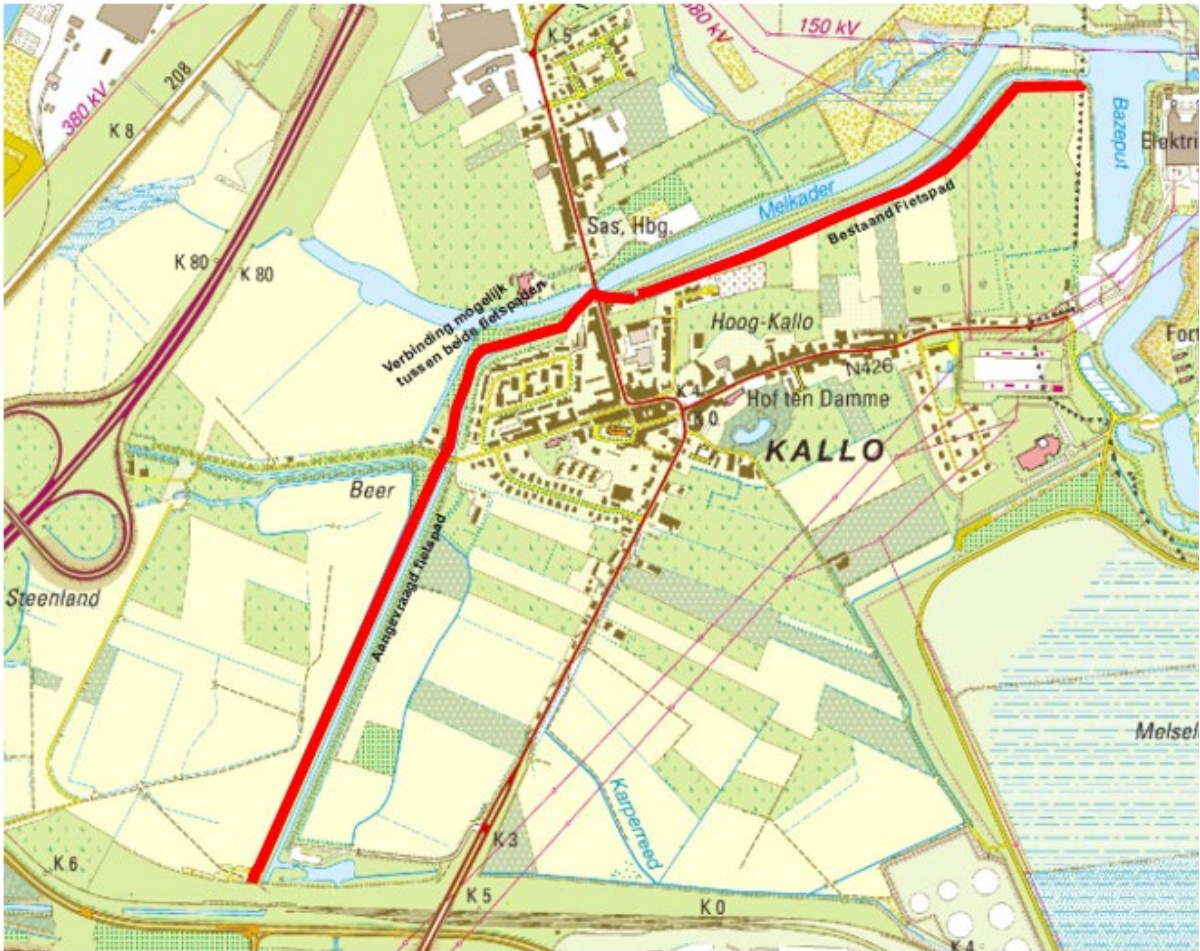


Figuur 15 Oost-west fietsverbinding ten noorden van de E34

2.5.5 Fietsverbinding richting Kallo

Om het fietsnetwerk te vervolledigen dient ook voorzien te worden in een kwalitatieve en veilige verbinding naar het centrum van Kallo. Hierdoor ontstaat, in combinatie met de fietsbrug over de E34 ter hoogte van de Waelenweg (zie ook 2.5.2), een interessante fietsroute tussen Beveren en Kallo die verkeersveiliger is dan de fietsinfrastructuur langs de N450. Deze laatste is immers relatief smal en gelegen onmiddellijk naast de voorgevels (voordeuren komen uit op het fietspad). De omrijfactor ten opzichte van de rechtstreekse verbinding langs de N450 dient zo klein mogelijk te zijn. Bij voorkeur sluit de fietsverbinding aan op een route richting Kallo sluis die de eigenlijke historische kern van het dorp Kallo mijdt (zie ook 2.5.4). Zo kunnen speedpedelecs in de richting van de haven uit het dorp worden geweerd.

Het enige alternatief dat voldoet aan bovenstaande voorwaarden is een **fietsroute via de Waterloop van de Hoge Landen naar Kallo**.



Figuur 16 Fietsverbinding richting Kallo

De gemeente Beveren dringt erg aan op deze fietsverbinding. Er is nog verder onderzoek nodig om na te gaan hoe eventuele aantasting van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone kan gemilderd worden.

