

Besluit van de Vlaamse Regering houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' en de gedeeltelijke opheffing van het beschermde cultuurhistorisch landschap 'Defensieve Dijk met overgangszone' in Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht

DE VLAAMSE REGERING,

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, artikel 2.2.10.
- Het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, artikel 13, §§ 1 en 3, gewijzigd bij het decreet van 19 juli 2002 en artikel 36ter, § 1, § 2, eerste lid, § 4 en § 5 ingevoegd bij het decreet van 19 juli 2002 en gewijzigd bij het decreet van 19 mei 2006.
- Het decreet van 18 juli 2003 betreffende het integraal waterbeleid, gecoördineerd op 15 juni 2018, artikel 1.3.1.1, §1, eerste lid.
- Het Onroerenderfgoeddecreet van 12 juli 2013, artikel 6.2.2, artikel 6.2.6 gewijzigd bij het decreet van 15 juli 2016 en 13 juli 2018.

Vormvereisten

Volgende vormvereisten zijn voldaan:

- De Vlaamse Regering keurde op 16 juli 2021 de startnota goed voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'. Het plan is gelegen op het grondgebied van Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht.
- Over de startnota werd een publieke consultatie georganiseerd van 24 augustus tot en met 24 oktober 2021. Er werd een publiek participatiemoment georganiseerd onder de vorm van een webinar. Er werden 21 inspraakreacties ontvangen, waarvan 13 adviezen door volgende instanties: SARO, provincie Antwerpen, provincie Oost-Vlaanderen, Beveren, Zwijndrecht, Sint-Gillis-Waas, Departement Landbouw en Visserij, Vlaamse Milieumaatschappij, Agentschap Onroerend Erfgoed, Sport Vlaanderen, Maatschappij Linkerscheldeover, Fluxys en Infrabel. SARO bracht advies uit op 22 september 2021.
- Na de publieke consultatie over de startnota en de daarop volgende ontwikkeling van alternatieven heeft het planteam een scopingnota opgemaakt. De wijze waarop rekening gehouden werd met de resultaten van de publieke consultatie is weergegeven in

procesnota 2. De scopingnota en procesnota 2 werden gepubliceerd op de website van het Vlaamse Departement Omgeving.

- Op basis van voortschrijdend inzicht, verfijning van de alternatieven en ondertussen gewijzigde planningscontext en regelgeving werd door het planteam scopingnota 2 opgesteld. Deze werd tegelijk met de documenten van het voorontwerp GRUP gepubliceerd op 1 februari 2024 op de website van het Vlaamse Departement Omgeving.
- De plenaire vergadering over het voorontwerp gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' vond plaats op 29 februari 2024. Van de plenaire vergadering is een verslag opgemaakt dat de adviezen bevat van de volgende instanties die op de plenaire vergadering aanwezig waren of schriftelijk advies uitbrachten over het voorontwerp-GRUP: Beveren, Zwijndrecht, provincie Oost-Vlaanderen, Departement Landbouw en Visserij, Vlaamse Landmaatschappij, Vlaamse Milieumaatschappij (water en lucht), De Lijn, Agentschap Onroerend Erfgoed, Agentschap Natuur en Bos, Maatschappij Linkerscheldeover, Port of Antwerp-Bruges, Fluxys, Air Liquide, Total Energies en Sport Vlaanderen.
- Het Team Externe Veiligheid van het departement Omgeving oordeelde op 29 februari 2024 dat er voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven' geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.
- De Vlaamse Regering stelde het ontwerp van gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' voorlopig vast op 7 juni 2024.
- De Vlaamse Regering kondigde het openbaar onderzoek over het ontwerp van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan aan in het Belgisch Staatsblad en drie nationale kranten en met een radiobericht.
- Het openbaar onderzoek vond plaats van 14 juni 2024 tot en met 12 augustus 2024. Er werd een fysieke infomarkt georganiseerd op woensdag 19 juni 2024 in Beveren.
- Er werden 64 reacties ontvangen, waaronder adviezen van de gemeente Beveren, de gemeente Zwijndrecht, de stad Sint-Niklaas, de provincie Oost-Vlaanderen, de Vlaamse Milieumaatschappij (water), de Vlaamse Milieumaatschappij (lucht), het Agentschap Onroerend Erfgoed, het Agentschap voor Natuur en Bos, het Agentschap Wegen en Verkeer, het Agentschap Landbouw en Zeevisserij, de Vlaamse Landmaatschappij, Fluxys Belgium, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Beleid), het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (afdeling Maritieme Toegang), de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, Infrabel, de Maatschappij Linkerscheldeover, Interwaas, Polder Land van Waas.
- Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft op 22 juli 2024 de passende beoordeling goedgekeurd.
- Het team Omgevingseffecten, oordeelde in het advies gegeven op 9 januari 2025, dat geldt als aanvullend op haar advies van 29 februari 2024, dat er voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven' geen ruimtelijk veiligheidsrapport moet worden opgemaakt.
- De beslissing van de Vlaamse Regering van 10 januari 2025 om de termijn, om over te gaan tot definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven', te verlengen met zestig dagen.

- De beoordeling van het team Omgevingseffecten, gegeven op 26 februari 2025, van de milieubeoordeling op planniveau.
- Het advies 77.603/1 van de Raad van state, gegeven op 29 april 2025, met toepassing van artikel 84, §1, eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- In het bindend deel van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt het Vlaams Gewest opgedragen de zeehavengebieden af te bakenen in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen.
- Het planproces voor het GRUP 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' 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 onder meer voor de integratie in het landschap, de ontsluiting van de omliggende dorpen en fietsverbindingen over de E34.
- Het verkeer van en naar het westelijk deel van de Waaslandhaven sluit momenteel aan 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, met name 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 de voormalige gemeenten Beveren en Zwijndrecht die, na de gemeentefusie vandaag behoren tot de gemeente Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht en is de zone aansluitend op de E34 van Vrasene: 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.
- Voor het GRUP zijn de volgende plandoelstellingen vooropgesteld:
 - 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 het GRUP zijn deze plandoelstellingen vertaald in het grafisch plan en de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Ze omvatten alle noodzakelijke herbestemmingen en overdrukken om:

- De Waaslandhaven te ontsluiten op het hoofdwegennet:
 - Op de E34 kan een nieuw complex 'Waaslandhaven-West' worden gerealiseerd via de constellatie van een Hollands complex.
 - De verbinding van de Westelijke Ontsluiting Waasland (WOW) naar het nieuwe complex Waaslandhaven-West is bestemd op het grafisch plan parallel met de bestaande spoorlijn. Zo is het toekomstige Tweede Getijdendok rechtstreeks verbonden met de E34.
 - Vanaf de verbinding WOW-E34 zijn op het grafisch plan 2 lichtengeregelde T-kruispunten aangeduid. Zij verzorgen de aansluiting met het lokale wegennet in de haven.

 - Het Haventracé aan te sluiten op de E34: ter hoogte van de verkeerswisselaar R2xE34 bestemt het grafisch plan ruimte voor een compacte verkeerswisselaar. Deze gaat uit van een nieuwe doorgaande hoofdrichting, met name R2 – E34 Zelzate. De oostzijde van de E34 wordt de ondergeschikte richting en wordt aangesloten via discontinuïteiten: overgangen tussen de verschillende rijbanen.
 - Het dorpen- en havenverkeer te scheiden: het complex Vrasene wordt afgeschaft zodat de N451 kan functioneren als een volwaardige 'dorpenweg' en een veilige locatie voor fietsers om de E34 over te steken.
 - 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 en microsimulaties blijkt de Schoorhavenweg het verkeer te kunnen afwikkelen. De rotonde N451-Schoorhavenweg 'rotonde Wit Huis' en de rotonde die het LPW West en Aven Ackers aansluit op de Schoorhavenweg kunnen de gemodelleerde verkeersintensiteiten aan.
- Het ontbreken van parallelwegen leidt ter hoogte van de (aangepaste) Schoorhavenweg, het complex Watermolen en de verbinding WOW-E34 niet tot een onvoldoende veilige verkeerssituatie. Gezien de havencontext is op deze infrastructuur nochtans een atypische verhouding tussen vracht- en wagenverkeer niet uit te sluiten. Maar het verkeer komende van de N451 dat zich verplaatst over de (aangepaste) Schoorhavenweg richting het complex Waaslandhaven-West, en zich dus mengt met havenverkeer, wordt beschouwd als doorgaand verkeer richting de autosnelweg. Uit het effectenonderzoek blijken geen significant negatieve effecten op het vlak van verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid ter hoogte van de (aangepaste) Schoorhavenweg, het complex Watermolen en de verbinding WOW-E34.
- Een performant fietsnetwerk te voorzien:
 - De stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur verplichten een fietssnelweg ten zuiden van en parallel aan de E34.
 - Op het grafisch plan zijn extra fietsverbindingen aangeduid. Deze dienen ten minste gelijktijdig aan de werken in het gebied voor weginfrastructuur gerealiseerd te zijn.
 - De (nieuwe) infrastructuur ruimtelijk en landschappelijk in te passen:

- Hiertoe is op het grafisch plan het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur aangeduid. Hierin zijn bufferdijken, groenstructuren en grachten verplicht.
 - Het resterende deel van het bufferlandschap dat loopt van complex Watermolen tot aan Doel, met name het meest zuidelijke deel van het bufferlandschap, het deel tussen enerzijds de verbinding WOW-E34 en anderzijds Verrebroek is aangeduid op het grafisch plan.
 - Leidingen en een leidingstraat zijn aangeduid op het grafisch plan.
 - De bestaande carpoolparkings zijn bestemd.
 - Een werfzone is aangeduid.
 - De planonderdelen (infrastructuur, bufferdijk, grachten...) zijn telkens zo compact mogelijk en nemen zo min mogelijk ruimte in. Door zoveel mogelijk te bundelen met andere infrastructuren, wordt de ruimte zo min mogelijk versnipperd.
- Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal de noodzakelijke herbestemmingen doorvoeren om deze plandoelstellingen te realiseren. De toelichting en motivering van de concrete planopties is opgenomen in de toelichtingsnota.
 - De resultaten en conclusies van het milieueffectenonderzoek (plan-MER) zijn verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota. De milieubeoordeling omvat elementen voor de watertoets. Met het watersysteem en het leefmilieu is rekening gehouden bij de opmaak van de grafische plannen en de redactie van de stedenbouwkundige voorschriften. Op basis van de geïntegreerde milieubeoordeling kan geoordeeld worden dat het plan geen schadelijke effecten heeft die niet kunnen worden gecompenseerd, niet voor het watersysteem, noch op andere aspecten van het leefmilieu.
 - In het kader van de opmaak van het plan-MER is naast een algemene natuurtoets ook een passende beoordeling uitgevoerd. De resultaten en conclusies hiervan zijn eveneens verwerkt in het GRUP en weergegeven in de toelichtingsnota.
 - In de toelichtingsnota wordt in de milieuverklaring de motivering van de ruimtelijke vertaling van de aannames en milderende maatregelen opgenomen, die ruimtelijk werden vertaald of die worden verankerd via flankerend beleid dat opgenomen wordt als bijlage VI bij dit besluit. Een paar van deze maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Bijlage VI omvat de motivering voor de gevolgde werkwijze.
 - De neerslag van het ontwerpend onderzoek en de ruimtelijke afweging is opgenomen in de toelichtingsnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.
 - Het ruimtelijk uitvoeringsplan zal het beschermde cultuurhistorisch landschap “Defensieve Dijk met overgangszone”, beschermd bij ministerieel besluit van 14 september 2001, gedeeltelijk wijzigen omwille van het algemeen belang. Om de geplande werken aan de E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven volgens de gestelde plandoelstellingen te kunnen uitvoeren, wordt een smalle strook parallel aan de E34 van het beschermde landschap Defensieve Dijk met overgangszone aangesneden. De gedeeltelijke opheffing van het cultuurhistorisch landschap betreft een deel van het perceel 627G in Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht (Zwijndrecht). De gedeeltelijke opheffing van de overgangszone betreft het perceel 589E en delen van de percelen, 589F, 618C, 620/2A, 621A, 625A, 624A en openbaar domein in Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht (Beveren) en de volledige percelen 638B en 644B en delen van de percelen 627E, 635C,

637, 641A, 643A, 648F, 648G, 647A in Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht (Zwijndrecht). De gegevens vermeld in artikel 6.2.5 van het Onroerenderfgoeddecreet zijn opgenomen in bijlage VIII bij dit besluit.

- Voorliggend GRUP voorziet onder meer in een nieuw complex Waaslandhaven-West op de E34, in een complex Watermolen bestaande uit twee T-kruispunten en in een weg tussen het meest noordelijke T-kruispunt en het complex Waaslandhaven-West. Deze weg, de verbindingsweg WOW-E34, verbindt de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) met de E34. De ligging van die verbindingsweg WOW-E34 varieert afhankelijk van de ligging van het nieuwe complex Waaslandhaven-West.

De planelementen zijn gedeeltelijk gelegen binnen de afbakening van het vogelrichtlijngebied 'Schorren en Polders van de Beneden-Schelde' (BE2301336) en het plan maakt ter hoogte van de verbindingsweg WOW-E34 een inname mogelijk van de vegetaties in dit beschermd gebied.

De passende beoordeling die opgemaakt werd voor het plan kwam tot de conclusie dat er door deze innames, met name in potentieel foerageergebied voor de bruine kiekendief, een significante aantasting mogelijk is van de natuurlijke kenmerken van het SBZ, aangezien het behalen van de populatiedoelstellingen voor de bruine kiekendief gehinderd wordt door de uitvoering van het plan.

Bijgevolg kan voorliggend GRUP enkel doorgang vinden indien de strikte afwijkingsprocedure, de zogenaamde 'ADC-toets', wordt gevolgd: het moet voldoen aan drie cumulatieve voorwaarden:

- Er zijn voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen voorhanden (A);
- Er is een dwingende reden van groot openbaar belang aanwezig (D);
- Er worden compenserende maatregelen genomen (C).

In de toelichtingsnota, die verwijst naar de Passende Beoordeling, is aangetoond dat in het planningsproces meerdere alternatieven zijn onderzocht en dat het voorkeursalternatief voor het complex Waaslandhaven-West en de aansluitende verbindingsweg WOW-E34 dat vertaald is in voorliggend GRUP, 1HCc, het minst schadelijke alternatief is.

In wat volgt worden de dwingende redenen van groot algemeen openbaar belang voor de realisatie van het nieuwe complex Watermolen, het nieuwe complex Waaslandhaven-West en de verbindingsweg WOW-E34 aangegeven. De dwingende redenen zijn eveneens opgenomen in de toelichtingsnota bij het GRUP.

De realisatie van het nieuwe complex Watermolen, de verbindingsweg WOW-E34 en het nieuwe complex Waaslandhaven-West op de E34 is vereist omwille van een dwingende reden van groot openbaar belang voor Vlaanderen en de Euregio omdat:

Deze infrastructuur verbindt de Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven (WOW) met het hoofdwegennet en zorgt zo voor een noodzakelijke verbetering van de ontsluiting van de bestaande terreinen in de Waaslandhaven naar het hoofdverkeersnet. Ook indien de extra containercapaciteit of bijkomende logistieke terreinen niet worden ontwikkeld of een andere invulling krijgen, vormt de realisatie van de verbinding een dwingende reden van groot openbaar belang

voor de ontsluiting van de Waaslandhaven, zodat een (beperkte) betekenisvolle aantasting van SBZ verantwoord is.

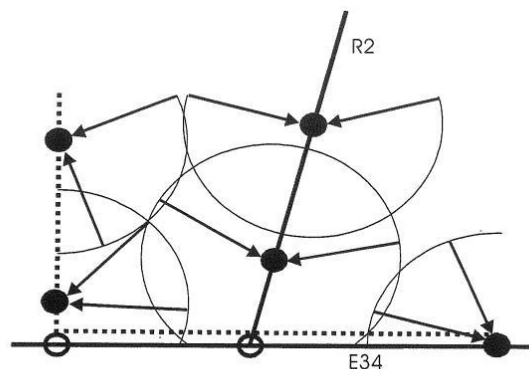
Om de noodzaak en het groot algemeen openbaar belang van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven inclusief de aansluiting op de E34 en het complex Watermolen te duiden, worden in wat volgt de beleidsdocumenten opgesomd die de betreffende infrastructuur motiveren. De documenten geven aan hoe men via de betreffende infrastructuur de Waaslandhaven wil ontsluiten naar het hoofdwegennet. Het groot algemeen openbaar belang van de infrastructuur hangt samen met het groot algemeen openbaar belang van de Waaslandhaven voor Vlaanderen en de Euregio. Het vlot ontsluiten van de Waaslandhaven naar het hoofdwegennet is essentieel voor het functioneren van de Waaslandhaven.