2.6 LANDSCHAPPELIJKE EN FUNCTIONELE INPASSING

Functionele inpassing

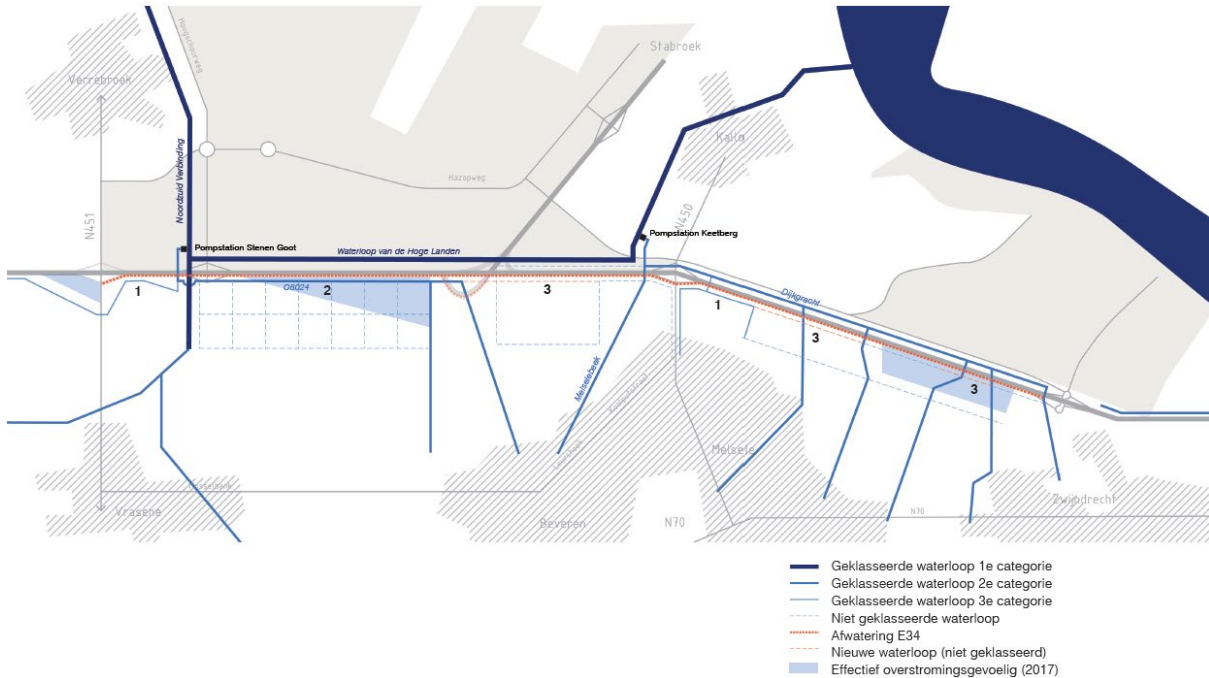
In het gebied zijn op dit ogenblik veel en diverse leidingen aanwezig. Daarnaast wordt de leidingstraat Zelzate-Kallo gepland. Het uitgangspunt is om de leidingen maximaal te bundelen. Daarbij moeten we een onderscheid maken tussen twee types leidingen: de pijpleidingen, of de buizen bestaande uit staal of polypropyleen en de kabels. Concreet is er een ruimtebehoefte voor **minimaal 1 leidingstraat voor pijpleidingen, en minimaal 1 leidingstraat voor kabels**. Deze bieden ruimte aan de te verplaatsen en toekomstige leidingen.

De weginfrastructuur zal **risicozones voor overstromingen** innemen. Inname van deze bestaande waterbuffering moet conform de wetgeving gecompenseerd worden met eenzelfde volume en infiltratieoppervlak. Deze **compensatie** is voorzien in:

- Restruimtes: voorzien van natte zones in oksels van de infrastructuur
- Rietgracht: in de zones tussen het complex R2 en Melsele en tussen het complex Melsele en de kluirotonde Waaslandhaven-Oost
- Verlegde waterloop O8024: volume tussen de hoogste grondwaterstand en het overstromingspeil

Daarnaast wordt er ook bijkomende verharding voorzien die leidt tot een bijkomende noodzaak voor hemelwateropvang en infiltratie. Het **hemelwater** dat afstroomt van de verhardingen (E34 en fietssnelweg) wordt **opgevangen in een buffergracht**.

De **waterloop O8024**, die zich momenteel ten noorden van de E34 bevindt, dient **naar het zuiden** te worden **verplaatst** omwille van plaatsgebrek. Deze waterloop wordt gescheiden van de buffergracht die het hemelwater opvangt.



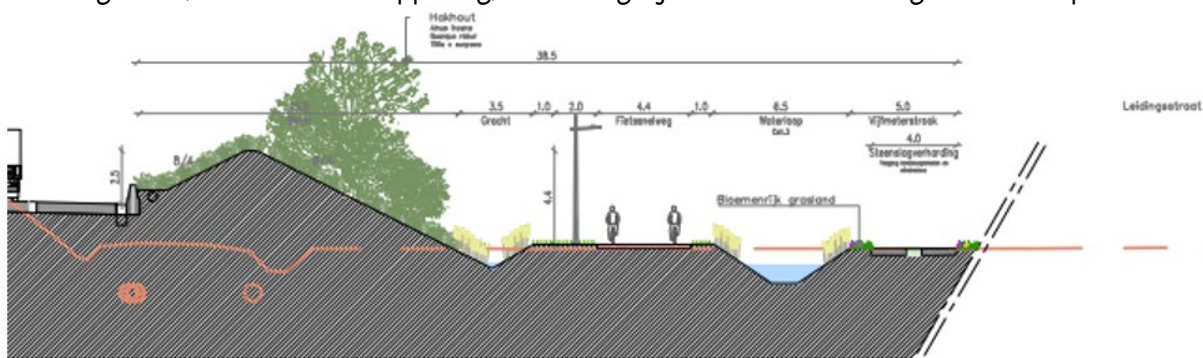
Figuur 17 Bestaande en nieuwe waterstructuur

De **fietssnelweg** wordt geherlocaliseerd en parallel naast de E34 voorzien (zie 2.5.1).

Landschappelijke inpassing

Het plan voorziet ten zuiden van de E34 een minimale ruimte om een **landschappelijke inkleding** te kunnen realiseren en zal rekening houden met:

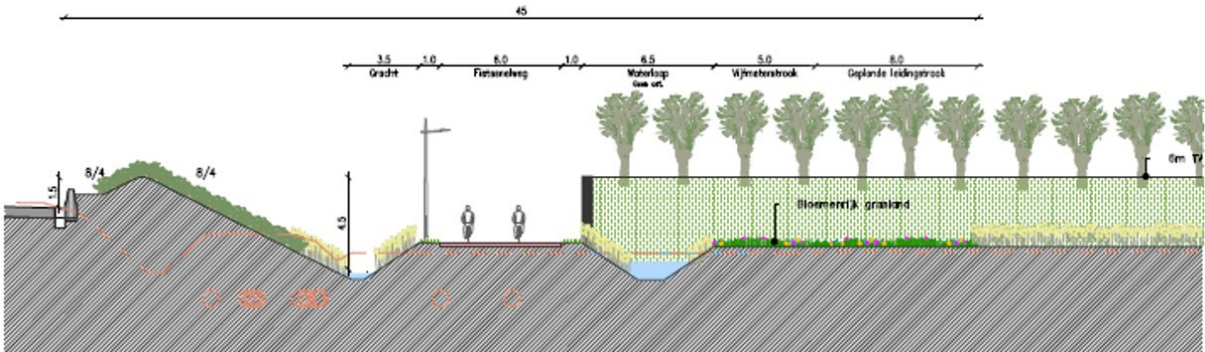
- Buffering (visueel, geluid) van de E34
- Visuele beleving vanop de verschillende infrastructuur (de fietssnelweg F41, E34...)
- Koppelen en uitbreiden van natuurwaarden waar mogelijk
- Versterken van het groenblauw netwerk
- Beperken van de ruimte-inname (gebied ten zuiden van de E34 is herbevestigd agrarisch gebied), minimale versnippering, waar mogelijk actieve ontharding en watercaptatie



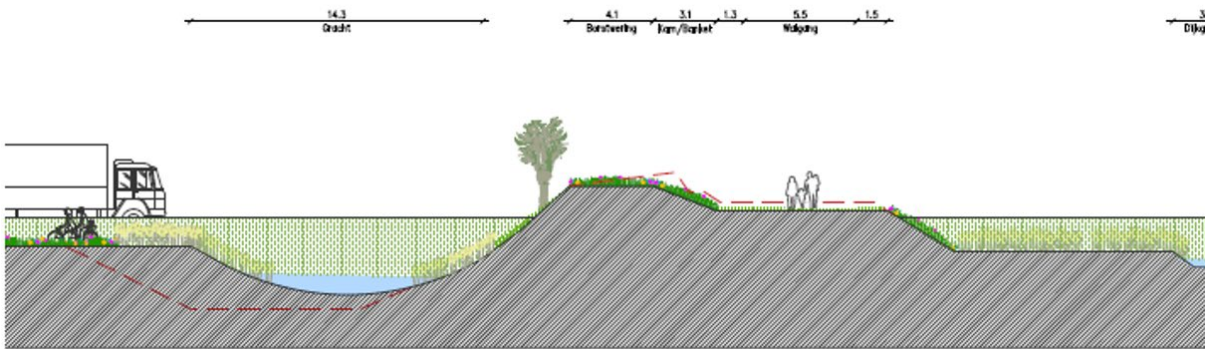
Figuur 18 Landschappelijke inpassing langs de E34 – dwarsprofiel

Bovenstaand concept wordt toegepast over de gehele lengte van het plangebied.

Waar nodig zullen er lokale aanpassingen gebeuren, bv. ter hoogte van de spoorwegbrug of de defensieve dijk. De defensieve dijk wordt gedeeltelijk ingenomen. Door een scherpe coupure en het verlagen van de landschapsberm naar 1,5m blijft de ruimte-inname beperkt. Zo wordt het begin van de dijk visueel geaccentueerd, is het onderscheid met de nieuwe berm langs de E34 duidelijk en blijft bijgevolg de erfgoedwaarde van de defensieve dijk als geheel overeind.