Beleidsdocumenten met vermelding van de WOW en de verbinding ervan naar de E34, via het complex Watermolen en het nieuw aan te leggen complex Waaslandhaven-West

Het project van de Westelijke Ontsluiting inclusief de aansluiting op het hoofdwegennet, werd reeds vermeld in beleidsdocumenten uit 1997, namelijk in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV): “In de bindende bepalingen van het RSV wordt beschreven dat het de taak is van het Vlaams Gewest om terreinen van nieuw aan te leggen wegvakken voor hoofd- en primaire wegen te reserveren in ruimtelijke uitvoeringsplannen. In het RSV wordt de toekomstige ontsluitingsweg voor de Westelijke Ontsluiting van de haven geselecteerd als primaire weg type II. De nieuwe ontsluitingsweg vormt de verbinding met de E34(/A11) en de R2.”

Het project van de Westelijke Ontsluiting werd verder ontwikkeld in het ‘Raamplan Mobiliteit’. Dit rapport werd in 2002 opgemaakt in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen en de Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en was een deeluitwerking van het Strategisch Plan Waaslandhaven. Het stelde een raamplan voorop voor de mobiliteit (alle modi) van de Waaslandhaven. Het Raamplan was een eerste stap in de realisatie van een duurzame infrastructuur. Het was een afsprakennota die de richting aangaf op middellange termijn.

Het Raamplan Mobiliteit werkte ook het concept van de wegencategorisering zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verder uit. Voor de Waaslandhaven werd de realisatie van een U-structuur bepleit. In het zuiden vormt de hoofdweg E34 de ruggengraat van een complex geheel zoals opgenomen in onderstaande illustratie. De oostelijke tak wordt gevormd door de hoofdweg R2, de westelijke tak wordt gevormd door een nieuwe primaire weg: de westelijke ontsluiting. Later werd op basis van nieuwe inzichten de visie omtrent de ontsluiting van de haven beperkt bijgesteld. Door een aaneenschakeling van primaire en hoofdwegen was vanaf 2008 sprake van een O-structuur in plaats van een U-structuur.



De Westelijke Ontsluiting werd vervolgens ook opgenomen in het Tussentijds Strategisch Plan Haven Antwerpen (Principe 34, in document zoals goedgekeurd door de centrale werkgroep, juni 2006) en in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Beveren (2006).

De Westelijke Ontsluiting werd planologisch vastgelegd in het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen voor Linkerscheldeoever. Gezien dit GRUP grotendeels werd vernietigd door de Raad van State in 2017 en gezien de gewijzigde randvoorwaarden drong een heroverweging van dit project zich op.

Ondertussen is de oplossing voor de ontsluiting van het westelijke gedeelte van de Waaslandhaven meegenomen als een expliciete doelstelling van het complex project 'Extra Containerbehandelingscapaciteit voor het havengebied Antwerpen' (CP ECA). Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het CP ECA vast. Dat voorkeursbesluit wordt verder uitgewerkt in projectbesluiten en omgevingsvergunningen. Zo wordt in het projectbesluit 'Westelijke Ontsluiting Waasland' een alternatief op uitvoeringsniveau gekozen voor De Westelijke Ontsluiting Waasland. Een volledig uitgewerkt ontwerp van project voor de WOW, dat rekening houdt met de inzichten uit het verleden maar ook met de meest recente terugkoppeling uit het onderzoek en diverse stakeholdercontacten, is op 8 maart 2024 vastgesteld door de Vlaamse Regering. Het ontwerp van projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven in het kader van het complex project ter realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen heeft ondertussen voorgelegen in een openbaar onderzoek. Momenteel is het definitief projectbesluit in opmaak, waarna de realisatie van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven op het terrein kan starten.

Motivatatie voor de dwingende reden van groot openbaar belang van de Waaslandhaven (deel van Antwerpse haven op de linker Scheldeoever) voor Vlaanderen en de Euregio:

De Antwerpse haven speelt een sleutelrol in de afhandeling van de goederenstromen van en naar Vlaanderen. De haven van Antwerpen beschikt voor het achterlandvervoer over waardevolle comparatieve voordelen ten opzichte van de andere rangehavens. Zo is zij ten opzichte van andere havens diep landinwaarts gelegen. Dit reduceert het aantal vervoers-kilometers over land en creëert aldus

belangrijke ecologische baten. Bovendien beschikt de haven over een belangrijke basislading. Nergens anders in Europa wordt de aangeboden scheepscapaciteit op een dergelijk hoog niveau benut. Door die unieke landinwaartse ligging bevindt Antwerpen zich zeer dicht bij de productie- en consumptiecentra in het geïndustrialiseerde hart van Europa. Zo bedraagt de gemiddelde afstand voor containers tussen de haven en het achterland in België voor wat betreft het wegverkeer slechts 70 km. Voor het internationale wegverkeer is dit 314 km. Het grote cargo-aanbod zorgt tevens voor een evenwichtige verhouding tussen ladingen en lossingen en bewerkstelligt belangrijke schaalvoordelen in de diverse havenactiviteiten. Door de omvangrijke trafieken kan tevens het achterlandverkeer efficiënter via het spoor en de binnenvaart en dus milieuvriendelijker worden georganiseerd.

Hierdoor kunnen de bedrijven in Vlaanderen en de aangrenzende regio's hun logistieke kosten beter controleren. Voor een land/regio waar de economie zeer sterk op de overzeese markten is gericht, is een kostenefficiënte vervoersorganisatie een absolute noodzaak om haar competitiviteit op de wereldmarkt te kunnen behouden. Het behoud en het versterken van de Europese concurrentiekracht via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer is overigens ook de hoofddoelstelling van het Europese vervoers- en havenbeleid.

In de haven van Antwerpen zijn rechtstreeks meer dan 60.000 mensen tewerkgesteld. Via toeleveringsbedrijven, onderhoud, verhuuractiviteiten horecavoorzieningen, allerlei diensten, enzovoort is nog een hoger aantal mensen aan het werk, zodat gesteld kan worden dat de haven van Antwerpen 143.000 voltijdse arbeidsplaatsen impliceert. Dit is van groot openbaar sociaal-economisch belang in de regio.

Daarmee is afdoende geduid dat het project van de Westelijke Ontsluiting inclusief de aansluiting op het hoofdwegennet en het complex Watermolen met of zonder extra containerbehandelingscapaciteit een noodzakelijke ontwikkeling omvat. Scope en ontwerp van het project wijzigen niet in functie van de extra containerbehandelingscapaciteit.

Daarnaast is bovenvermelde aansluiting van de WOW op het hoofdwegennet een voorwaarde voor de ingebruikname van een Nieuw Getijdendok in de Waaslandhaven dat eveneens onderdeel uitmaakt van het complex project ECA.

In het verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het Ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeoever, is er opgenomen onder 5.2.1. dat de aanleg van een volwaardige verbinding tussen de haven en de E34 moet gebeurd zijn vooraleer de extra containercapaciteit van een Tweede Getijdendok in gebruik genomen wordt. Onder 5.2.2. is er opgenomen dat de aanleg van de westelijke ontsluiting Waaslandhaven moet gebeurd zijn vooraleer de extra containercapaciteit van een Tweede Getijdendok in gebruik genomen wordt.

Daarom wordt hieronder verwezen naar de dwingende reden van groot openbaar belang van de realisatie van de WOW als onderdeel van het complex project ECA

en naar de dwingende redenen van groot openbaar belang voor de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen.

Motivatie voor de dwingende reden van groot openbaar belang van de realisatie van de Westelijke Ontsluiting Waasland, onderdeel van het complex project ECA, zoals opgenomen in het ontwerp van projectbesluit voor de WOW:

De realisatie van het complex project ECA, inclusief de extra containercapaciteit van een Tweede Getijdendok, vormt ook een dwingende reden van groot openbaar belang voor Vlaanderen en de Euregio omdat:

- De capaciteitsuitbreiding onmisbaar is voor een zo efficiënt mogelijke afwikkeling van de internationale handelsstromen in de ruimere regio en bijgevolg een belangrijke rol speelt om de competitiviteit van de regionale economie op de wereldmarkt te behouden.
- De uitbreiding een cruciale voorwaarde is voor het behoud van de regionale welvaart en werkgelegenheid.
- De uitbreiding van de capaciteit in Antwerpen een mobiliteitsbesparing met zich meebrengt in de zin dat de reeds aanwezige trafiek profiteert van verlaagde congestiekosten door het project en in de zin dat de bijkomende capaciteit ervoor zorgt dat lading die anders via andere havens zou lopen nu op een efficiëntere wijze via Antwerpen kan lopen. Zonder ECA zou de lading nog steeds over Antwerpen lopen zonder dat er rekening wordt gehouden met een aangepaste modal split. Met ECA wordt de modal split wel positief beïnvloed zodat dit tot een mobiliteitsbesparing kan leiden.
- Specifiek wordt ingezet op vlotte en veilige verbindingen voor zacht gebruik door bijvoorbeeld fietsers en wandelaars.
- De uitbreiding van de behandelingscapaciteit cruciaal is. Zonder deze uitbreiding kan de haven zijn huidige rol als efficiënte draaischijf van de internationale handel niet behouden. Antwerpen kende de voorbije decennia als enige haven in de range Noordzeehavens een forse groei die resulteerde in een sterk marktaandeel.
- Belangrijk is ook dat de in het kader van de MKBA opgemaakte prognoses uitwijzen dat er een verdere groei van het containervervoer zal plaatsvinden.
- Niet uit het oog mag worden verloren dat de niet-uitvoering van het project ook aanzienlijke gevolgen zou hebben voor de lokale economie. Door de congestieproblematiek zal het grootste deel van de containerlading naar het buitenland verschuiven waardoor in Vlaanderen arbeidsplaatsen zouden verloren gaan.
- De keuze om een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen verder te ontwikkelen, niet alleen een economische maar tegelijk ook een ecologische keuze is. Zeevervoer is namelijk de goedkoopste vorm van vervoer. Zeevervoer vervuult veruit het minste per ton en per km. Het niet uitbreiden van de containerbehandelingscapaciteit betekent dus niet alleen een economische maar ook een milieukost.

- De haven van Antwerpen naast een maritieme hub ook een belangrijke industriële en/of logistieke cluster is. De elkaar versterkende mix tussen goederenbehandeling-logistiek-industrie maakt Antwerpen uniek en voegt zeer veel waarde toe aan het havencomplex. De onderlinge verwevenheid tussen de pijlers van deze drie-eenheid is zeer groot. Zo voeden de maritieme goederenstromen de havenindustrie, wat deze een belangrijk locatievoordeel oplevert. Anderzijds genereert de industriële cluster veel lading hetgeen de hubfunctie van de Antwerpse haven aanzienlijk versterkt. Het uitzonderlijke evenwicht tussen import- en exportstromen is hiervan mede een gevolg –iets wat concurrerende havens Antwerpen benijden. Overdekte magazijnruimtes, die in de haven van Antwerpen in talrijke mate aanwezig zijn, worden in het kader van Industrie 4.0 fabrieken van de toekomst genoemd. Het industriële/logistieke weefsel op het havenplatform is bovendien ook onderling zeer sterk verweven en geïntegreerd. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit kan om deze redenen niet los gezien worden van en biedt nieuwe kansen voor de verdere uitbouw van de industriële en/of logistieke activiteiten op het Antwerpse havenplatform.

In haar besluit houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”, d.d. 31/01/2020, motiveerde de Vlaamse Regering ook reeds de dwingende redenen van groot openbaar belang voor de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de haven van Antwerpen.

Tot slot kan worden vastgesteld dat het dwingend en groot openbaar belang van de inname van foerageergebied door voorliggend plan uitstijgt boven de concrete natuurbelangen die hier in het geding zijn. In de passende beoordeling bij het plan-MER wordt de inname van (potentieel) foerageergebied gekwantificeerd op 4,1 ha. Het ecologisch gevolg van de inname van de restgronden wordt daarbij omschreven als een betekenisvol verlies aan foerageergebied voor bruine kiekendief. Uit het S-IHD-besluit van de Vlaamse regering van 17 mei 2019 blijkt dat er voor het leefgebied van bruine kiekendief een natuurlijke ecologische structuur vereist is, waarbij broed- en foerageergebieden goed op elkaar aansluiten.

In de inrichtingsnota over de instandhouding van het foerageergebied wordt hierover het volgende gesteld: *“Alhoewel de bruine kiekendief tot broeden kan komen in grootschalige akkerbouwgebieden broedt deze soort meestal in grootschalige wetlands, moerassen en overjarig riet. Deze biotopen liggen doorgaans in natuurgebieden of gebieden die als zodanig beheerd worden. [De gebieden op de Linkerscheldeoever zijn] weergegeven [...] waar er gerekend wordt op de vestiging van broedende kiekendieven. Hieruit blijkt dat de beoogde broedgebieden verspreid gelegen zijn ten noorden, ten westen en ten zuiden van*

de haven. Voor territoriumhoudende kiekendieven is het essentieel dat voedselgebieden op een beperkte afstand gelegen zijn van de eigenlijke broedplaatsen. Is de afstand tot prooienrijke gebieden of percelen te groot dan loont het voor de kiekendief niet de moeite om ernaar toe te vliegen. Beemster et. al. (2011) gingen uit van een relatie tussen de afstand tot het broedgebied en het benodigd foerageersucces om een bepaald aantal jongen groot te kunnen brengen. Hierbij neemt het aantal groot gebrachte jongen af naarmate de afstand tussen broed- en foerageergebied toeneemt. De gehanteerde curves leerden dat om een broedsucces te behalen dat voldoende is om de populatie op peil te houden (gemiddeld 2 jongen per broedpaar) een bruine kiekendief ofwel een zeer hoog foerageersucces van 4 tot 5 prooien per uur moet halen op ca. 5 km afstand van het broedgebied, ofwel op korte afstand moet kunnen foerageren, namelijk op ca. 2 km van het broedgebied. Hieruit volgt dat bij het kiezen van focusgebieden binnen de zoekgebieden [voor foerageergebied bruine kiekendief] het essentieel is dat deze gespreid gelegen zijn binnen dit zoekgebied, zodat meerdere territoria kunnen bediend worden." Verder wordt gesteld: "Hoger werd reeds aangegeven dat een ruimtelijke spreiding van te nemen kiekendiefvriendelijke maatregelen binnen het zoekgebied noodzakelijk is. Dit uitgangspunt, gecombineerd met de totale oppervlaktebehoefte aan te nemen maatregelen laat in principe nog steeds toe om verschillende ruimtelijke configuraties te hanteren voor de te nemen maatregelen binnen het landbouwlandschap [...]. In deze inrichtingsnota is het uitgangspunt dat niet zozeer de vorm, maar vooral de gradiënt en de diversiteit aan maatregelen van belang zijn. Er is ten behoeve van het foerageergebied vooral nood aan een afwisseling aan biotopen. Dat mag in een configuratie van een aaneenschakeling van linten zijn, maar eventueel ook in grotere blokken zolang hierbinnen een variatie aan maatregelen wordt georganiseerd en zolang deze bereikbaar zijn voor kiekendieven vanuit de broedgebieden [...]."

M.a.w. is het voor het behoud en herstel van het leefgebied van bruine kiekendief belangrijk dat samenhang en kwaliteit van het foerageergebied binnen een samenhangend netwerk wordt gegarandeerd, eerder dan dat een deelzone van dat foerageergebied (i.c. snippers die aangesneden worden door de nieuwe infrastructuur) permanent op dezelfde locatie bestendig blijft. Dit blijkt ook uit de ervaringen van de laatste jaren met herstel van foerageergebied voor bruine kiekendief in het Linkeroevergebied (onder meer zendergegevens van het INBO), die hebben uitgewezen dat herstel van foerageerwaarde of korte termijn realiseerbaar. Bovendien is bruine kiekendief een soort, die vrij mobiel is en zelf de gronden gaat opzoeken waar voedselaanbod beschikbaar is.