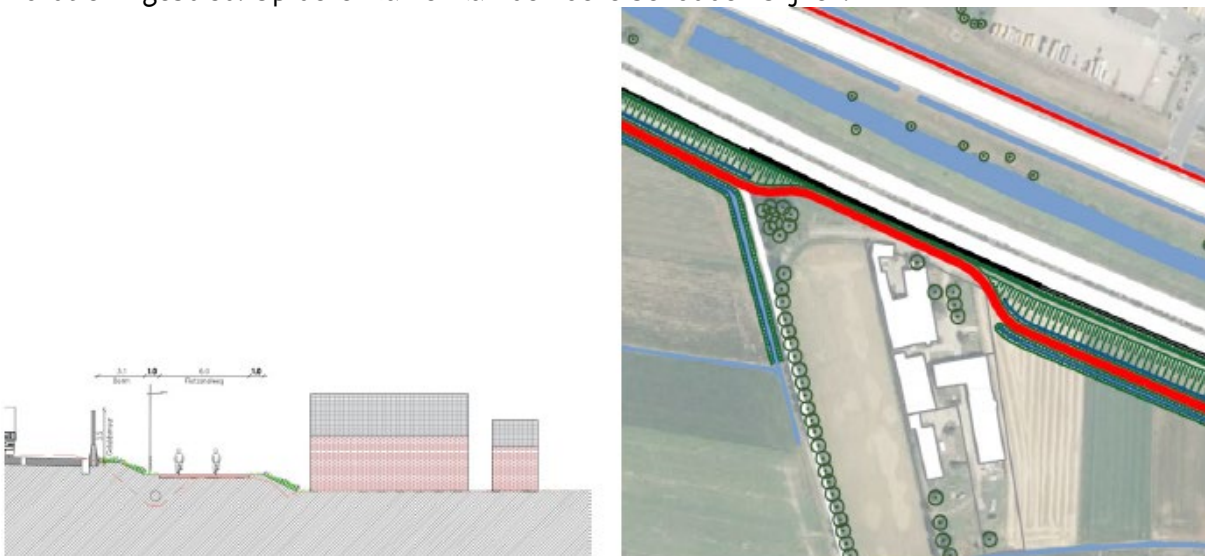


Figuur 19 Snede langs de defensieve dijk



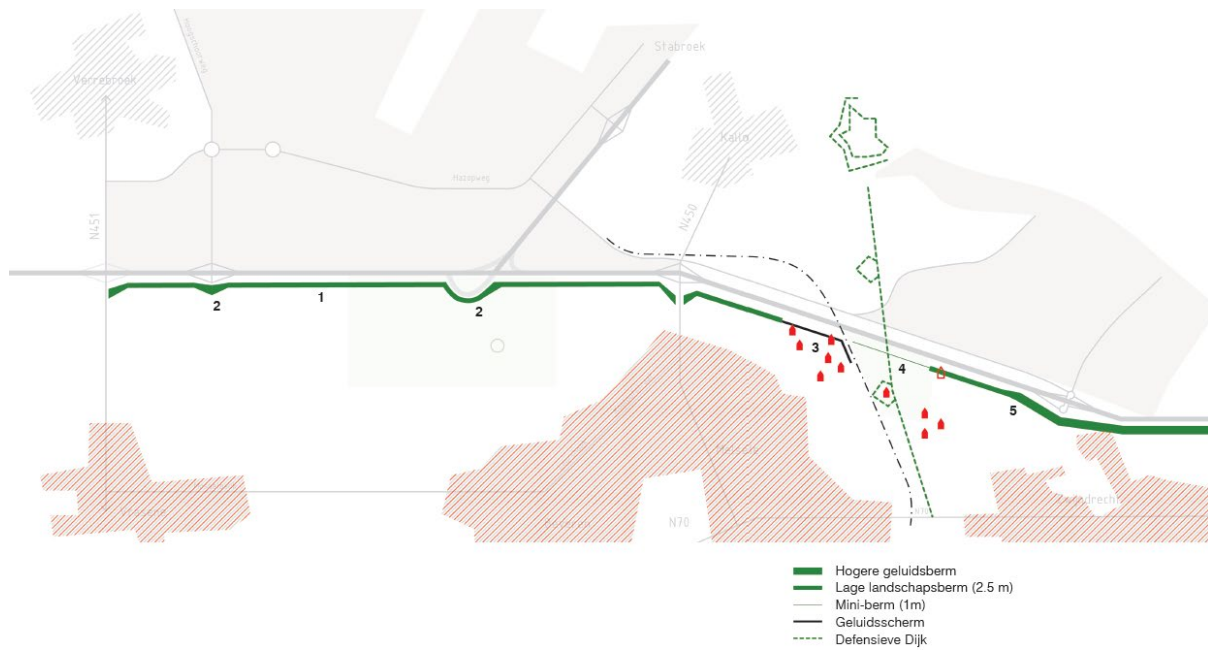
Figuur 20 Snede door de defensieve dijk

Ook ter hoogte van hoeve Tindemans, die op zeer korte afstand staat tot de huidige snelweginfrastructuur, zullen lokale aanpassingen aan het dwarsprofiel gebeuren: de landschapsberm wordt er omwille van plaatsgebrek vervangen door een geluidsscherm. De gracht wordt er ingebuisd. Op deze manier kan de hoeve behouden blijven.



Figuur 21 Snede en plan met geluidsscherm en behoud van hoeve Tindemans (opgelet: de oostelijk landschapsberm voldoet op deze figuur nog niet aan de hoogte van 12m TAW)

Eens voorbij de hoeve Tindemans wordt aangesloten op de landschapsberm thv de Kluihfrotonde met een hoogte van 12m TAW.



Figuur 22 Overzicht landschapsberm ten zuiden van de E34 (opgelet: de oostelijk landschapsberm tussen de hoeve Tindemans en de kluihfrotonde voldoet op deze figuur nog niet aan de hoogte van 12m TAW)

3. OPMERKINGEN VANUIT DE GEMEENTEN

3.1 GEMEENTE BEVEREN

De gemeente Beveren maakte haar opmerkingen op het voorkeursalternatief reeds schriftelijk over (zie brief in bijlage). Volgende vragen hebben een impact op het voorkeursalternatief:

- De gemeente vraagt de Vliegenstal niet te knippen voor doorgaand landbouwverkeer. Hun zorg is een oost-west verbinding ten zuiden van de E34 tussen de N451 en de N450, want het doorgaand landbouwverkeer mag ten gevolge van de herlocalisatie van de fietssnelweg niet genoodzaakt zijn zich te verplaatsen door de dorpskernen. Deze vraag is meegenomen in het verder onderzoek (zie ook 2.5.1).
- De gemeente vraagt bijkomend onderzoek te doen om na te gaan of er geen congestie ontstaat aan de twee T-kruispunten ter hoogte van Watermolen. Dit is onderzocht door mobiliteitsdeskundigen. Mits een aanpassing van de Schoorhavenweg (herbekijken van de ronde punten) zou al het verkeer volgens simulaties afwikkelaar zijn. Ook is de gemeente bezorgd over eventuele geluidshinder richting Verrebroek. Volgens de plan-MER is dit niet nodig. Er wordt ten opzichte van de dorpskern van Verrebroek in het voorkeursalternatief zelfs een gering positief effect bekomen ten opzichte van de huidige situatie.

De gehanteerde verkeersmodelleringen bevestigen de huidige capaciteitsproblemen ter hoogte van het complex Verrebroek, die o.a. het gevolg zijn van woon-werkverkeer tussen het Waasland en Antwerpen. Deze verkeersmodelleringen geven ook aan dat het in deze nota voorgestelde voorkeursalternatief (afschaffing van complex Verrebroek, nieuw complex Waaslandhaven-West volgens 1HCc, twee T-kruispunten ter hoogte van Watermolen) voldoende capaciteit heeft om het verwachte verkeer af te wikkelen. Het bestaande verkeer zal beter verdeeld worden over de verschillende op- en afritten langsheen de E34, bv. gebruik van het complex Kemzeke door het verkeer waarvoor dat complex het dichtstbijzijnde is. Zoals hierboven reeds gesteld, is het verkeer tussen de N451 en het complex Waaslandhaven-West afwikkelaar via de Schoorhavenweg. De twee bestaande rotondes op de Schoorhavenweg zullen mogelijks wel aanpassingen vergen. Dit wordt nog verder onderzocht. De beperkte omrijfactor in het totale tracé van het verkeer vormt hierbij een verwaarloosbaar nadeel.

- De gemeente is van oordeel dat om het havenverkeer maximaal te scheiden van het dorpenverkeer een zuidelijke dubbelrichting parallelweg tussen de N451 en het nieuwe complex Waaslandhaven-west noodzakelijk is: het verkeer uit de dorpen en het verkeer komende van de parallelweg vanuit Sint-Gillis-Waas (= Duikeldam) mag niet gemengd worden op de Schoorhavenweg richting de E34. Zonder zuidelijke parallelweg gaat de gemeente niet akkoord met het afschaffen van het complex Vrasene.

Nochtans volgt het voorkeursalternatief in deze nota (dus zonder zuidelijke parallelweg) consequent het principe om haven- en dorpenverkeer te scheiden. Omdat het bovenlokaal verkeer (waaronder een groot deel woon- en werkverkeer dat zich verplaatst richting de E34) zich op de E34 hoe dan ook mengt met het havenverkeer, kan dit verkeer over het korte traject richting het complex Waaslandhaven-West, meer in het bijzonder op de Schoorhavenweg en stukje WOW, reeds gemengd worden met havenverkeer. De N451 blijft in elk geval maximaal gevrijwaard van havenverkeer.