Er kan dus worden geconcludeerd dat het natuurverlies als gevolg van de inname van het (potentieel) foerageergebied vrij gemakkelijk herstelbaar is.

Na de motivatie van de dwingende reden van groot algemeen openbaar belang is in de toelichtingsnota verduidelijkt dat compenserende maatregelen worden genomen. Zo verduidelijkt de toelichtingsnota dat de natuurcompensatie in zijn geheel mag gebeuren

door het toepassen van kiekendiefvriendelijke teelten, dat de initiatiefnemer de natuurcompensatie zal uitvoeren in het landbouwgebied in de nabijheid van het project, dat de natuurcompensatie compatibel is met de landbouwbestemming aldaar en dat er bijgevolg geen bijkomend planinitiatief nodig is voor de realisatie van de natuurcompensatie. De natuurcompensatie zal op projectniveau verder worden uitgewerkt.

- In de hiernavolgende paragrafen wordt ingegaan op de adviezen, bezwaren en opmerkingen die werden ingediend tijdens het openbaar onderzoek. De adviezen, bezwaren en opmerkingen worden gezamenlijk behandeld voor zover ze een gelijkaardige en gelijklopende inhoud hebben. In functie van de leesbaarheid werden bij de behandeling de verschillende adviezen, bezwaren en opmerkingen deze opgedeeld in onderwerpen en thema's. De behandeling van de adviezen, bezwaren en opmerkingen volgens deze onderwerpen en thema's moeten steeds in samenhang met elkaar worden gelezen. De inhoud van de adviezen, bezwaren en opmerkingen worden in een kader geplaatst en krijgen een volgnummer. Dit volgnummer wordt gegeven in functie van de leesbaarheid en om in de verwerking van adviezen, bezwaren en opmerkingen naar relevante passages uit de verwerking van andere adviezen, bezwaren en opmerkingen te kunnen verwijzen. Daarbij worden eerst (A) de bezwaren, opmerkingen en adviezen overlopen die aanleiding geven tot aanpassingen van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en daarna (B) deze die geen aanleiding geven tot een aanpassing van het plan of de stedenbouwkundige voorschriften.

A. Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het GRUP

De volgende onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassingen van de verordenende delen van het GRUP of tot een aanvulling van de toelichtingsnota of het plan-MER:

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het grafisch plan:

A.1 In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de fietsverbindingen efficiënter, met minder nodeloze kronkelingen en omwegen, aan te sluiten.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de verbindingen voor langzaam verkeer op het grafisch plan indicatief zijn aangeduid. Dit betekent dat de exacte locatie niet vastligt. Symbolisch is aangeduid welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden: het begin en einde van de verbinding kan 30 meter uit zijn as verschoven worden ten opzichte van zijn aanduiding op het grafisch plan. Deze marge is ingebouwd in het GRUP om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren.

Voor de fietsbrug ter hoogte van de Waelenweg zijn op het grafisch plan drie punten aangeduid die onderling moeten verbonden worden: de Waelenweg, de Steenlandlaan en het pad langsheen het kanaaltje, richting Kallo. Ten opzichte van het ontwerp grafisch plan wordt nu, na het openbaar onderzoek in overeenstemming met de adviezen, bezwaren en opmerkingen, de middelste pijlpunt weggelaten. Op het grafisch plan zijn dus drie te verbinden plaatsen aangeduid.

De stedenbouwkundige voorschriften geven aan waar de inrichting minimaal aan zal moeten voldoen, maar de exacte inrichtingsmodaliteiten zijn niet vastgelegd. Door deze flexibiliteit is verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk. De exacte locatie en inrichting van de verbindingen voor langzaam verkeer zullen dus bepaald worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en getoetst worden aan de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Voorliggend GRUP bevat voldoende flexibiliteit en bepaalt de voorwaarden om in de projectfase eventueel rekening te houden met de vraag om omwegen en nodeloze kronkelingen te vermijden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanpassing van het grafisch plan in de aanduiding van de voor langzaam verkeer te verbinden locaties ter hoogte van de fietsbrug ter hoogte van de Waelenweg.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften:

A.2. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden vragen gesteld bij de mogelijkheden binnen de bouwvrije strook (artikel 6), onder meer of het mogelijk is spoorlijn L77 aan te leggen in deze strook.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Die geeft aan dat de bouwvrije strook moet toelaten op termijn een nieuwe spoorlijn te voorzien, om bundeling van infrastructuur mogelijk te maken. Voorliggend GRUP mag de mogelijkheden voor een nieuwe spoorlijn niet hypothekeren. In het referentieontwerp dat gebruikt is voor de opmaak van dit GRUP is rekening gehouden met een nieuwe spoorlijn. Op het moment dat het tracé

van de spoorlijn onderzocht en beslist wordt, zal opnieuw een planproces voor de aanduiding ervan worden gevoerd. In voorliggend GRUP wordt enkel de ruimte gereserveerd door de aanduiding van een bouwvrije strook.

Deze strook sluit aan op de bouwvrije strook ten noorden van de E34 in het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (artikel 20). Het betreft een strook van 100 meter breed vanaf de bestaande hoofdweg E34. De Vlaamse Regering stelt, op basis van de adviezen, bezwaren en opmerkingen vast dat de aanduiding van de bouwvrije strook in het ontwerp GRUP E34-west een aanpassing vergt omdat de strook zoals opgenomen in het ontwerp-GRUP een verbod oplegt voor het oprichten van vergunningsplichtige gebouwen en constructies, behalve voor een beperkt aantal uitzonderingen. Om de aanleg van het nieuwe complex Waaslandhaven-West en de verbinding WOW-E34 toe te laten, is het derhalve noodzakelijk de bouwvrije strook ter hoogte van het gebied voor wegeninfrastructuur weg te laten.

Met de goedkeuring van het GRUP Liefkenshoekspoortunnel in 2008 is de bouwvrije strook uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving van 2006, ter hoogte van het gebied voor spoorinfrastructuur en ter hoogte van het gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur opgeheven. Om een coherent geheel te hebben, schrapt de Vlaamse Regering daarom ook in voorliggend GRUP ter hoogte van het plangebied van het GRUP Liefkenshoekspoortunnel de bouwvrije strook.

Paden voor niet gemotoriseerd verkeer zijn toegelaten in de bouwvrije strook. Naar analogie met de andere voorschriften in artikel 1, 2, 4 en 11 is dit uitgebreid tot 'paden voor niet gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs / klasse P-verkeer en evenwaardig'.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven aanleiding tot aanpassing van de bouwvrije strook op het grafisch plan en tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 1, 2, 4 en 11.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften:

A.3. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur en in de bouwvrije strook de nodige handelingen voor het waterbeheer en de infiltratie van regenwater toe te laten.

De Vlaamse Regering past in navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen de stedenbouwkundige voorschriften aan zodat in de bouwvrije strook en in het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur handelingen voor het waterbeheer en infiltratie van regenwater toegelaten zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften.

A.4. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aandacht gevraagd voor de fasering van de werken en afstemming met de andere lopende of geplande werven van infrastructuurprojecten in de regio, om zo de hinder onder meer door extra vrachtverkeer te beperken. Specifiek wordt benadrukt dat de nieuwe complexen Watermolen en Waaslandhaven-West eerst aangelegd moeten worden alvorens het nieuwe containerdok operationeel is. Ook wordt gevraagd tijdens de werken een zo veilig mogelijke oplossing te voorzien voor de zwakke weggebruiker.

De Vlaamse Regering verwijst naar het Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeoever (<https://verbondlso.be/home>), kortweg het Ommelandverbond. Dit vermeldt dat de aanleg van een volwaardige verbinding tussen de haven en de E34 nodig is vooraleer de extra containerbehandelingscapaciteit van een Tweede Getijdendok in gebruik genomen wordt.

Opdat er tijdens de projectfase bij de verdere uitwerking van het project voldoende aandacht is voor de impact van de werken op de omgeving en voor de afstemming van de verschillende werken zijn, in navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen bijkomend in de stedenbouwkundige voorschriften bepalingen opgenomen met betrekking tot de aanlegfase. In de omgevingsvergunningsaanvraag in functie van (delen van de) weginfrastructuur zal een minder hinderplan gevoegd moeten worden waaruit blijkt hoe tijdens de aanlegfase de impact op de omgeving beperkt wordt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 1.

A.5. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de impact op de bodem tijdens de werken tot een minimum te beperken op percelen waar na de werken terug landbouwactiviteiten zullen plaatsvinden. Ook wordt gevraagd tijdelijke werfzones op landbouwgrond steeds te bespreken met de eigenaar en gebruiker van de percelen en de gewasschade te vergoeden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften, in het bijzonder naar artikel 7 'werfzone, die het beperken van verdichting van de bodem en het herstel van de bodemstructuur, - opbouw en – doorlatendheid opleggen. In de toelichtende kolom bij de stedenbouwkundige voorschriften is een verduidelijking gegeven voor deze bepalingen. Verder verwijst de Vlaamse Regering naar het grafisch plan waaruit blijkt dat de werfzone is aangeduid ter hoogte van de bestaande ophoging voor de verkeerswisselaar R2 x E34.

Om ook in het gebied voor weginfrastructuur, artikel 1, het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur, artikel 2, en ter hoogte van de leidingstraat,

artikel 10, de impact op de bodem tijdens de werken tot een minimum te beperken op percelen waar na de werken terug landbouwactiviteiten zullen plaatsvinden worden, in navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen, ook in de stedenbouwkundige voorschriften bij deze artikels bepalingen opgenomen die het beperken van verdichting van de bodem en het herstel van de bodemstructuur, -opbouw en -doorlatendheid op deze percelen opleggen.

Een bespreking van de concrete inrichting van de 'werf' met de betrokken eigenaars of gebruikers is vandaag nog niet mogelijk en behoort niet tot de inhoud van het voorliggend plan. Dit komt toe aan de initiatiefnemer van het toekomstig project of de aannemer. Zij maken afspraken met eigenaars en/of gebruikers. In de omgevingsvergunningsaanvraag geeft de initiatiefnemer aan hoe hij de concrete inrichting ziet en hoe hij voldoet aan de bepalingen met betrekking tot het beperken van de hinder en het herstel van de bodem, zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften.

Na deze planfase volgt een projectfase. Ook zal op dat moment verder worden nagedacht over de werforganisatie en -inrichting. In functie van de omgevingsvergunningsaanvragen voor het concrete project zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften waarin bijkomende bepalingen worden opgenomen voor het herstel van de bodem.

A.6. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd maatregelen in functie van luchtkwaliteit op te nemen (naast maatregelen voor geluidsbuffering en visuele buffering).

De Vlaamse Regering neemt, in navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen, bijkomende bepalingen op in het gebied voor wegeninfrastructuur, meer bepaald in artikel 1, dat de eventuele impact op het vlak van verkeer, veiligheid, geluid, luchtkwaliteit, licht, zicht en inkijk tot een minimum beperkt moeten worden, voor zover technisch en redelijkerwijs mogelijk.

Dat geldt eveneens voor het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur, meer bepaald in artikel 2, waarin bijkomende maatregelen in functie van luchtkwaliteit zijn opgenomen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven aanleiding tot aanpassing van artikel 1 en 2 van de stedenbouwkundige voorschriften.

A.7. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de bufferdijk (grondlichaam) te beperken in lengte en breedte omdat de meest nabije woningen zich op meer dan 1 km bevinden en er dus geen omwonenden zijn waarvoor geluid en uitzicht

moeten gebufferd worden en omdat de bufferdijk landbouwgrond inneemt en/of landbouwpercelen verkleind waardoor een ruilverkaveling misschien aan de orde is. Er wordt gevraagd de nabijheid van woongebouwen en verstoringsgevoelige natuurgebieden te specificeren, dat er enkel geluidsbuffering wordt voorzien daar waar het plan-MER aantoont dat dit noodzakelijk en nuttig is.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen, het plan-MER en de toelichtingsnota bij het GRUP. Het landschappelijk en functioneel inpassen van de infrastructuur is een doelstelling van voorliggend plan. Daarom is in het referentieontwerp, dat gebruikt is voor de opmaak van het GRUP, een landschappelijke inkleding voorzien die ten zuiden van de E34 bestaat uit onder meer een begroeide bufferdijk.

Het gedeelte van de bufferdijk ten oosten van de hoeve langs Smoutpot heeft een hoogte die oploopt tot 12m TAW en draagt bij aan de geluidsafscherming van de E34 ten aanzien van de cluster Smoutpot en de fietssnelweg. Het overige gedeelte van de bufferdijk is veel lager. Meestal bevinden de nabije woningen zich op een grote afstand van de E34. Het geluidsreducerende effect van een dijk is vooral merkbaar in de onmiddellijke omgeving achter de dijk. De meeste woningen bevinden zich op een zodanige afstand dat een bufferdijk, ook al zou hij erg hoog zijn, weinig tot geen geluidsreducerend effect zal hebben. Wel zorgt de dijk voor een geluidsreductie ter hoogte van de fietssnelweg, gelegen onmiddellijk achter de dijk. Zonder een geluidsbuffer zou het geluidsklimaat ter hoogte van de fietssnelweg van die aard zijn dat fietsen er niet aangenaam zou zijn. De bufferdijk draagt dus hoofdzakelijk bij aan de geluidsafscherming ten aanzien van Smoutpot en ten aanzien van de fietssnelweg. Uit het milieueffectenonderzoek blijkt verder geen noodzaak voor extra geluidsbuffering. Daarom ook is het specificeren van de nabijheid van woongebouwen en verstoringsgevoelige natuurgebieden ten opzichte van de infrastructuur in deze planfase weinig nuttig en niet noodzakelijk voor een correcte beoordeling van de geluidseffecten.

De bufferdijk zorgt ook voor de visuele buffering van de fietssnelweg ten opzichte van de autosnelweg. Een begroeiing van de bufferdijk is tevens wenselijk om de E34, die hoger ligt dan de aangrenzende polder, landschappelijk in te passen, ook vanop een ruimere afstand. De bufferdijk is een multifunctioneel element dat bijdraagt aan de visuele afscherming en geluidsafscherming.

Het referentieontwerp dat gebruikt is voor de opmaak van het GRUP bevat een begroeide bufferdijk met een variërende hoogte: ter hoogte van de defensieve dijk is hij 1,5 meter hoog ten opzichte van het wegdek van de E34, ten oosten van de hoeve langs Smoutpot loopt hij geleidelijk op tot een hoogte van 12m TAW en elders is hij 2,5 meter hoog ten opzichte van het wegdek van de E34. De hellingsgraad van de taluds bedraagt 8/4 langs weerszijde. Toch zijn deze aspecten niet gedetailleerd verankerd in de verordenende delen van het GRUP. Zo is in artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' ten zuiden van de E34 een begroeide bufferdijk (grondlichaam) moet bevatten. Enkel voor het gedeelte ter hoogte van de defensieve dijk en ten oosten van de hoeve langs Smoutpot zijn voorwaarden opgelegd met betrekking tot de hoogte. Ten oosten van de hoeve langs

Smoutpot moet de hoogte van de buffer geleidelijk oplopen tot een hoogte van 12m TAW en moet hij aansluiten op de geluidsberm aan de Kluifrotonde, die ook een totale hoogte van 12m TAW heeft. In navolging van de adviezen, bezwaren en opmerkingen worden de stedenbouwkundige voorschriften aangepast zodat het principe van buffering duidelijker is weergegeven.

Het voorschrift bevat verder geen specificaties over de afmetingen, de opbouw en de hellingsgraden van de taluds van de begroeide bufferdijk.

Enkel de noodzakelijke elementen zijn opgenomen in de verordenende delen van het GRUP om voldoende flexibiliteit te behouden voor de toekomst. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere (technische) oplossingen nodig of wenselijk zijn. Enkel de essentiële elementen, noodzakelijk voor het bereiken van de plandoelstellingen en om een correct juridisch-planologisch kader te bereiken, krijgen een doorvertaling in het grafisch plan of de stedenbouwkundige voorschriften.

Zo zijn de afmetingen, met uitzondering van de in artikel 2 gespecificeerde hoogtes, de opbouw en de hellingsgraden van de taluds van de dijk geen essentiële elementen en is het belangrijk deze niet stringent vast te leggen, maar nog een zekere graad van flexibiliteit te voorzien om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. De exacte afmetingen, opbouw en hellingsgraden van taluds van de dijk zullen dus in de omgevingsvergunningsaanvraag worden bepaald. Binnen de grenzen van de stedenbouwkundige voorschriften kunnen op dat moment optimalisaties gebeuren ten opzichte van het referentieontwerp.

In het milieueffectenonderzoek zijn de verschillende milieueffecten van voorliggend plan en de begroeide bufferdijk onderzocht, ook de ruimte-inname van landbouwgrond. Met kennis van deze effecten heeft de Vlaamse Regering de begroeide bufferdijk als voorwaarde opgenomen in het GRUP.

Tot slot verwijst de Vlaamse Regering naar de plandoelstellingen van voorliggend GRUP. Het zoveel als mogelijk vrijwaren van de landbouwgronden ten zuiden van de E34 en het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen zijn eveneens plandoelstellingen. Ze zijn onder meer meegenomen bij het opmaken van de stedenbouwkundige voorschriften. Zo stelt artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' dat de inpassing, in zoverre dit technisch mogelijk is en zonder het functioneren en de veiligheid in het gedrang te brengen, compact moeten worden geconcipieerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik. De aanvraag van een omgevingsvergunning in dit gebied moet aantonen dat maximaal gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk beperken van de ruimte-inname voor de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Dus ook de te voorziene begroeide bufferdijk zal zo compact mogelijk moeten zijn.

De formulering van artikel 2 wordt aangepast om te verduidelijken dat de technische oplossing ook verantwoord moet zijn op bijvoorbeeld financieel vlak: 'in zoverre dit technisch mogelijk is' is aangevuld met 'en redelijkerwijze'. Deze aanpassing gebeurt ook in de gelijkaardige bepalingen in artikel 1 en 4.

Desondanks zullen landbouwgronden worden ingenomen door onder meer de bufferdijk. De negatieve impact op de landbouwactiviteiten is beschreven in het plan-MER. Om de getroffen landbouwbedrijven verder te begeleiden en een oplossing op maat van de getroffen bedrijven te zoeken is hiervoor een maatregel opgenomen in het flankerend beleid, zoals opgenomen in bijlage VI. Deze verwijst naar de lokale grondenbank Linkerscheldeoever II die is opgericht ten behoeve van projecten, plannen of programma's met betrekking tot het Linkerscheldeoevergebied zoals onder meer de uitbreiding van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven. Voor het project E34 kan er een bijkomende inrichtingsnota worden opgesteld om voor het project andere instrumenten uit het decreet Landinrichting te ontsluiten om te kunnen inzetten zoals vrijwillige kavelruil, herverkaveling uit kracht van wet, bedrijfsverplaatsing, inrichtingswerken uit kracht van wet, eventueel met vergoedingen.

Over het flankerend beleid, zoals opgenomen in bijlage VI, neemt de Vlaamse Regering samen met het GRUP een beslissing waardoor de realisatie van deze maatregel zal gebeuren ten laatste op het moment dat de milieueffecten die hiermee gemilderd worden plaatsvinden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 1, 2 en 4.

A.8. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd verharding toe te laten in de werfzone (artikel 7).

In navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 7 aangepast zodat tijdelijke verharding en tijdelijke ophoging in functie van de werf zijn toegelaten. Zoals beschreven in het plan-MER leiden tijdelijke verharding en tijdelijke ophoging niet tot significante milieueffecten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven aanleiding tot aanpassing van de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 7 en het plan-MER.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de toelichtingsnota, bijlage IIIa, het plan-MER, bijlage IV en de Nota flankerend beleid, bijlage VI bij dit besluit:

A.9. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd in de toelichtingsnota de term 'dorpenverkeer' te verduidelijken. Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen vragen om de plandoelstelling te herformuleren naar 'niet-havengebonden passagiersverkeer scheiden van havenvrachtverkeer'.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, bijlage IV bij het GRUP. Die legt uit dat met 'dorpenverkeer' het lokaal verkeer bedoeld is, het verkeer dat als herkomst en/of bestemming één van de dorpen heeft. Het dorpenverkeer onderscheidt zich van het havenverkeer doordat het havenverkeer zich afspeelt tussen de haven en het hoofdwegennet. De omschrijving van de term 'dorpenverkeer' is in de toelichtingsnota bij het GRUP, in navolging van de adviezen,

bezwaren en opmerkingen, volledig in overeenstemming gebracht met de omschrijving ervan in het plan-MER.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Die omschrijft specifieke doelstellingen voor het onderliggend wegennet: gezien ongevallen met vrachtwagens vaak ernstig zijn en het havenverkeer een veel groter aandeel vrachtverkeer heeft dan het dorpenverkeer, wordt in functie van de veiligheid het havenverkeer (vrachtverkeer en werknemers) van het dorpenverkeer gescheiden. De doelstelling is het verkeer te scheiden op basis van bestemming, niet op basis van modus.

Op de N451 bevindt zich het 'dorpenverkeer', het verkeer dat als herkomst en/of bestemming één van de dorpen heeft, bijvoorbeeld het verkeer tussen dorpen, maar ook het verkeer komende uit die dorpen richting de haven. Dit laatste is onderdeel van het 'havengebonden passagiersverkeer' uit bovenstaande adviezen, bezwaren en opmerkingen. Op de N451 bevindt zich ook verkeer tussen enerzijds de omliggende lokale bedrijventerreinen en anderzijds de haven. Overeenkomstig de adviezen, bezwaren en opmerkingen is dit verkeer onderdeel van het 'havenvrachtverkeer'. Voorliggend plan heeft niet als doelstelling het verkeer uit de dorpen richting de haven te scheiden van het verkeer uit de omliggende bedrijventerreinen richting de haven, zoals gevraagd in bovenstaande adviezen, bezwaren en opmerkingen. Wel is de plandoelstelling om het havenverkeer, het verkeer tussen de haven en het hoofdwegennet, te vermijden op het onderliggend wegennet, zoals op de N451 en de N450, en dit om de verkeersveiligheid te verbeteren. Zo kunnen de N451 en de N450 functioneren als 'dorpenweg' en tegelijk het verkeer tussen enerzijds de omliggende lokale bedrijventerreinen of de dorpen en anderzijds de haven of het hoofdwegennet begeleiden. Door de rechtstreekse aansluiting van WOW op de E34 ter hoogte van het nieuwe complex Waaslandhaven-West, zal de N451 geen havenverkeer meer bevatten. Door ter hoogte van het complex Melsele/Kallo de verbinding met de Waaslandhaven te knippen, kan havenverkeer op de N450 vermeden worden. Zo kunnen op het onderliggend wegennet het haven- en dorpenverkeer gescheiden worden en is het vrachtwagenverkeer op deze wegen ingeperkt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanvulling van de toelichtingsnota bij het GRUP inzake de omschrijving van het 'dorpenverkeer'.

A.10. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de fietsoversteekplaats ter hoogte van het complex Mesele/Kallo conflictvrij te maken en hierbij de verbinding met de Keetberglaan te behouden en een connectie te maken met de fietssnelweg ten zuiden van de E34.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de aanduiding van bijkomende verbindingen voor langzaam verkeer buiten het plangebied – de Keetberglaan ligt buiten het plangebied – in deze fase van het proces niet aangewezen is, gezien de dringende noodzaak tot aanpassingen aan het hoofdwegennet voor de ontsluiting van de haven en aangezien het plangebied na het openbaar onderzoek niet kan worden uitgebreid. Voor een verdere optimalisatie van het fietsnetwerk buiten het plangebied verwijst de Vlaamse Regering naar het regionaal

mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden. Voorliggend GRUP hypothekeert geen verdere optimalisaties van het fietsnetwerk.

Verder verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Die legt uit dat voor de opmaak van het GRUP een referentieontwerp is gebruikt. Ter hoogte van het complex Melsele/Kallo gaat het referentieontwerp uit van het behoud van het bestaande complex, maar waarbij de verbinding met de Waaslandhaven zal worden geknipt voor gemotoriseerd verkeer, met uitzondering voor de hulpdiensten. Dit complex zal dus niet langer een rol spelen voor het havenverkeer, zijnde het verkeer tussen de haven en het hoofdwegennet. De ontsluiting van de Waaslandhaven zal in de toekomst gebeuren via de drie havenontsluitingen, met name Waaslandhaven-West (op de E34), Waaslandhaven-Zuid (op de R2) en Waaslandhaven-Oost (op de E34). Zo kunnen haven- en dorpenverkeer ter hoogte van de N450 gescheiden worden. Dankzij de knip kunnen de verkeerslichten aan het op- en afrittencomplex conflictvrij worden ingericht. De fietsverbinding tussen de N450 en het fietspad langs de Steenlandlaan/Keetberglaan blijft behouden. De conflictvrije lichtenregeling verbetert de verkeersveiligheid van deze fietsverbinding. Voor fietsers zal er ook een verbinding zijn tussen het fietspad langs de N450 en de fietssnelweg ten zuiden van de E34.

Om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren zijn niet alle elementen uit het referentieontwerp verankerd in de verordenende delen van het GRUP. Zo is de concrete kruispuntinrichting van het complex Melsele/Kallo met de knip voor gemotoriseerd verkeer en het behoud van de verbinding N450 – Steenlandlaan/Keetberglaan voor fietsers en hulpdiensten niet opgenomen. Enkel de noodzakelijke elementen zijn opgenomen in de verordenende delen van het GRUP om voldoende flexibiliteit te behouden voor de toekomst. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig of wenselijk zijn. Enkel de essentiële elementen, noodzakelijk voor het bereiken van de plandoelstellingen en om een correct juridisch-planologisch kader te bereiken, krijgen een doorvertaling in het grafisch plan of de stedenbouwkundige voorschriften. Zo is de concrete kruispuntinrichting geen essentieel element en is het belangrijk dit niet stringent vast te leggen, maar nog een zekere graad van flexibiliteit te voorzien om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. De concrete kruispuntinrichting zal dus in de omgevingsvergunningsaanvraag worden uitgewerkt.

In navolging van de adviezen, bezwaren en opmerkingen is de toelichtingsnota bij het GRUP aangevuld om het referentieontwerp ter hoogte van het complex Melsele/Kallo verder te verduidelijken.

A.11. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om het plan eveneens te toetsen aan de strengere Europese luchtkwaliteitsnormen die gelden vanaf 2030 en bijkomend onderzoek naar milderende maatregelen (en monitoring) te doen.

In navolging van de adviezen, bezwaren en opmerkingen is het plan-MER, in het bijzonder de discipline lucht, aangevuld en aangepast. De strengere Europese luchtkwaliteitsnormen hebben geleid tot bijkomend onderzoek naar milderende maatregelen. Zo is de impact van een beperking van de snelheid op de snelwegsegmenten tot maximum 100 km/u onderzocht.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring, opgenomen in de toelichtingsnota, wordt toegelicht op welke manier dit gebeurd is.

Bijgevolg is, in navolging van de adviezen, bezwaren en opmerkingen, ook de milieuverklaring in de toelichtingsnota bij het GRUP, bijlage IIIa en de nota flankerend beleid, bijlage VI, aangevuld.

Zo is in de nota flankerend beleid bijkomend opgenomen dat een beperking van de snelheid tot maximum 100 km/u vanaf de verkeerswisselaar R2/E34 in westelijke richting tot net voorbij het nieuwe complex Waaslandhaven-West in de projectfase opnieuw dient te worden onderzocht.

Verwacht wordt dat, door geplande wijzigingen zoals onder meer de versnelde uitfasering van fossiele brandstoffen en versnelde elektrificatie van het wagenpark, de emissiefactoren voor diverse parameters in de nabije toekomst verder naar beneden kunnen bijgesteld worden. Daarom is de bijkomende snelheidsbeperking in het flankerend beleid opgenomen als een verder te monitoren maatregel. Er is op dit moment een aanzienlijke onzekerheid met betrekking tot de te verwachten achtergrondconcentraties en emissiefactoren welke in 2025/2030 effectief zullen optreden. Deze onzekerheid kan op projectniveau worden uitgeklaard.

Indien uit de project-MER opnieuw zou blijken dat bijkomende mildering nodig is ten gevolge van de Europese luchtkwaliteitsnormen kan het snelheidsregime van maximum 100 km/u effectief worden geïmplementeerd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot aanpassing van het plan-MER, de toelichtingsnota (milieuverklaring) en de nota flankerend beleid.

A.12. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd in de toelichtingsnota te verduidelijken dat het volledige focusgebied van de inrichtingsnota bruine kiekendief ecologisch geschikt is om natuurcompensaties uit te voeren.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij voorliggend GRUP. Hierin is aangetoond dat voldaan is aan de voorwaarden om toepassing te kunnen maken van de afwijkingsprocedure voor beschermde natuur. Zo verduidelijkt de toelichtingsnota dat de natuurcompensatie in zijn geheel mag gebeuren door het toepassen van kiekendiefvriendelijke teelten, dat de initiatiefnemer de natuurcompensatie zal uitvoeren in het landbouwgebied in de nabijheid van het project, dat de natuurcompensatie compatibel is met de landbouwbestemming aldaar en dat er bijgevolg geen bijkomend planinitiatief nodig is voor de realisatie van de natuurcompensatie.

De natuurcompensatie zal op projectniveau verder worden uitgewerkt. In de toelichtingsnota zijn locaties vermeld waar dit zou kunnen gebeuren. Het betreffen slechts voorstellen. Het ganse focusgebied van de inrichtingsnota bruine kiekendief is ecologisch geschikt om de natuurcompensatie uit te voeren, en niet enkel cluster West. Ook de omgeving van het

focusgebied is op een aantal plaatsen ecologisch geschikt voor de natuurcompensatie, bijvoorbeeld de akkers of weiden aansluitend op de kreken van Saleghem. Dit is in de toelichtingsnota verder verduidelijkt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een verduidelijking en aanvulling van de toelichtingsnota bij het GRUP.

A.13. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom er een talud/dijk met aanplantingen aansluitend aan de E34 wordt aangelegd.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen, het plan-MER en de toelichtingsnota bij het GRUP die in navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangevuld met bijkomende toelichting over het talud of dijk langs de E34. Het landschappelijk en functioneel inpassen van de infrastructuur is een doelstelling van voorliggend plan. Daarom is in het referentieontwerp, dat gebruikt is voor de opmaak van het GRUP, een landschappelijke inkleding voorzien die ten zuiden van de E34 bestaat uit een begroeide bufferdijk en een groenblauwe ader (rietgrachten en bomenrijen hier en daar) langs de fietssnelweg aan de voet van de dijk.

De bufferdijk zorgt voor de visuele buffering van de fietssnelweg ten opzichte van de autosnelweg. Bovendien zorgt de dijk voor een geluidsreductie in de onmiddellijke omgeving, bv. ter hoogte van de fietssnelweg. Zonder een geluidsbuffer zou het geluidsklimaat ter hoogte van de fietssnelweg van die aard zijn dat het fietsen er niet als aangenaam ervaren kan worden. Ook zorgt de dijk in beperkte mate voor een wijziging in de luchtcirculatie onmiddellijk naast de berm, wat de fietsers ten goede komt.

Een begroeiing van deze bufferdijk is wenselijk om de E34, die hoger ligt dan de aangrenzende polder, landschappelijk in te passen, ook vanop een ruimere afstand. Daarom mogen de hellingen, zeker de zuidelijk helling, niet te steil zijn. De begroeiing van een steile helling met diepwortelende beplanting kan immers niet altijd gegarandeerd worden, bijvoorbeeld in droge en warme zomers, omdat de kans op uitdroging van de grond reëel is, zeker met de klimaatopwarming. Een geluidsscherm in plaats van een begroeide dijk is vanuit het aangrenzende open landschap visueel niet aantrekkelijk, zou geen landschappelijke integratie zijn, maar een harde scheiding. Dit is bijkomend verduidelijkt in de toelichtingsnota van het GRUP.

De bufferdijk sluit aan op de hogere volumebuffers ten oosten van de defensieve dijk en vormt zo mee de visuele begrenzing van de Waaslandhaven. Aan de westzijde van de Waaslandhaven zijn eveneens volumebuffers voorzien. De in voorliggend GRUP voorziene bufferdijk zorgt voor een samenhang in de landschappelijke inpassing van de haven. Dit is bijkomend verduidelijkt in de toelichtingsnota van het GRUP.