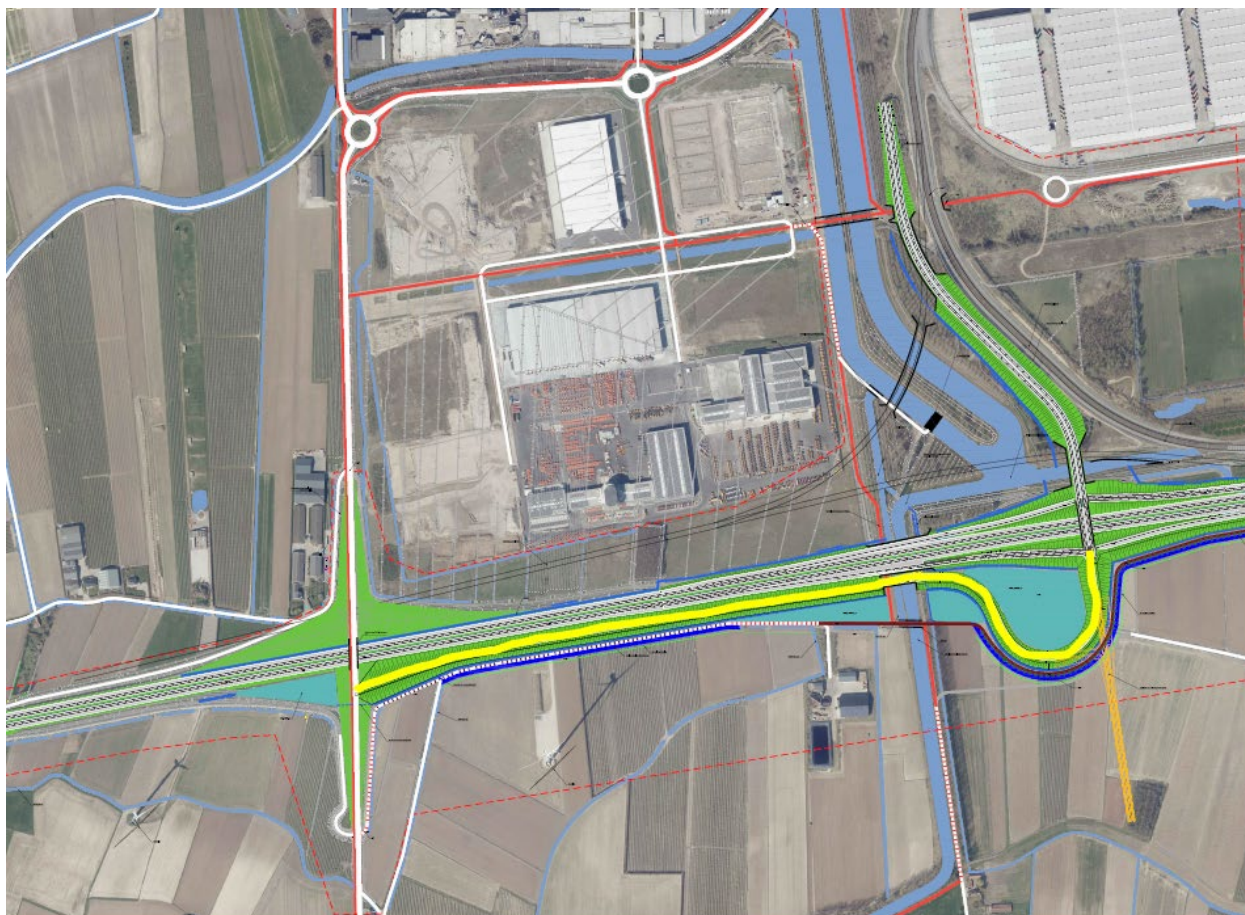
Zo kan het verkeer afkomstig van het bedrijventerrein Kemzeke richting de haven zich verplaatsen via het dichtstbijzijnde complex Kemzeke langs de E34, in plaats van via de Duikeldam. Het afschaffen van de het complex Vrasene en het niet voorzien van

parallelwegen zal ook sluipverkeer via de Duikeldam afremmen, zo blijkt uit mobiliteitsstudies.

Verkeer tussen Verrebroek en het bedrijventerrein Doornpark is lokaal verkeer en kan over N451. Indien later, zie ontwikkelingsscenario Verbindingsweg E34-N70, de verbindingsweg E34-N70 wordt ingetekend, dan dient in dat dossier te worden bekeken hoe het lokaal verkeer tussen Verrebroek en Doornpark zich verplaatst: kan het over een kort traject toch worden gemengd met havenverkeer, en dus over de Schoorhavenweg en het korte stukje WOW naar de nieuwe verbindingsweg N70-E34? Indien niet, dan dient een alternatieve oplossing te worden gezocht, zoals misschien een zuidelijke parallelweg. Dat wordt verder onderzocht in het planningsproces van de verbindingsweg N70-E34. Hoofdstuk 4 van deze nota gaat kort in op de samenhang tussen het GRUP E34-west en het GRUP N70-E34.

De figuur hieronder toont het alternatief dat de voorkeur geniet van de gemeente Beveren. We herhalen de nadelen van dit alternatief ten opzichte van het voorkeursalternatief:

- Er zal meer sluipverkeer zijn op de Duikeldam. Dit alternatief faciliteert het sluipverkeer.
- De verkeersveiligheid voor fietsers op de N451 verlaagt door de extra aftakking voor de aansluiting van de zuidelijke parallelweg op de N451.
- Dit alternatief heeft, door de extra verharding, een grotere impact op het milieu (zie verschillende disciplines in het plan-MER (zie ook p.7). Figuur 24 toont de negatieve impact op ruimtebeslag, o.a. door de grote bocht die nodig is om de parallelweg te kunnen aansluiten op het Hollands complex.
- Dit alternatief neemt beduidend meer landbouwgrond (= herbevestigd agrarisch gebied) in dan het voorkeursalternatief.



Figuur 23 alternatief met zuidelijke parallelweg (= de voorkeur van de gemeente Beveren) met als nadelen ten opzichte van het voorkeursalternatief:

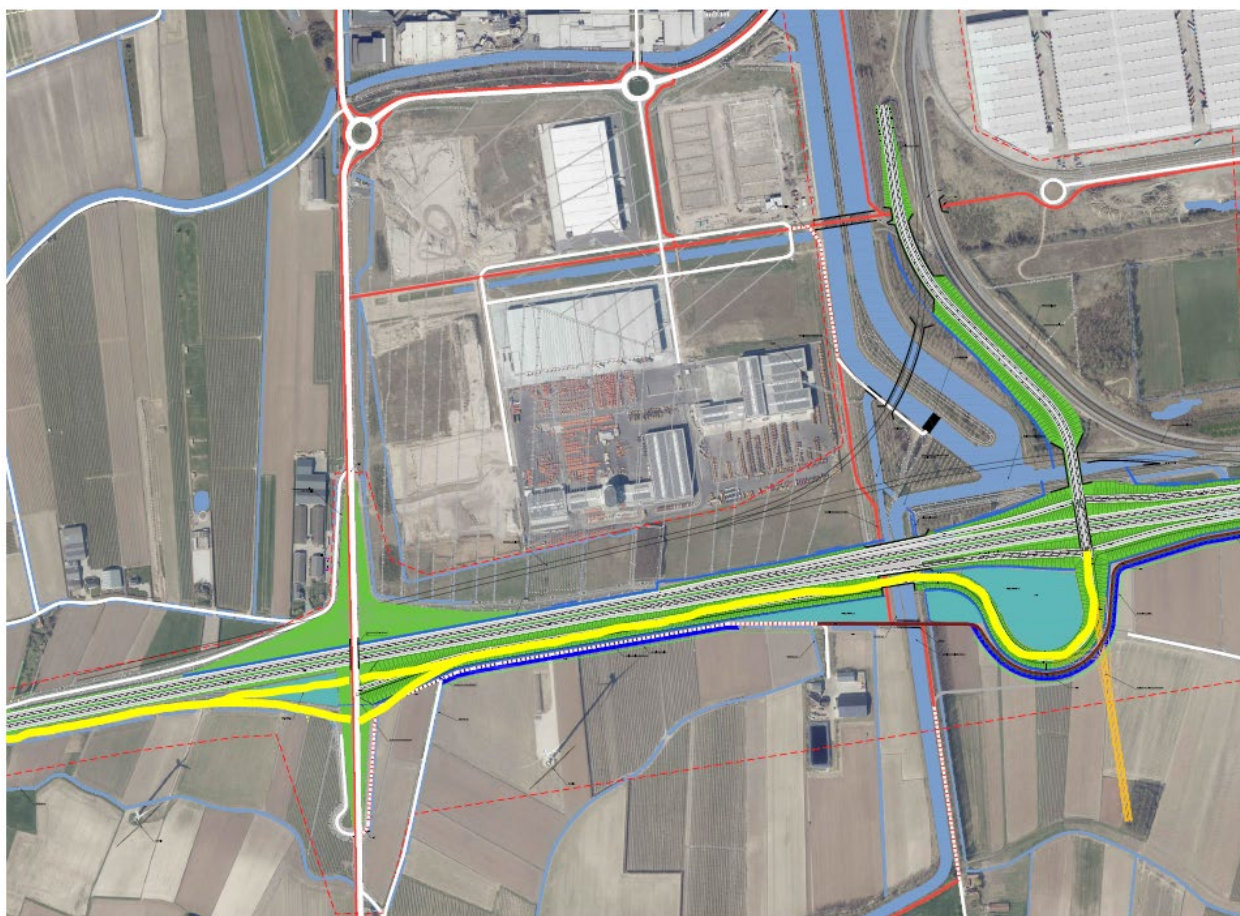
- meer sluipverkeer op Duikeldam
- verkeersveiligheid voor fietsers op N451 verlaagt

- extra verharding, meer ruimtebeslag, meer versnippering => grotere milieu-impact (zie verschillende disciplines in plan-MER)
- extra inname van herbevestigd agrarisch gebied.

3.2 GEMEENTE SINT-GILLIS-WAAS

De gemeente Sint-Gillis-Waas is bezorgd ten gevolge van de afschaffing van het huidige complex Vrasene. Zij verwijzen hierbij ook naar de eerdere afschaffing van twee aantakingspunten tussen het op- en afrittencomplex Kemzeke en Vrasene bij het omvormen van de E34 naar een hoofdweg, enkele decennia geleden. Met de afschaffing van het complex Vrasene zou Sint-Gillis-Waas opnieuw verder komen te liggen van het hoofdwegennet richting Antwerpen.

Daarom stellen ze voor de Duikeldam (= bestaande parallelweg ten zuiden van E34 en ten westen van N451) door te trekken onder de N451. De 'verlengde' zuidelijke parallelweg sluit vervolgens aan op het complex Waaslandhaven-West. Dat zou ook toelaten om de bocht in de Duikeldam, net voor de aansluiting op de N451, recht te trekken. Zo moet het verkeer dat op de Duikeldam zit en zich verplaatst richting E34 niet omrijden via de Schoorhavenweg.



Figuur 24 alternatief met zuidelijke parallelweg + doortrekking van Duikeldam (= de voorkeur van de gemeente Sint-Gillis-Waas) met als nadelen ten opzichte van het voorkeursalternatief:

- meer sluipverkeer
- extra kunstwerk (en dus extra kost)
- verkeersveiligheid voor fietsers op N451 verlaagt
- extra verharding, meer ruimtebeslag, meer versnippering => grotere milieu-impact (zie verschillende disciplines in plan-MER)
- extra inname van herbevestigd agrarisch gebied.

Zoals reeds beschreven in de nota is echter de omrijfactor langs de Schoorhavenweg (zie voorkeursalternatief) beperkt voor het verkeer op lange afstand. Uit de verkeersmodelleringen blijkt verder dat het niet nodig is om parallelwegen te voorzien tussen de N451 en het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Het voorkeursalternatief heeft voldoende capaciteit om het verwachte verkeer af te wikkelen.

In het voorkeursalternatief wordt de Duikeldam dus **niet** doorgetrokken richting het nieuwe complex Waaslandhaven-west. Voor een groot deel van Sint-Gillis-Waas is immers de op- en afrit Kemzeke de logischere route. In het voorkeursalternatief zal het bestaande verkeer beter verdeeld worden over de verschillende op- en afritten langs de E34. Zo zal het complex Kemzeke meer gebruikt worden door het verkeer waarvoor dat complex het dichtstbijzijnde is, zoals voor het bedrijventerrein Kluizenmolen, De Klinge, de kern van Sint-Gillis-Waas... Het niet doortrekken van de parallelweg zal het sluipverkeer op de Duikeldam beperken.

Nadelen van het doortrekken van de Duikeldam en een zuidelijke parallelweg:

- Er zal meer sluipverkeer zijn op de Duikeldam. Dit alternatief faciliteert het sluipverkeer.
- Het doortrekken van de Duikeldam onder de N451 noodzaakt een extra kunstwerk, nl. een tunnel onder de N451, wat een extra kost zou betekenen die moeilijk verdedigbaar is gezien de nadelen voor de verkeerssituatie en het milieu.
- De verkeersveiligheid voor fietsers op de N451 verlaagt door de extra aftakking voor de aansluiting van de zuidelijke parallelweg op de N451.
- Dit alternatief heeft, door de extra verharding, een grotere impact op het milieu (zie verschillende disciplines in het plan-MER (zie ook p.7). Figuur 24 toont de negatieve impact op ruimtebeslag, o.a. door de grote bocht die nodig is om de parallelweg te kunnen aansluiten op het Hollands complex.
- Dit alternatief neemt beduidend meer landbouwgrond (= herbevestigd agrarisch gebied) in dan het voorkeursalternatief.