De bufferdijk is dus een multifunctioneel element dat bijdraagt aan de visuele afscherming en geluidsafscherming (ten aanzien van Zwijndrecht en ten aanzien van de fietssnelweg), maar ook aan ecohydrologie en onderhoudsgemak. Door het gebruik van beproefde profielen, en

de integratie van typische planten, wordt een duurzame en effectieve landschapsoplossing geboden. De bermen zijn ontworpen met niet te steile taluds om eenvoudig onderhoud toe te laten en dragen bij aan de biodiversiteit en waterbeheer in het gebied. Niet te steile taluds zullen ook een positief effect hebben op de kostprijs. Hierdoor kan grond van minder goede technische kwaliteit worden gebruikt. Steilere taluds of opties met constructies bovenop een lagere dijk vragen een betere grondkwaliteit. De dijk biedt tot slot mogelijkheid tot grondberging, wat in de omgeving van het plangebied een interessante meerwaarde is gezien de vele grondoverschotten ten gevolge van uitgravingen. Dit is bijkomend verduidelijkt in de toelichtingsnota van het GRUP.

Het referentieontwerp dat gebruikt is voor de opmaak van het GRUP bevat dus een begroeide bufferdijk met niet te steile hellingen. De hellingsgraad van de taluds bedraagt 8/4 langs weerszijde. Toch zijn deze aspecten niet gedetailleerd verankerd in de verordenende delen van het GRUP. Zo is in artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' ten zuiden van de E34 een begroeide bufferdijk (grondlichaam) moet bevatten. Enkel voor het gedeelte ter hoogte van de defensieve dijk en ten oosten van de hoeve langs Smoutpot zijn voorwaarden opgelegd met betrekking tot de hoogte. Het voorschrift bevat verder geen specificaties over de afmetingen, de opbouw en de hellingsgraden van de taluds van de dijk.

Enkel de noodzakelijke elementen zijn opgenomen in de verordenende delen van het GRUP om voldoende flexibiliteit te behouden voor de toekomst. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere (technische) oplossingen nodig of wenselijk zijn. Enkel de essentiële elementen, noodzakelijk voor het bereiken van de plandoelstellingen en om een correct juridisch-planologisch kader te bereiken, krijgen een doorvertaling in het grafisch plan of de stedenbouwkundige voorschriften.

Zo zijn de opbouw en de hellingsgraden van de taluds van de dijk geen essentiële elementen en is het belangrijk deze niet stringent vast te leggen, maar nog een zekere graad van flexibiliteit te voorzien om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. De exacte opbouw en hellingsgraden van de taluds van de dijk zullen dus in de omgevingsvergunningsaanvraag worden bepaald. Binnen de grenzen van de stedenbouwkundige voorschriften kunnen op dat moment optimalisaties gebeuren ten opzichte van het referentieontwerp.

De toelichtingsnota is verduidelijkt voor de aan te leggen begroeide bufferdijk langs de E34.

A.14. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd waarom de planelementen zoals bufferdijk, grachten, fietssnelweg, leidingstraat...) niet aan de noordzijde van de E34 worden gerealiseerd, zodat er minder schade zal zijn aan de landbouwpercelen ten zuiden van de E34.

De toelichtingsnota, bijlage IIIa en het plan-MER, bijlage IV bij het GRUP worden in navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen aangevuld voor de motivering om onderdelen van het project te voorzien ten zuiden van de E34.

De Vlaamse Regering antwoordt dat bij het referentieontwerp dat gebruikt is voor de opmaak van voorliggend GRUP het bestaande dwarsprofiel van de E34 aangepast is conform de ontwerprichtlijnen, zodat het nieuwe profiel voldoet aan de verhardingsbreedte en het

typedwarsprofiel van het Vademecum Weginfrastructuur – deel hoofdwegen (2018). Dit komt neer op een verbreding van de E34 ook op plaatsen waar het aantal rijstroken niet wijzigt. Ten zuiden van de (verbrede) E34 voorziet voorliggend GRUP verder een bufferdijk, grachten, een fietssnelweg en een leidingstraat.

Hierboven en in de toelichtingsnota bij het GRUP is aangegeven hoe de bufferdijk zorgt voor de landschappelijke inpassing van de snelweg en de haven ten aanzien van de aangrenzende polder ten zuiden van de E34. De bufferdijk speelt dus een rol in de landschappelijke inpassing van de infrastructuur ten aanzien van de zuidelijke polder en kan met andere woorden die rol niet vervullen als hij aan de noordkant zou worden aangelegd.

Ook voor de grachten/waterloop ten zuiden van de E34 is hierboven en in de toelichtingsnota aangegeven waarom deze zich bevinden ten zuiden van de E34.

Het hemelwater van de E34 wordt langs weerszijden van de E34 opgevangen zoals dat gewoon is bij de aanleg van autosnelwegen. Ten zuiden van de E34 gebeurt de opvang van het hemelwater door een buffergracht. Dankzij de buffergracht zal het hemelwater beperkt en/of vertraagd afstromen naar het afwaarts oppervlaktewatersysteem. Bij calamiteit op de hoofdweg, waarbij er vervuiling zou optreden, zal de vervuiling slechts traag verspreiden zodat deze kan ingedamd worden.

De continue (riet)gracht ten zuiden van de fietssnelweg is gedeeltelijk ter vervanging van de waterloop O8024. Momenteel bevindt die waterloop zich ten noorden van de E34. Een verplaatsing naar het zuiden, omwille van plaatsgebrek door de verbreding van de E34, zal zorgen voor een efficiëntere, duurzamere en onderhoudsvriendelijkere afwatering van de polder ten zuiden van de E34. Verder dient de continue (riet)gracht ten zuiden van de fietssnelweg voor de compensatie van de inname van overstromingsgevoelig gebied ten zuiden van de E34. Deze compensatie moet zo dicht mogelijk gesitueerd zijn bij de overstroombare gebieden die ingenomen worden en dient zich bijgevolg ten zuiden van de E34 te bevinden.

De fietssnelweg in het GRUP betreft de gedeeltelijke verschuiving van de fietssnelweg F41 ten zuiden van de E34. Het tracé komt daardoor parallel aan de E34 te liggen. Het is niet wenselijk deze fietssnelweg verder te verschuiven naar het noorden, over de E34. Daar is geen ruimte voor en dat past niet in het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en bestaande stratenpatroon. Meerdere aansluitingen zouden verloren gaan.

In navolging van de adviezen, bezwaren en opmerkingen is in de toelichtingsnota van het GRUP bijkomende verduidelijkt dat er meerdere argumenten zijn om de leidingstraat niet ten noorden van de E34 te voorzien. In het plan-MER is het effectenonderzoek met betrekking tot de leidingstraat aangevuld.

Ten noorden van de E34 is er onvoldoende ruimte door enerzijds de verbreding van de snelweg, het nieuwe complex Waaslandhaven-West en de vernieuwing van de verkeerswisselaar en anderzijds de aanwezigheid van de Waterloop van de Hoge Landen, de bestaande spoorlijn en de toekomstige havenspoorlijn, de geplande riet- en boscompensaties voor Ketenislaan en de vooropgestelde zone voor natuurinrichting IHD 2. De Waterloop van

de Hoge Landen heeft een hoge structuurkwaliteit. Worst case, indien deze verstoord wordt door een werfzone, is dit een aanzienlijk negatieve impact.

Ook meer noordwaarts, in de richting van het natuurgebied Haasop, is de aanleg van een leidingstraat niet mogelijk omdat hij strijdig zou zijn met de instandhoudingsdoelstellingen van Europees beschermde habitat, leefgebied van Europees beschermde soorten zou vernietigen en schade zou brengen aan diverse verboden te wijzigen vegetaties en waardevolle fauna. De aanleg van een leiding of leidingstraat zou er bovendien strijdig zijn met te nemen maatregelen in het kader van de waterhuishouding die deze leefgebieden moeten beschermen. Verschillende soorten in dit deel van de Waaslandhaven zijn afhankelijk van specifieke grondwaterstanden. Hiervoor is er een ondergronds grondwaterkerend scherm geplaatst rond de groeiplaats van de groenknolorchis. Op die manier kan een grondwaterpijl behouden blijven in functie van deze Europees beschermde habitats. Een leidingstraat zal dit grondwaterkerend scherm doorprikken en dus verdroging veroorzaken van het beschermde leefgebied. Een onderboring is eveneens niet wenselijk gezien de diepte van het grondwaterkerend scherm (5,00m). Bovendien zou een lange, diepe boring, een grote aanzetput nodig hebben. Hiervoor is geen plaats binnen het natuurgebied Haasop. Ook zou de leidingstraat dan dicht bij Seveso-bedrijven en windturbines komen te liggen, hetgeen om veiligheidsredenen minder wenselijk is.

Ook is nagegaan of de leidingstraat in plaats van ten zuiden van de E34 deels realiseerbaar is ter hoogte van het logistiek park Waasland (deel ter hoogte van Aertssen Logistics). Er zijn technische aspecten met betrekking tot de aanleg die mede de keuze voor het zuidelijke tracé hebben bepaald.

Voorliggend GRUP herneemt het tracé van de leidingstraat voor het gedeelte ten zuiden van de E34, dat is gelegen in haar plangebied, zodat het in functie van optimaal ruimtegebruik beter aansluit bij het definitieve plan voor de fietssnelweg en de vernieuwde E34 inclusief de complexen, conform het gekozen voorkeursalternatief. De leidingstraat wordt net onder het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur aangeduid, opdat er voldoende ruimte is voor de leidingstraat. De leidingstraat is een overdruk over agrarisch gebied. Eens aangelegd, zijn erboven een heel aantal landbouwactiviteiten toegelaten. In die zin is de leidingstraat geen inname van landbouwgrond.

Vanaf daar waar de leidingstraat Zelzate-Kallo afbuigt naar het noorden tot aan de Kluifrotonde is een extra stuk leidingstraat aangeduid ten zuiden van 'gebied voor landschappelijke en functionele inpassing' om voldoende ruimte te hebben om alle bestaande leidingen te kunnen verleggen. Ter hoogte van de kluifrotonde sluit deze aan op de leidingstraten in GRUP Oosterweel.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven aanleiding tot aanvulling van de toelichtingsnota bij het GRUP en het plan-MER over het voorzien van projectonderdelen ten zuiden van de E34.

A.15. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de fusie van de gemeenten Beveren, Kruibeke en Zwijndrecht tot de gemeente Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht, gelegen in de provincie Oost-Vlaanderen en waardoor ook de waterloopbeheerder van een aantal waterlopen wijzigt. Bijgevolg is het belangrijk om bij

het verder uitwerken van het project de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen te betrekken.

In overeenstemming met deze adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar de fusiegemeente Beveren-Zwijndrecht-Kruibeke, behalve in die gevallen waar moet verwezen worden naar de situatie zoals die bestond voor de gemeentefusie.

In de toelichtingsnota is aangegeven dat de betreffende waterlopen vanaf 1/01/2025 overgedragen zijn van de provincie Antwerpen naar de provincie Oost-Vlaanderen. Bijgevolg zal de dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Oost-Vlaanderen betrokken worden bij de verdere uitwerking van het project.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een tekstuele aanpassing van de toelichtingsnota bij het GRUP in de verwijzing naar de gemeente Beveren-Zwijndrecht-Kruibeke.

A.16. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op een aantal materiële fouten in de toelichtingsnota en in het plan-MER.

In navolging van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn de toelichtingsnota, bijlage IIIa en het plan-MER, bijlage IV, nagekeken en werden de nodige tekstcorrecties doorgevoerd en inconsequenties uit de tekst verwijderd.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot tekstuele correcties in de toelichtingsnota en het plan-MER.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van de Nota flankerend beleid, bijlage VI

A.17. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewezen op de mogelijkheid om ook de lokale grondenbank Linkerscheldeoever II in te zetten voor de uitbreiding van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het GRUP bestemmingen wijzigt en bepaalt welke percelen van bestemming wijzigen binnen de contouren van het GRUP. Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt, zal duidelijk worden welke percelen concreet betrokken zijn en moeten worden verworven. Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP. In functie van de verdere realisatie van het project zullen dus nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning. Tijdens deze fase zullen de eigenaars van de betrokken percelen persoonlijk op de hoogte worden gebracht door de bevoegde instantie.

Ten gevolge van voorliggend GRUP zal landbouwgebied worden ingenomen en zal ook de gebruikskwaliteit van aangrenzende landbouwpercelen verminderen. Om de negatieve impact van het plan voor landbouwers te milderen, is voorzien dat de VLM getroffen landbouwbedrijven begeleidt en oplossingen op maat van de getroffen bedrijven zoekt. Deze maatregel is opgenomen in het flankerend beleid: de nota flankerend beleid, bijlage VI, voorziet om de lokale grondenbank Linkerscheldeover II hiervoor in te zetten.

Om deze grondenbank te kunnen inzetten voor de uitbreiding van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven is geen nieuwe inrichtingsnota nodig, zo blijkt uit de beslissing van de Vlaamse Regering van 2 juli 2021. Om voor het project E34 ook andere instrumenten uit het decreet Landinrichting te kunnen inzetten zoals vrijwillige kavelruil, herverkaveling uit kracht van wet, bedrijfsverplaatsing, inrichtingswerken uit kracht van wet, eventueel met vergoedingen, kan de Vlaamse Regering een bijkomende inrichtingsnota goedkeuren. De verdere begeleiding door VLM, zodra het project verder is verfijnd en uitgewerkt, moet uitwijzen of het nodig is een bijkomende inrichtingsnota op te stellen.

De uitwerking van deze flankerende maatregel is in die zin aangepast in de nota flankerend beleid (bijlage VI).

Adviezen, bezwaren en opmerkingen die aanleiding geven tot aanpassing van het plan-MER, opgenomen als bijlage IV

A.18. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om, gezien de ligging in een actuele no-regret zone voor PFAS, bijkomende maatregelen te voorzien om de mogelijke impact tijdens de aanlegfase te minimaliseren.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER bij het GRUP. Hierin is het risico op PFAS-verontreiniging ten gevolge van het plan onderzocht. Het plangebied overlapt met alle locatiespecifiek vastgestelde no regret-zones ingesteld op basis van de beschikbare data over aanwezigheid van PFAS in de regio rond de 3M-fabriek in Zwijndrecht. Daarnaast zijn er ter hoogte van het plangebied nog enkele bijkomende, preventief ingestelde no regret-zones aangeduid, waarbinnen beperkingen op bodem- en grondwatergebruik gelden.

Door de (her)aanleg van bijvoorbeeld de wegenisinfrastructuur, de aanleg van grachten/waterloop en de realisatie van buffer- en infiltratievoorzieningen zal bodemmateriaal worden uitgegraven. Er is een risico op potentiële verspreiding van de PFAS-verontreiniging en de impact van het plan op een wijziging in de bodemkwaliteit is relevant doorheen heel het plangebied. Gezien steeds de vigerende wetgeving opgevolgd dient te worden wordt deze impact in het plan-MER als beperkt negatief beoordeeld (score -1). Ook bij bemaling, onder meer voor het verleggen van leidingen of voor het aanleggen van de wegenisinfrastructuur, is er een risico op het aantrekken of verspreiden van bodem- en grondwaterverontreinigingen, onder meer PFAS. Omwille van het tijdelijke karakter van

de bemalingen en rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt er niet verwacht dat verontreinigingen over een significante afstand verspreid zullen worden. De impact van de werken op (PFAS-)verontreiniging wordt beperkt negatief beoordeeld (score -1).

In het plan-MER is, in overeenstemming met de adviezen, opmerkingen en bezwaren, het gedeelte over de aanlegfase bijkomend verduidelijkt. Zo is in de discipline lucht toegevoegd: *“Voor de aanlegfase bestaan milderende maatregelen om impact door stoffen bijgevolg ook om zo de mogelijke verspreiding van PFAS via de lucht te kunnen milderen.”* Eventuele effecten van de werkzaamheden in de aanlegfase die mogelijk worden gemaakt door het plan zijn niet van die aard dat ze leiden tot de niet uitvoerbaarheid van het plan. Ook zijn deze niet dermate onderscheidend voor de verschillende alternatieven dat ze tot een andere keuze zouden leiden.