Daarnaast onderschrijft de gemeente het belang van een goede oost-west route voor de fietsers ten noorden van de E34. Fietsers vanuit de gemeente Sint-Gillis-Waas zullen de E34 oversteken ten westen van de Waaslandhaven. De aanleg van een dergelijke route met verschillende aantakingspunten op het fietsnetwerk van de Waaslandhaven biedt een meerwaarde om de beoogde modal shift te realiseren.

3.3 GEMEENTE ZWIJNDRECHT

De gemeente Zwijndrecht beklemtoont twee zaken:

- Het belang van de aanleg van de fietssnelweg F41 ten zuiden van de E34. De gemeente vraagt de garantie dat ook het gedeelte tussen N450 en Waaslandhaven-Oost zal worden gerealiseerd.
- De eis voor een buffer van 12mTAW tot aan de hoeve Tiendemans. Dit is een doortrekking van de hoogte van de buffers die gerealiseerd zijn in kader van de het project Linkeroever door Lantis. Er is ook een garantie nodig dat dit gerealiseerd wordt ten laatste samen met de heraanleg van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven.

AMT zal de landschappelijke inpassing en de fietssnelweg aansluitend aan het project linkeroever realiseren.

Ondertussen onderzocht het studiebureau op grondplan wat een landschapsberm tot 12m TAW zal betekenen. Deze hoge landschapsberm wordt voorzien tot aan de hoeve Tindemans. Meer westelijk komt men in het beschermd landschap rondom de Defensieve Dijk.

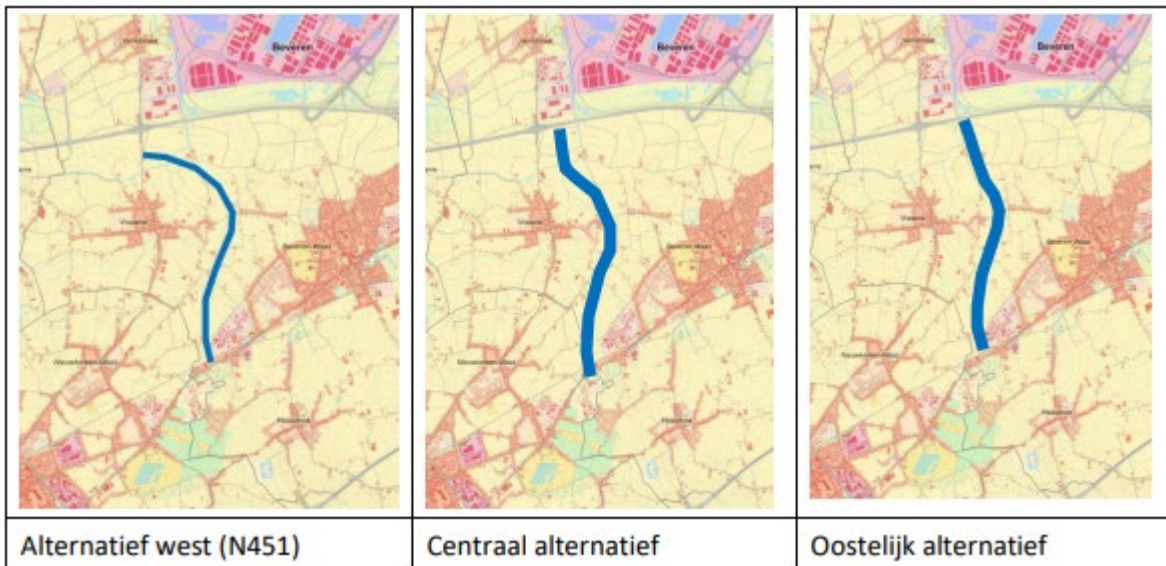
4. SAMENHANG MET HET GRUP N70-E34

Op 14 juli 2023 heeft de Vlaamse Regering de startnota over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbindingsweg N70-E34' goedgekeurd (zie ook https://download.dsi.omgeving.vlaanderen.be/be.vl.omg.dsi.stukonderdeel.RUP_02000_212_00523_00001.ST.1.Dossierstuk.SN.1).

In het planproces voor de E34-west wordt deze verbinding N70-E34 meegenomen als ontwikkelingsscenario. Dat wil o.a. zeggen dat **het GRUP E34-west een aansluiting van de verbinding N70-E34 niet onmogelijk maakt**, maar er verder geen keuzes worden gemaakt met betrekking tot deze weg.

Uit de startnota GRUP N70-E34:

De aansluiting van deze nieuwe verbinding op de hoofdweg E34 dient te worden afgestemd op de resultaten van het planningsproces van het GRUP E34-west t.h.v. de Waaslandhaven. Er zal hierover pas duidelijkheid komen na de besluitvorming over dit GRUP. In het doorlopen traject zijn planalternatieven overwogen, zoals hieronder weergegeven met een westelijk alternatief waarbij de nieuwe verbinding aansluit op de N451 en twee alternatieven ter hoogte van Vliegenstal, ten westen en ten oosten van Vliegenstal.



Gezien het vertrekpunt op de N70 van het tracé voor deze nieuwe verbinding vastligt en het aantakingspunt op het hoger wegennet van de E34 verder moet worden afgestemd met het bovengenoemde GRUP worden de drie bovenstaande alternatieven verder onderzocht in dit planproces. Het gekozen alternatief zal dan in de volgende fase verder worden uitgewerkt met een concreet wegontwerp.

Eén van de onderzoeksvragen (zie p.20 van de startnota GRUP N70-E34) die in het verder verloop van het planningsproces voor de verbinding N70-E34 dient te worden opgelost, is:

Hoe dient er te worden aangetakt op het hoger wegennet van de E34? Gebeurt dit best via een parallelstructuur met de E34? Hiervoor is afstemming met het GRUP E34-West t.h.v. de Waaslandhaven essentieel.