Zoals toegelicht in het plan-MER volstaat de vigerende wetgeving zodat ook in de aanlegfase geen significant negatieve effecten verwacht worden. Uit het gevoerde effectenonderzoek blijken geen significant negatieve effecten die bijkomende milderende maatregelen vereisen tijdens de aanlegfase, zoals maatregelen aanvullend op de vigerende wetgeving.

Na deze planfase volgt nog een projectfase. In functie van de omgevingsvergunningsaanvragen voor het concrete project zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden. In de project-MERs zal de aanlegfase uitvoerig onderzocht worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot methodologische verduidelijkingen in het plan-MER, namelijk een verdere verduidelijking met betrekking tot de aanlegfase.

A.19. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat nagelaten is de impact van stikstof en PFAS en de gevolgen ervan te onderzoeken bij de opmaak van voorliggend GRUP, dat deze aspecten bijgevolg niet of op een gebrekkige wijze betrokken zijn bij de opmaak van de passende beoordeling in het kader van de habitattoets en dat de plannende overheid zo artikel 36ter van het Natuurdecreet miskent.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER en de passende beoordeling bij het GRUP. Hierin is de stikstofdepositie ten gevolge van het plan en de mogelijke impact op de voor dit plangebied relevante instandhoudingsdoelstellingen onderzocht. De wijzigingen die het plan teweegbrengt op de verkeerstromen, zowel naar omvang als locatie, zijn beschreven in het plan-MER. De daaruit voortvloeiende relevante wijzigingen van verkeersemisies, zoals geluids- en luchtemisies, zijn eveneens onderzocht in het plan-MER. Deze vormen de input voor de beschrijving van de impact op de biodiversiteit, en specifiek ook op de speciale beschermingszones. In de passende beoordeling is de effectengroep eutrofiëring onderzocht. De passende beoordeling besluit dat het plan niet leidt tot een betekenisvolle aantasting op de voorkomende Europees beschermde soorten of van de natuurlijke kenmerken van de Speciale Beschermingszones.

In het plan-MER is ook het risico op PFAS-verontreiniging ten gevolge van het plan onderzocht. Het plangebied overlapt met alle locatiespecifiek vastgestelde no regret-zones ingesteld op basis van de beschikbare data over aanwezigheid van PFAS in de regio rond de 3M-fabriek in Zwijndrecht. Daarnaast zijn er ter hoogte van het plangebied nog enkele bijkomende, preventief ingestelde no regret-zones aangeduid, waarbinnen beperkingen op bodem- en grondwatergebruik gelden.

Door de (her)aanleg van bijvoorbeeld de wegenisinfrastructuur, de aanleg van grachten/waterloop en de realisatie van buffer- en infiltratievoorzieningen zal bodemmateriaal worden uitgegraven. Een risico op potentiële verspreiding van de PFAS-verontreiniging is niet volledig uit te sluiten en de impact van het plan op een wijziging in de bodemkwaliteit is relevant doorheen heel het plangebied. Gezien steeds de vigerende wetgeving opgevolgd dient te worden wordt deze impact beperkt negatief beoordeeld (score -1). Ook bij bemaling, onder meer voor het verleggen van leidingen of voor het aanleggen van de wegenisinfrastructuur, is er een risico op het aantrekken of verspreiden van bodem- en grondwaterverontreinigingen, onder meer PFAS. Omwille van het tijdelijke karakter van de bemalingen en rekening houdend met de vigerende wetgeving wordt er niet verwacht dat verontreinigingen over een significante afstand verspreid zullen worden. De impact van de werken op (PFAS-)verontreiniging wordt beperkt negatief beoordeeld (score -1).

Het plan leidt niet tot noemenswaardige effecten op de aanwezige fauna en flora door reeds aanwezige vervuiling. Bij (grond)werken kan het zijn dat er voor sommige soorten tijdelijk een hogere blootstelling is aan deze aanwezige pollutanten. Er bevinden zich in het plangebied echter geen vervuilingsbronnen die een acuut gevaar opleveren. Deze tijdelijke verhoging van de blootstelling veroorzaakt dan ook geen negatieve effecten op de in de planomgeving aanwezige soorten. Uiteraard geldt dit ook voor de Europees beschermde habitats en de soorten waarvoor de speciale beschermingszone is afgebakend of die in het gebied voorkomen en de Bijlage III soorten van het Natuurdecreet.

Dit aspect is bijkomend verduidelijkt in het plan-MER.

Omdat er door het plan geen relevante impact van PFAS zal zijn op aanwezige soorten en habitats is het bijgevolg niet nodig om deze milieudruk die niet relevant is, in de passende beoordeling op te nemen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot verduidelijkingen in het plan-MER inzake PFAS-verontreiniging.

A.20. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de zuidelijke parallelweg tussen Kemzeke en Vrasene, komende van Sint-Gillis-Waas (de Duikeldam) te verlengen tot aan het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Hierin wordt geargumenteed dat enkel zo de N451 een 'dorpenweg' kan worden, want de N451 is, samen met de Schoorhavenweg, in voorliggend plan nodig om de verbinding te maken met de WOW en met het complex Waaslandhaven-West. Een zuidelijke parallelweg zou vermijden dat het (dorpen)verkeer vanuit het zuiden moet rondrijden via de Schoorhavenweg en dat op de Schoorhavenweg en op de verbindingsweg E34-WOW haven- en dorpenverkeer wordt gemengd. De plandoelstelling 'haven- en dorpenverkeer

scheiden' zou niet zijn bereikt in voorliggend GRUP. Bijkomend wordt in sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen gevraagd om een knip te overwegen ter hoogte van de Schoorhavenweg, met name tussen rotonde N451-Schoorhavenweg en rotonde Schoorhavenweg-Havinkbeekstraat-Steentijdstraat. Enkel zo zou een effectieve scheiding tussen dorpen- en havenverkeer gerealiseerd worden.

De Vlaamse regering verwijst naar het plan-MER bij het GRUP. Die legt uit dat met 'dorpenverkeer' het lokaal verkeer bedoeld is, het verkeer dat als herkomst en/of bestemming één van de omliggende dorpen heeft. Het dorpenverkeer onderscheidt zich van het havenverkeer doordat het havenverkeer zich afspeelt tussen de haven en het hoofdwegennet. De omschrijving van de term 'dorpenverkeer' is in de toelichtingsnota bij het GRUP, in overeenstemming met de adviezen, opmerkingen en bezwaren, volledig in overeenstemming gebracht met de omschrijving ervan in het plan-MER.

Ook legt de toelichtingsnota uit dat met de afschaffing van het complex Vrasene voldaan wordt aan de plandoelstelling om het dorpen- en havenverkeer te scheiden. Tot slot is in de toelichtingsnota het verkeer komende van de N451 dat zich verplaatst over de (aangepaste) Schoorhavenweg richting het nieuwe complex Waaslandhaven-West, en zich dus mengt met havenverkeer, beschouwd als doorgaand verkeer richting de autosnelweg.

Op de N451 bevindt zich het 'dorpenverkeer', het verkeer dat als herkomst en/of bestemming één van de dorpen heeft, bijvoorbeeld het verkeer tussen dorpen, of bijvoorbeeld het verkeer komende uit die dorpen richting de haven of het hogere wegennet (of omgekeerd). Op de N451 bevindt zich ook verkeer tussen enerzijds de omliggende lokale bedrijventerreinen en anderzijds de haven of het hogere wegennet. Door het plan, met name door de rechtstreekse aansluiting van WOW op de E34 ter hoogte van het nieuwe complex Waaslandhaven-West, zal de N451 geen havenverkeer meer bevatten. In die zin is ter hoogte van de N451 het dorpen- en havenverkeer gescheiden.

Uit het gevoerde effectenonderzoek blijken geen significant negatieve effecten die milderende maatregelen vereisen zoals een knip ter hoogte van de Schoorhavenweg om te vermijden dat havenverkeer zich via de Schoorhavenweg verplaatst naar de N451. Door de afschaffing van het complex Vrasene-Verrebroek is er vanaf de N451 geen rechtstreekse aansluiting meer naar de E34. Er is bijgevolg geen reden meer voor het havenverkeer, zijnde het verkeer tussen de haven en het hoofdwegennet, om zich te begeven naar de N451.

De (aangepaste) Schoorhavenweg, het complex Watermolen en de verbinding WOW-E34 zijn infrastructuren in het havengebied. Ter hoogte van deze infrastructuur raakt verkeer uit de dorpen dat zich verplaatst richting het hoofdwegennet (of omgekeerd) gemengd met havenverkeer. Gezien de havencontext is een atypische verhouding tussen vracht- en wagenverkeer op deze infrastructuur niet uit te sluiten. Uit het effectenonderzoek blijken geen significant negatieve effecten op het vlak van verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid ter hoogte van deze infrastructuur. In het referentieontwerp is rekening gehouden met lichtengeregelde kruispunten ter hoogte van het complex Watermolen en het complex Waaslandhaven-West, met invoegstroken en met een ontwerpsnelheid van max. 70 km/u ter hoogte van de betreffende infrastructuur. Deze

maatregelen leiden tot een voldoende vlot en veilig verkeer. Voorliggend GRUP laat deze maatregelen toe.

In het plan-MER zijn alternatieven onderzocht die het verkeer uit de dorpen en richting het hogere wegennet langer gescheiden houden van het havenverkeer: twee complexen (behoud van het complex Vrasene-Verrebroek) in plaats van één en varianten met parallelwegen. Deze oplossingen hebben echter meerdere nadelen ten opzichte van het gekozen alternatief, onder meer de inname van meer landbouwgrond en meer verharding. In de toelichtingsnota is uitvoerig gemotiveerd waarom de Vlaamse Regering geen van deze alternatieven verkiest.

De Vlaamse regering heeft dus met kennis van de onderscheidende effecten de voor- en nadelen afgewogen en gekozen voor het alternatief waarbij de (aangepaste) Schoorhavenweg, het complex Watermolen en de verbinding WOW-E34 de verschillende verkeersstromen samenbrengen om aan te sluiten op het hoofdwegennet.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot een aanpassing van de toelichtingsnota bij het GRUP, namelijk het in overeenstemming brengen van de omschrijving van de term 'dorpenverkeer' met de omschrijving ervan in het plan-MER op meerdere plaatsen in de toelichtingsnota, onder meer waar de term wordt omschreven, maar ook bij de motivering om geen parallelwegen te voorzien. In het plan-MER is toegevoegd dat de ontwerpsnelheid voor de verbinding WOW-E34 70 km/u is. Deze aanpassing vereist geen aanpassing van de modellering en het referentieontwerp.

A.21. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of ontwikkelingen zoals ECA (realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen) en WOW (Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven) wel of niet deel uitmaken van de referentiesituatie en om ook een referentietoestand te onderzoeken zonder ECA, WOW en Haventracé omdat het niet zeker is dat deze projecten gerealiseerd zijn vóór het GRUP E34-west.

De Vlaamse Regering verwijst naar zowel het plan-MER als de toelichtingsnota bij het GRUP, waarin is opgesomd welke plannen en projecten deel uitmaken van de referentietoestand. Dit is de situatie ten opzichte van dewelke de milieueffecten van het plan zijn afgetoetst. Zowel de realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA), met onder meer het Tweede Getijdendok en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW), als het Haventracé betreffen beslist beleid (zie voorkeursbesluit ECA en Routeplan 2030) en maken deel uit van de referentietoestand. In het plan-MER is de referentietoestand voor alle te onderzoeken disciplines uitvoerig toegelicht in hoofdstuk 4.1 'Plannen en projecten die deel uitmaken van de referentietoestand'. Waar nodig zijn in het plan-MER bijkomende verduidelijkingen toegevoegd.

Het onderzoeken op planniveau van bijkomende gefaseerde referentiesituaties, waarbij bijvoorbeeld ECA, het Tweede Getijdendok, WOW en/of het Haventracé niet zijn

gerealiseerd, biedt weinig meerwaarde. Bij het niet realiseren van ECA en/of het Haventracé bijvoorbeeld zouden de verkeersstromen immers kleiner zijn, en bijgevolg ook de verkeersemisseries. In het plan-MER is het worstcasescenario onderzocht.

De Vlaamse Regering merkt op dat het op het ogenblik van de vaststelling van voorliggend GRUP niet duidelijk is of alle plannen en projecten in de referentietoestand ook effectief gerealiseerd zullen zijn gelijktijdig met de realisatie van het GRUP E34-west. Bij de uitwerking van het project-MER voor de E34-west zal opnieuw een referentietoestand worden bepaald. De stand van zaken van de plannen en projecten genoemd in de referentietoestand in het plan-MER zal mede bepalend zijn voor de referentietoestand in het project-MER. Mogelijks dienen naar aanleiding van het project-MER voor de E34-west meerdere referentietoestanden te worden beschouwd. Dit is opgenomen in de toelichtingsnota bij voorliggend GRUP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden tot verduidelijkingen van het plan-MER in zake de beschrijving van de referentietoestand.

B. Adviezen, bezwaren en opmerkingen die geen aanleiding geven tot aanpassing van het GRUP

De volgende onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot een aanpassing van het plan. Onderdelen van adviezen, bezwaren en opmerkingen hebben betrekking op specifieke onderwerpen of thema's. Bij de behandeling van deze adviezen, bezwaren en opmerkingen werden deze onderdelen gegroepeerd volgens deze thema's. De behandeling van de adviezen, bezwaren en opmerkingen volgens de verschillende onderwerpen moeten steeds in samenhang met elkaar gelezen worden.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot (verkeers)leefbaarheid

B.1. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de passage uit het Ommelandverbond over digitale camera's al in voorliggend plan te integreren opdat de N451 effectief een dorpenweg zou worden.

De Vlaamse regering verwijst naar de toelichtingsnota waarin is vermeld dat met de afschaffing van het complex Vrasene voldaan wordt aan de plandoelstelling om het dorpen- en havenverkeer te scheiden. Het GRUP ondersteunt de visie om de N451 te beschouwen als een 'dorpenweg'. De verdere uitwerking en handhaving van deze visie worden niet op planniveau vastgelegd.

De bezwaarindiener verwijst naar het Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op linkerscheldeoever (het ommelandverbond), op 20/04/2022 ondertekend door 13 partijen, meer in het bijzonder

naar paragraaf 5.1.1. Verkeerscamera's zijn nodig om overtredingen (snelheid en tonnage) sneller op te sporen en eenvoudiger te bestraffen. InterWaas kan dit coördineren in het Waasland, onder hoofdstuk 5.1. Sluipverkeer: het sluipverkeer van vrachtwagens in woonkernen op LSO mag niet toenemen.

In het kader van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' wordt de meest optimale inpassing van vrachtwagensluizen op het onderliggend wegennet in de omgeving van de haven onderzocht en wordt een concreet actieplan opgesteld om doorgaand vrachtverkeer te weren uit kwetsbare zones.

Uit het effectenonderzoek bij voorliggend GRUP blijken geen significante effecten die milderende maatregelen vereisen in het kader van dit GRUP zoals de opmaak van een dergelijk onderzoek en actieplan.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.2. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat voorliggend plan de dorpskernen Vrasene en Verrebroek niet zal ontlasten, dat het geen maatregelen bevat die voor de omliggende dorpen een verbetering qua bereikbaarheid of leefbaarheid zijn, dat het zwaar verkeer tussen Sint-Niklaas en de E34 langs de N451 door Nieuwkerken-Waas en Vrasene dorp zal blijven rijden.

De Vlaamse regering verwijst naar de plandoelstellingen van het GRUP, die onder meer een volwaardige aansluiting van de Waaslandhaven op de E34 mogelijk maken, het dorpen- en havenverkeer scheiden en de infrastructuur ruimtelijk en landschappelijk inpassen.

Het ontlasten van het verkeer in de omliggende dorpen, onder meer Verrebroek, Vrasene, Nieuwkerken-Waas en het verminderen van de bestaande verkeershinder ten gevolge van het zwaar verkeer tussen Sint-Niklaas en de E34 langs de N451 behoren niet tot de plandoelstellingen van dit GRUP.

De Vlaamse Regering verwijst voor deze doelstellingen naar het regionaal mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden.

In de milieueffectenbeoordeling is de impact van het GRUP E34-west op de verkeersleefbaarheid in de omgeving als verwaarloosbaar beschouwd omdat de verkeersintensiteit, met name de gereden kilometers op het onderliggend wegennet ten gevolge van dit plan, niet of nauwelijks zal toenemen ten opzichte van de referentietoestand.

Tot slot verwijst de Vlaamse Regering naar de plandoelstelling 'een performant fietsnetwerk voorzien' en de uitwerking ervan die leidt tot de opname van een aantal extra fietsverbindingen (zie artikel 2 en 4). De nieuwe fietsverbindingen ondersteunen het fietsgebruik (functioneel en recreatief). Zo dragen ze bij aan de modal shift en mogelijk op lange termijn en onrechtstreeks aan een positieve impact op de verkeersleefbaarheid.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.3. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat een bufferdijk onvoldoende is om het dorp Vrasene leefbaar te krijgen, dat elk tracé kilometers lang zou moeten worden ondertunneld, zoals in Antwerpen.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, opgenomen als bijlage IV, waarin de effecten van de verschillende alternatieven en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatieven) op planniveau onderzocht werden. Er werden in dit plan-MER aannames of plangeïntegreerde maatregelen en milderende maatregelen opgenomen. Voor al deze aannames of plangeïntegreerde maatregelen en milderende maatregelen is in de toelichtingsnota, in de milieuverklaring, opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald en verankerd zijn in het plan.

Zo bevat het grafisch plan een gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur. De bijhorende stedenbouwkundige voorschriften leggen ten zuiden van de E34 en ten oosten van de N451 een continue bufferdijk op. Lokaal kan hij onderbroken zijn en vervangen worden door een geluidsscherm.

Uit het milieueffectenonderzoek volgt geen noodzaak tot bijkomende bufferende maatregelen. Evenmin blijkt uit het milieueffectenonderzoek dat ingrepen zoals een ondertunneling van de E34 aangewezen zouden zijn.

Het 'leefbaar maken' van het dorp Vrasene is geen plandoelstelling van voorliggend GRUP. De Vlaamse Regering verwijst voor deze doelstellingen naar het regionaal mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.4. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat het eerlijk zou zijn om in/rond de dorpskern van Vrasene compensatie te voorzien waaraan de lokale bevolking iets heeft (zoals het plan compensatie voorziet voor de inname van overstromingsgevoelig gebied), dat een bufferdijk te beperkt is.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, opgenomen als bijlage IV, waarin de effecten van de verschillende alternatieven en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatieven) op planniveau onderzocht werden. Er werden in dit plan-MER aannames of plangeïntegreerde maatregelen en milderende maatregelen opgenomen. Voor al deze aannames of plangeïntegreerde maatregelen en milderende maatregelen is in de toelichtingsnota, in de milieuverklaring, opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald en verankerd worden in het plan.

De compensatie voor de ingenomen overstromingsgevoelige gebieden is bijvoorbeeld een plangeïntegreerde maatregel. Deze compensatie dient zich te bevinden in de onmiddellijke omgeving van het huidig overstromingsgevoelig gebied. In de stedenbouwkundige voorschriften van artikel 2. Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van

infrastructuur, zijn hiervoor bepalingen opgenomen. In het plan-MER, in de discipline water, is geconcludeerd dat de in het plan voorziene compensatie voor de ingenomen overstromingsgevoelige gebieden en buffering voor het afstromend water voldoende is. Uit het effectenonderzoek volgt geen noodzaak tot bijkomende compensaties ter hoogte van de dorpskern.

Ook leggen de stedenbouwkundige voorschriften in artikel 2 ten zuiden van de E34 en ten oosten van de N451 een continue bufferdijk op. Lokaal kan hij onderbroken zijn en vervangen worden door een geluidsscherm.

Uit het milieueffectenonderzoek volgt geen noodzaak tot bijkomende bufferende maatregelen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot mobiliteit

B.5. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de zuidelijke parallelweg tussen Kemzeke en Vrasene, komende van Sint-Gillis-Waas (de Duikeldam) te verlengen tot aan het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Een **zuidelijke parallelweg** zou vermijden dat het verkeer vanuit het zuiden moet rondrijden via de Schoorhavenweg. Het voorliggend plan zonder zuidelijke parallelweg zal het (vracht)verkeer komende van Sint-Gillis-Waas en Vrasene via de omleiding langs de Schoorhavenweg tot dicht tegen de kern van Verrebroek brengen en bijgevolg een grote impact hebben op de leefbaarheid van Verrebroek.

Bovendien is de bestaande aantakking van de Duikeldam op de N451 gevaarlijk en niet vlot, efficiënt en logisch: het (vracht)verkeer komende van Sint-Gillis-Waas moet via een moeilijke bocht en vervolgens twee baanvakken oversteken richting E34/haven zonder verkeerslichten.

Sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen stellen een compacte aansluiting voor van deze zuidelijke dubbelrichting parallelweg op het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Andere adviezen, bezwaren en opmerkingen stellen voor de zuidelijke parallelweg via een nieuw rondpunt aan te sluiten op het nieuwe complex Waaslandhaven-West.

Ook wordt gevraagd in sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen om de bestaande aantakking van de Duikeldam op de N451 te supprimeren en te vervangen door een nieuwe aantakking van de zuidelijke parallelweg aan de oostzijde van de N451.

In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt geargumenteed dat het onderzoek voor de zuidelijke parallelweg/verlenging Duikeldam niet mag worden verschoven naar het planproces voor de verbindingsweg N70-E34

De Vlaamse regering verwijst naar het milieueffectenonderzoek, opgenomen als bijlage IV, waarin varianten met parallelwegen onderzocht zijn. In de toelichtingsnota, bijlage IIa, is uitvoerig gemotiveerd waarom de Vlaamse Regering gekozen heeft voor een alternatief zonder parallelwegen. Onder meer volgende argumenten zijn van belang:

- 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 geen noodzaak voor een parallelweg voor de afwikkeling van het verkeer. De Schoorhavenweg is voldoende uitgerust om het verkeer komende van de N451 en richting de haven of het hogere wegennet (of omgekeerd) op te nemen. M.a.w. hij kan de gemodelleerde verkeersintensiteiten aan. Dit geldt ook voor de rotonde N451-Schoorhavenweg 'rotonde Wit Huis' en de rotonde die het LPW West en Aven Ackers aansluit op de Schoorhavenweg. Dit blijkt duidelijk uit de uitgevoerde microsimulaties.
- De varianten met parallelwegen nemen meer landbouwgrond in en vergen meer verharding.
 In het plan-MER is op schetsontwerpniveau de impact van parallelwegen onderzocht. Er is een variant bekeken met een enkelrichting parallelweg aan beide zijden van de E34 en een variant met een dubbelrichting parallelweg aan de zuidzijde van de E34. Het uitgangspunt bij de schetsontwerpen was telkens om zo min mogelijk ruimte in te nemen, maar ook om de ontwerprichtlijnen voor weginfrastructuur te respecteren. Daardoor snijdt de aansluiting van de zuidelijke dubbelrichting parallelweg op het Hollands complex Waaslandhaven-West diep in het landbouwgebied. Een verlenging van de bestaande Duikeldam (= dubbelrichting) zou, net als de zuidelijke dubbelrichting parallelweg, via een bocht aansluiten op het Hollands complex Waaslandhaven-West en bijgevolg diep in het landbouwgebied snijden. Enkel in geval van een enkelrichting parallelweg kan een aansluiting op de op- en afritten overwogen worden.
 De dubbelrichting parallelweg/verlengde Duikeldam via een rotonde aansluiten op het Hollands complex is niet onderzocht. De varianten die wel onderzocht zijn, zijn eenvoudiger qua oplossing en blijken te volstaan voor onder meer de verkeersafwikkeling. Bijgevolg is er geen reden om moeilijkere oplossingen te onderzoeken.
- Het verlengen van de bestaande Duikeldam (= bestaande parallelweg tussen complex Kemzeke en complex Vrasene, een lokale weg) zou sluipverkeer op de Duikeldam richting het complex Waaslandhaven-West aantrekken. Als er filevorming/vertraging op de E34 ontstaat, zou bv. een deel van het verkeer richting Antwerpen in Kemzeke afrijden en via de Duikeldam sluipen (en omgekeerd).

Het referentieontwerp, waarbij de Duikeldam niet is verlengd, maar aansluit op de N451, strookt met de principes van het regionaal mobiliteitsplan Waasland en de functie van de Duikeldam daarin. De Duikeldam is er aangeduid als een lokale weg en als een aanrijroute voor vrachtverkeer. Een aanrijroute is overeenkomstig het mobiliteitsplan bedoeld voor het verzamelen van herkomst- en bestemmingsvracht tussen bedrijventerreinen en de regionale vrachtroutes of hoofdvrachtroutes. Bijgevolg heeft de Duikeldam louter een bestemmingsfunctie.

Dat blijkt ook uit het regionaal mobiliteitsplan waarin is gesteld: *“In reguliere situaties gebruikt doorgaand vrachtverkeer altijd maximaal de hoofdvrachtroutes. Bij verstoringen kan doorgaand vrachtverkeer ook gebruik maken van de regionale vrachtroutes om mazen van hoofdvrachtroutes te doorsnijden. ‘Re-routing’ over aanrijroutes of lokale vrachtroutes is echter nooit toegelaten”*.

Het vrachtverkeer komende van de aanrijroute van Duikeldam zal zich richting E34 of de haven (of omgekeerd) verplaatsen via een stuk van de N451, namelijk het gedeelte tussen het kruispunt Duikeldam-N451 en de rotonde N451-Schoorhavenweg ‘rotonde Wit Huis’. Dit vrachtverkeer is geen havenverkeer (= het verkeer tussen de haven en het hoofdwegennet). Op de N451 bevindt zich dorpenverkeer (= verkeer dat als herkomst en/of bestemming één van de dorpen heeft) en verkeer komende van omliggende lokale bedrijventerreinen, bv. Kluizenmolen, richting de haven of het hogere wegennet (of omgekeerd). Door het plan zal de N451 geen havenverkeer meer bevatten. In die zin is ter hoogte van de N451, die een lokale weg is, het dorpen- en havenverkeer gescheiden. Voorliggend GRUP heeft niet als doelstelling om het verkeer op de N451 te beperken tot enkel verkeer tussen dorpen.

Het (vracht)verkeer komende van Duikeldam zal zich richting E34 (of omgekeerd) verplaatsen via een stuk van de N451. Het betreffende gedeelte van de N451 is buiten de dorpskernen gelegen. Het (vracht)verkeer heeft er geen of een verwaarloosbare impact op de verkeersleefbaarheid van de kernen.

Uit de plandoelstelling van voorliggend GRUP, noch uit het effectenonderzoek blijkt een noodzaak tot optimalisatie van de bestaande omliggende infrastructuur zoals Duikeldam of de N451. Na deze planfase volgt nog een projectfase. In functie van de omgevingsvergunningsaanvragen voor het concrete project zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden. In deze projectfase kan mogelijks wel blijken dat een optimalisatie van sommige bestaande omliggende infrastructuur wenselijk is. Zo kunnen de bestaande kruispunten Duikeldam-N451 en rotonde N451-Schoorhavenweg ‘rotonde Wit Huis’ worden herbekeken. Voorliggend GRUP verhindert dat niet. Ook laat voorliggend GRUP toe de aansluiting van Duikeldam op de N451 te optimaliseren en daarbij de arm van het bestaande op- en afrittencomplex Vrasene te gebruiken.

Tot slot verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota bij het GRUP die stelt dat 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 realisatie van een verbindingsweg N70-E34 is geen doelstelling van voorliggend planproces. Daarvoor is een apart planproces opgestart, met name de opmaak van het GRUP Verbindingsweg N70-E34, waarvan de startnota door de Vlaamse Regering werd goedgekeurd op 14 juli 2023. Wel is deze verbindingsweg N70-E34 meegenomen als ontwikkelingsscenario. Voorliggend GRUP maakt een aansluiting van de verbindingsweg op de N451 of op het nieuwe complex Waaslandhaven-West niet onmogelijk.

Hoe de aantakking van de verbindingsweg N70-E34 op het hoger wegennet precies dient te gebeuren, of hierbij ook een parallelstructuur nodig is, dient verder te worden onderzocht en gemodelleerd in het planproces van het GRUP Verbindingsweg N70-E34, onder meer in functie van lokale verkeersafwikkelingen. Voor de plandoelstellingen van voorliggend GRUP is geen nood aan een parallelstructuur. In tegendeel zelfs, een parallelstructuur zou heel wat nadelen hebben. Of een parallelstructuur nodig is in functie van de verbindingsweg N70-E34 is op dit moment nog onvoldoende duidelijk. De urgentie van het GRUP E34-west (zie ook plandoelstellingen) is van die aard dat de Vlaamse Regering verkiest niet te wachten op het lopende onderzoek in het kader van het GRUP voor de verbindingsweg N70-E34.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.6. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden alternatieve inrichtingen voor het complex Waaslandhaven-West aangeraden, zoals een kluifrotonde met een vlechtstructuur.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen, volgens dewelke geopteerd is voor inrichtingsconcepten met een minimale ruimte-inname. Ook verwijst de Vlaamse Regering naar het milieueffectenonderzoek waarin op planniveau de effecten van de inrichting van het complex Waaslandhaven-West als een klassiek Hollands complex zijn onderzocht. Hieruit blijkt dat dit inrichtingsconcept voldoende capaciteit biedt, leesbaar en compact is en bovendien het ontwikkelingsscenario met de verbindingsweg N70-E34 niet hypothekeert.

Ook verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota bij het GRUP en naar het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. Voor de opmaak van het GRUP is een referentieontwerp gebruikt. Ter hoogte van het complex Waaslandhaven-West gaat het referentieontwerp uit van een Hollands complex. Maar niet alle elementen uit het referentieontwerp zijn verankerd in de verordenende delen van het GRUP. Zo is de concrete kruispuntinrichting, in dit geval 'Hollands complex', niet opgenomen, maar bestemt het GRUP de ruimte waarbinnen een Hollands complex mogelijk is.

Om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren is in de planfase nog een marge op de ruimte-inname genomen. Deze bedraagt ongeveer 15 meter extra vanaf de grens van de verharding zoals opgenomen in het referentieontwerp. Ter hoogte van het complex Waaslandhaven-West is een ruimere marge voorzien omdat hier extra kunstwerken noodzakelijk zijn en de exacte hoogte en hellingen van taluds in deze planfase nog niet gedetailleerd zijn berekend. Ter hoogte van het Liefkenshoekspoor is aangesloten op het gebied voor spoorinfrastructuur uit het GRUP Liefkenshoek spoortunnel.

Enkel de noodzakelijke elementen zijn opgenomen in de verordenende delen van het GRUP om voldoende flexibiliteit te behouden voor de toekomst. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere technische oplossingen nodig of wenselijk zijn. Enkel de essentiële elementen, noodzakelijk voor het bereiken van de plandoelstellingen en om een

correct juridisch-planologisch kader te bereiken, krijgen een doorvertaling in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Zo is de concrete kruispuntinrichting geen essentieel element en is het belangrijk dit niet stringent vast te leggen, maar nog een zekere graad van flexibiliteit te voorzien om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken.

Wel moet bij de verdere uitwerking in de omgevingsvergunningsaanvraag de concrete kruispuntinrichting ingepast worden binnen het op het grafisch plan afgebakende gebied voor wegeninfrastructuur. Tevens moeten de stedenbouwkundige voorschriften worden nageleefd, zodat de ruimte-inname zoveel mogelijk beperkt zal moeten worden, het complex compact en zo eenvoudig mogelijk moet zijn en de infrastructuur ruimtelijk, functioneel en landschappelijk moet worden ingepast.

De concrete kruispuntinrichting zal dus in de omgevingsvergunningsaanvraag worden uitgewerkt. Binnen de grenzen van het bestemmingsgebied en de stedenbouwkundige voorschriften kunnen dan optimalisaties gebeuren ten opzichte van het referentieontwerp, onder andere op vlak van kruispuntvorm. Het plan bepaald hiervoor de nodige voorwaarden.