Het voorkeursalternatief voor GRUP E34-west voorziet geen parallelstructuur. In het planproces voor de verbinding N70-E34 zal de impact van een zuidelijke parallelweg echter verder worden onderzocht en gemodelleerd, o.a. in functie van lokale verkeersafwikkelingen.

We benadrukken het belang van de scheiding tussen beide processen. Het GRUP E34-west is erg dringend in functie van de verdere uitwerking van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit voor de haven van Antwerpen (CP ECA): de exploitatie van de zone rondom het Tweede Getijdendok is niet mogelijk zolang het nieuwe complex Waaslandhaven-West niet is gerealiseerd.

Omdat er in het kader van de verbindingsweg N70-E34 nog heel wat onderzoek dient te gebeuren, is het goed dit project in het GRUP E34-west enkel mee te nemen in een ontwikkelingsscenario. In geval er juridische onzekerheid over de verbindingsweg N70-E34 zou kunnen ontstaan, kan dat bijgevolg geen impact hebben op de voortgang van het planningsproces GRUP E34-west. Het GRUP E34-west maakt een aansluiting van de verbindingsweg N70-E34 (inclusief een zuidelijke parallelweg) niet onmogelijk, maar maakt verder geen keuzes met betrekking tot deze weg(en).

5. SAMENHANG MET HET GRUP LEIDINGSTRAAT ZELZATE-KALLO

Op 15 september heeft de Vlaamse Regering het GRUP Leidingstraat Zelzate-Kallo voorlopig vastgesteld (zie ook <https://dsi.omgeving.vlaanderen.be/fiche-detail/e287e3f8-4071-4237-8a1c-77676d92b3a5>).

In dit GRUP is de betreffende leidingstraat symbolisch aangegeven als een overdruk, wat betekent dat de grenzen van de leidingstraat niet vast liggen.

Ter hoogte van het plangebied van het GRUP E34-west is de leidingstraat gelegen ten zuiden van de E34. De leidingstraat sluit er aan op de mogelijke bijkomende ruimte innames voor de wegenis en de bijhorende complexen langs de E34. Daarbij wordt uitgegaan van de toekomstige fietssnelweg ten noorden van de leidingstraat. Het tracé volgt de uitbuiging rond de bestaande afrit ter hoogte van het complex met de R2 omdat dit het ruimste alternatief is en er op het moment van de voorlopige vaststelling van het GRUP leidingstraat Zelzate-Kallo nog geen voorkeursalternatief voor dit complex gekend was.

Wellicht zal het GRUP E34-west op een aantal plaatsen het tracé van de leidingstraat verleggen zodat deze in functie van optimaal ruimtegebruik beter aansluit bij het definitieve plan voor de fietssnelweg en de vernieuwde E34 inclusief de complexen.

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

Zuhal DEMIR

UW BERICHT VAN

UW KENMERK

ONS KENMERK

CONTACTPERSOON

Emiline Brocken
Expert mobiliteit

T 0492 57 60 08
E emiline.brocken@beveren.be

Departement Mobiliteit & Openbare
Werken
Maritieme Toegang
Koning Albert II-Laan 15 Bus 150
1210 BRUSSEL

6 juni 2023

Dienst mobiliteit

Voorwaarden infrastructuurwerken E34-west ter hoogte van Waaslandhaven

Geachte

De gemeente Beveren heeft kennisgenomen van de resultaten over de MER E34 en wenst dat bij de verder uitwerking rekening wordt gehouden met onderstaande voorwaarden.

1. Fietsoversteken
 - a. Mits de realisatie van de oost-west fietsverbinding ten noorden van de E34 kan de gemeente Beveren akkoord gaan met de fietsoversteek aan Waelenweg.
 - b. Een fietsoversteek aan de Polderstraat moet opgenomen worden bij de verdere ontwikkeling van het Logistiek Park Waasland.
2. De gemeente Beveren vraagt eveneens dat het stuk N451 tussen de Verrebroekstraat en de F41 voorzien wordt van veilige fietsinfrastructuur en wordt opgenomen in dit project.
3. Aan complex Melsele moet de op- en afrit Steenlandlaan toegankelijk blijven voor hulpdiensten.
4. De Vliegenstal mag niet geknipt worden voor doorgaand landbouwverkeer en fietsverkeer. Voor dit type verkeer moet er een oost-west verbinding komen ten zuiden van de E34, tussen complex Vrasene en Melsele.
5. De gemeente Beveren wil bijkomend onderzoek (bijv. simulaties) om na te gaan of er geen congestie kan komen, vooral tijdens de spitsperiode, aan de 2 T-kruispunten van de nieuwe verbindingsweg Westelijke Ontsluiting met de Schoorhavenweg en de Hazopweg. Alsook bijkomend onderzoek om na te gaan of deze verbindingsweg niet verzonken kan worden om op die manier geluidshinder te minimaliseren.

6. In elk geval vraagt het gemeentebestuur geluidsbuftering:
 - a. Langs deze nieuwe verbindingsweg, ter vrijwaring van Verrebroek.
 - b. Langs het zuiden van de E34, ter vrijwaring van Vrasene/Beveren. Hier volstaat voor het bestuur een bomenrij.
7. Het gemeentebestuur is van oordeel dat het havenverkeer maximaal gescheiden moet worden van het bovenlokaal verkeer. Er moet onderzocht worden wat het (mogelijks) mengen van dit verkeer voor gevolgen heeft. Havenverkeer dient de E34 te bereiken en te verlaten uitsluitend via de Westelijke Ontsluiting, zoals gepland. Het is echter onwenselijk dat het lokaal en bovenlokaal verkeer vanuit Kieldrecht, Verrebroek en Vrasene, en het verkeer komende van de parallelweg vanuit Sint-Gillis-Waas, de E34 zou moeten bereiken via de Schoorhavenweg en de Westelijke Ontsluiting. De gemeente Beveren wenst dat dit gebeurt via de N451 en vervolgens via een zuidelijke parallelweg naar het nieuwe complex Waaslandhaven-West.
8. Tenslotte wenst het bestuur dat de nieuwe verbinding N70-E34, aan de zijde van de E34 aansluit op het bovenvermelde complex en niet op de N451.
9. Het sluiten van de op- en afritten van het complex Vrasene kan voor de gemeente Beveren enkel gebeuren mits voldaan wordt aan voorafgaande voorwaarden.

Hoogachtend

Namens het college van burgemeester en schepenen



Jo Van Duyse
Algemeen directeur



Marc Van de Vijver
Burgemeester