De in sommige bezwaren voorgestelde alternatieve kruispuntinrichtingen zijn minder compact, minder goed leesbaar en duurder dan een Hollands complex. Ze zijn eerder bedoeld voor situaties met meer aantakkingen en met een andere verhouding doorgaand verkeer versus links afslaand verkeer. Hoewel het GRUP zich er niet rechtstreeks over uitspreekt, komen deze kruispuntinrichtingen wellicht niet in aanmerking omdat ze onvoldoende beantwoorden aan de in de stedenbouwkundige voorschriften vooropgestelde randvoorwaarden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.7. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt opgemerkt dat, door het schrappen van het complex Vrasene/Verrebroek en het ontbreken van parallelwegen, veel extra verkeer via de (rechtgetrokken) Schoorhavenweg, het complex Watermolen (T-kruispunt) en het complex Waaslandhaven-West naar/van de E34 moet. Er wordt gevreesd dat het complex Watermolen, de twee T-kruispunten, een bottleneck zal zijn, dat aan de lichtengeregelde kruispunten opstoppen, files en lange wachttijden zullen zijn. De T-kruispunten zullen veel vrachtverkeer uit de haven, op de spitsuren woon-werkverkeer dat ook van verderaf komt en, in geval de verbindingsweg N70-E34 op de N451 zou aansluiten, lokaal (economisch) verkeer uit het Waasland richting de E34 moeten kunnen afwikkelen. Er wordt gevraagd de T-kruispunten voldoende robuust te voorzien. Er wordt gevraagd of de route voldoende is onderzocht, ook in geval van calamiteiten. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt een Nederlands rondpunt (2 baanvakken met voorsortering en verhoging tussen de baanvakken) geadviseerd in plaats van een lichtengeregeld T-kruispunt, om een bottleneck te vermijden.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, opgenomen als bijlage IV, waarin de effecten van de verschillende alternatieven en het uiteindelijke ontwerpvoorstel (gekozen

combinatie van alternatieven) op planniveau onderzocht werden. Hieruit blijkt dat het in het GRUP gekozen alternatief voor het complex Watermolen, zijnde twee lichtengeregelde T-kruispunten, voldoet op vlak van verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer, voor zowel ochtend- als avondspits. De beperkte verliestijden aan de kruispunten, de noordelijke en zuidelijke T, zijn aanvaardbaar.

Volgens het plan-MER kennen alle opties in het GRUP, het plan in zijn geheel, een voldoende vlotte doorstroming van het gemotoriseerd verkeer, zowel op het hoofdwegennetwerk als op het onderliggend netwerk, en kunnen de verkeersstromen op de verschillende kruispunten afdoende afwikkelen.

Het is niet de bedoeling en niet aangewezen om het wegennet rond Antwerpen inclusief de haven zo te voorzien dat accidentele calamiteiten kunnen opgevangen worden zonder filevorming. Dergelijke benadering is achterhaald. Dit zou een enorme uitbreiding van de weginfrastructuur vragen. Bovendien zou deze bijkomende wegcapaciteit waarschijnlijk zeer veel verkeer aantrekken, waardoor het netwerk opnieuw niet robuust is bij accidentele calamiteiten.

Wel zijn de knooppunten in het referentieontwerp getoetst op robuustheid, zodat geen van deze knooppunten een bottleneck wordt in het netwerk. Het netwerk is zo ontworpen om geen structurele files te hebben.

In het plan-MER zijn de verschillende alternatieven, ook deze voor het complex Watermolen, getoetst aan de verkeersintensiteiten afkomstig uit het regionaal verkeersmodel Antwerpen van de Vlaamse Overheid. In dit model is de uitbouw van het nieuwe containerdok (complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen, Tweede Getijdendok) mee opgenomen.

Voor de opmerkingen over het bijkomende verkeer ten gevolge van de verbindingsweg N70-E34 verwijst de Vlaamse Regering naar het ontwikkelingsscenario dat in dat verband is onderzocht in het plan-MER en waaruit blijkt dat het GRUP de mogelijke aanleg van de verbindingsweg niet hypothekeert.

Verder verwijst de Vlaamse Regering naar de toelichtingsnota waarin is opgenomen dat de Vlaamse Regering ter hoogte van het complex Watermolen kiest voor twee lichtengeregelde T-kruispunten onder meer omdat dit alternatief zorgt voor beduidend minder ruimtebeslag, minder verharding, een betere aansluiting bij de bestaande infrastructuur en bijgevolg minder versnippering, een betere landschappelijke inpassing.

Tot slot verduidelijkt de Vlaamse Regering dat we ons momenteel in de planfase bevinden. In deze fase worden op basis van het gelopen onderzoek en het referentieontwerp de bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn.

De exacte inrichting van de infrastructuur wordt niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase waarbij het ontwerpvoorstel dat vertaald werd in het plan verder wordt gedetailleerd en uitgewerkt. De exacte inrichting van de

kruispunten en het aantal rijstroken op elk onderdeel zullen op dat moment ook verder uitgewerkt worden. In de projectfase zullen de knooppunten opnieuw getoetst worden op een zekere robuustheid zodat geen van deze knooppunten een bottleneck wordt in het netwerk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.8. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om het op- en afrittencomplex Vrasene/Verrebroek omwille van veiligheid, efficiëntie en vlotheid te behouden, eventueel enkel voor personenwagens, eventueel geïntegreerd met het nieuwe complex Waaslandhaven-West.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, opgenomen als bijlage IV, waarin alternatieven met een behoud van het complex Vrasene zijn onderzocht. Waarom de Vlaamse Regering besloot om het complex Vrasene op te heffen, is uitvoerig gemotiveerd in de toelichtingsnota: geen toename van het aantal op- en afritten en het aantal weefbewegingen en bijgevolg een beter leesbaar verkeerssysteem, een veiligere oplossing met minder ruimte-inname, minder inname van landbouwgrond en minder verharding.

Door het opheffen van het complex Vrasene en het voorzien van een nieuw complex Waaslandhaven-West veranderen de verkeerstromen aan de rotonde N451-Schoorhavenweg 'rotonde Wit Huis' ten opzichte van de bestaande situatie:

- Havenverkeer (= verkeer tussen de haven en het hoofdwegennet) zal niet meer passeren langs de rotonde.
- Verkeer komende van Vrasene en Duikeldam (zuidelijk deel van de N451) richting het hoofdwegennet of omgekeerd zal nu wel passeren langs deze rotonde.

De omrijfactor voor het verkeer, komende van het zuiden van de E34, dat zich nu via de (aangepaste) Schoorhavenweg zal verplaatsen naar de E34, of omgekeerd, is verwaarloosbaar op het totale traject van dit verkeer. Verkeer van en naar het hoofdwegennet legt immers steeds een langere afstand af.

Uit de verkeersmodelleringen blijkt dat de rotonde N451-Schoorhavenweg 'rotonde Wit Huis' voldoende is uitgerust om het verkeer komende van de N451 en richting de haven of het hogere wegennet (of omgekeerd) op te nemen. M.a.w. zij kan de gemodelleerde verkeersintensiteiten aan. Dit blijkt duidelijk uit de uitgevoerde microsimulaties.

De (aangepaste) Schoorhavenweg, het complex Watermolen en de verbinding WOW-E34 zijn infrastructuren in het havengebied. Ter hoogte van deze infrastructuren raakt verkeer uit de dorpen dat zich verplaatst richting het hoofdwegennet (of omgekeerd) gemengd met havenverkeer. Gezien de havencontext is een atypische verhouding tussen vracht- en wagenverkeer op deze infrastructuur niet uit te sluiten. Uit het effectenonderzoek blijken geen significant negatieve effecten op het vlak van verkeersafwikkeling of verkeersveiligheid ter hoogte van deze infrastructuur. In het referentieontwerp is

rekening gehouden met lichtengeregelde kruispunten ter hoogte van het complex Watermolen en het complex Waaslandhaven-West, met invoegstroken en met een ontwerpsnelheid van max. 70 km/u ter hoogte van de betreffende infrastructuur. Deze maatregelen leiden tot een voldoende vlot en veilig verkeer. Voorliggend GRUP laat deze maatregelen toe

Indien er 2 complexen kort na elkaar zouden aansluiten op de E34 is er slechts een korte weefbeweging waarbij het snelheidsverschil van het oprijdend verkeer en het doorgaand verkeer op de E34 tamelijk groot is. Dit is een minder veilige situatie.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.9. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gewaarschuwd dat de verbinding WOW-E34 (= de verlenging van WOW, vanaf complex Watermolen tot aan de E34) met slechts één rijvak een te beperkte capaciteit heeft. Ook wordt er gevraagd of er een bijkomende rijstrook exclusief voor openbaar vervoer en/of speciaal vervoer kan worden voorzien.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plangebied van het GRUP en de bijhorende plandoelstellingen. De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven of WOW, met onder meer de nieuwe havenweg, ten noorden van het complex Watermolen, behoort niet tot het plangebied. Hiervoor verwijst de Vlaamse Regering naar het projectbesluit WOW. De verbinding WOW-E34, ten zuiden van het complex Watermolen, behoort wel tot het plangebied.

Voor de opmaak van het GRUP is een referentieontwerp gebruikt. Hierin is voor de verbinding WOW-E34 uitgegaan van 1 rijstrook in elke richting (2x1). Uit de verkeersmodelleringen volgt dat 1 rijstrook in elke richting volstaat. Voor de verkeersafwikkeling is de kruispuntafwikkeling bepalend. De verkeersafwikkeling van de kruispunten ligt immers altijd lager dan deze van de wegvakken zelf. Ter hoogte van de complexen kan er met voorsorteerijstroken gewerkt worden, zodat deze complexen zeker niet de bottlenecks worden in het netwerk. In het plan-MER is beoordeeld dat de verkeersstromen op de verschillende kruispunten afdoende kunnen afwikkelen. Bijgevolg voldoet ook de verbinding WOW-E34 op het vlak van verkeersafwikkeling.

Om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren zijn in de planfase onder meer de exacte inrichting, het aantal rijstroken en de voorsorteerstroken niet vastgelegd in het GRUP. Het GRUP bestemt de ruimte waarbinnen een 2x1 verbinding WOW-E34, inclusief bermen en taluds, mogelijk is. Op deze ruimte-inname is nog een marge genomen, om voldoende flexibiliteit in te bouwen om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. Deze bedraagt ongeveer 15 meter extra vanaf de grens van de verharding zoals opgenomen in het referentieontwerp. Ter hoogte van het Liefkenshoekspoor is aangesloten op het gebied voor spoorinfrastructuur uit het GRUP Liefkenshoek spoortunnel.

Bij de verdere uitwerking in de omgevingsvergunningsaanvraag zullen de exacte inrichting, het aantal rijstroken en voorsorteerstroken beslist worden. Hierbij dienen de stedenbouwkundige voorschriften te worden nageleefd. Dat houdt in dat de ruimte-inname zoveel mogelijk moet worden beperkt en de infrastructuur ruimtelijk, functioneel en landschappelijk moet worden ingepast.

Met betrekking tot de vraag of er nood is aan een bijkomende rijstrook voor openbaar vervoer op de verbinding WOW-E34 verwijst de Vlaamse Regering naar de plandoelstellingen van het GRUP en naar het plan-MER. Een bijkomende rijstrook voor openbaar vervoer op de verbinding WOW-E34 is geen plandoelstelling en is bijgevolg niet als onderdeel van het voorgenomen plan onderzocht. In het plan-MER bij het GRUP is rekening gehouden met de verschillende bestaande buslijnen in het studiegebied. Het plan-MER besluit dat voor het openbaar vervoer er zich geen doorstromingsproblemen voordoen tijdens de ochtend- of avondspits. Bijgevolg zijn geen milderende maatregelen in de vorm van bijvoorbeeld een bijkomende rijstrook voor openbaar vervoer ter hoogte van de verbinding WOW-E34 nodig.

Met betrekking tot de vraag of er nood is aan een bijkomende rijstrook voor speciaal vervoer verwijst de Vlaamse Regering naar de routes die de Vlaamse overheid aanduidde voor uitzonderlijk vervoer (<https://wegenenverkeer.be/zakelijk/uitzonderlijk-vervoer/reiswegennetwerk>). Alle wegenis langs deze routes moet onder meer voldoen aan specifieke vereisten qua vrije hoogte, breedte en toegelaten gewicht. Er is niet opgelegd dat een aparte rijstrook nodig is. Op dit ogenblik zijn de E34, het segment van de N451 tussen de E34 en de Schoorhavenweg, de Schoorhavenweg en de verbinding naar de WOW aangeduid als onderdeel van het netwerk voor transporten tot 120 ton. In de projectfase zal deze route geëvalueerd worden en wellicht verlegd worden naar de verbinding WOW-E34. Het referentieontwerp dat gebruikt is voor de opmaak van het GRUP houdt rekening met deze aanpassing en voldoet aan de vooropgestelde normen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.10. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt geargumenteerd dat de vernieuwing van de verkeerswisselaar R2xE34 niet nodig is, dat het gekozen alternatief, de compacte verkeerswisselaar, verkeerskundig veel nadelen heeft die de verkeersveiligheid en het functioneren in het gedrang brengen en onnodig duur is. Eventueel zou een beperkte optimalisatie van de bestaande verkeerswisselaar naar het voorbeeld van het knooppunt Markiezaat (Bergen op Zoom) overwogen kunnen worden.

In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de compacte verkeerswisselaar ook te onderzoeken in een variant met de E34 als doorgaande richting en het aanduiden van de doorgaande hoofdrichting grondiger te onderbouwen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen van het GRUP, in het bijzonder de doelstelling om het Haventracé aan te sluiten op de E34. In functie van het Haventracé wil de Vlaamse Regering de bestaande verkeerswisselaar E34-R2 opwaarderen. Deze moet de verwachte toename van verkeer, ten gevolge van zijn rol in de afwikkeling van het verkeer

rondom Antwerpen, op een veilige en vlotte manier kunnen verwerken. De verkeerswisselaar moet voldoen aan de huidige (veiligheids)normen en moet leesbaar of op een logische manier gestructureerd zijn. Een aanpassing van de bestaande verkeerswisselaar is nodig om te voldoen aan deze plandoelstelling.

In het plan-MER, opgenomen als bijlage IV, en in de Verkeersveiligheidseffectenbeoordeling (VVEB), opgenomen als bijlage V, zijn voor deze verkeerswisselaar twee alternatieven onderzocht. Hiervoor is een referentieontwerp van elk alternatief gebruikt. Het referentieontwerp van de meest compacte verkeerswisselaar wordt globaal als veilig beschouwd. Het gaat uit van symmetrische weefzones om zo min mogelijk turbulentie op de hoofdstromen te hebben. Dit komt de leesbaarheid maar ook de verkeersveiligheid ten goede. In de VVEB heeft het alternatief met de vergrote druppel op sommige vlakken betere en op andere vlakken slechtere resultaten. In de toelichtingsnota is de motivering opgenomen waarom de Vlaamse Regering koos voor het meest compacte alternatief.

Het in een bezwaarschrift voorgestelde alternatieve concept voor de verkeerswisselaar, met name met een aangepaste bochtstraal voor de beweging Zelzate-haven conform het bestaande knooppunt Markiezaat (op de A58 in Woensdrecht, Nederland), voldoet niet aan de Vlaamse ontwerprichtlijnen, onder meer qua bochtstralen.

Bij de verdere uitwerking in de omgevingsvergunningsaanvraag (=projectfase) zal de exacte inrichting van de verkeerswisselaar vastgelegd worden. Hierbij dienen de stedenbouwkundige voorschriften te worden nageleefd. Dat houdt in dat de ruimte-inname zoveel mogelijk moet worden beperkt en de infrastructuur ruimtelijk, functioneel en landschappelijk moet worden ingepast. In de projectfase zullen de weefbewegingen of rijstrookwissels en het aanduiden van een doorgaande hoofdrichting worden vastgelegd. Uit het effectenonderzoek blijken geen significant negatieve effecten die milderende maatregelen vereisen met betrekking tot deze inrichtingsaspecten. Wel zijn een aantal aandachtspunten geformuleerd voor de verdere uitwerking van het project. Deze aandachtspunten hebben geen invloed op het plan zelf en worden daarom niet vertaald in het GRUP. Zij kunnen wel een houvast bieden voor de uitwerking op projectniveau, indien zij ook naar voren komen in de milieueffectbeoordeling op dat projectniveau.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.11. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de mogelijkheid open te houden dat de verbindingsweg N70-E34 aansluit op de verkeerswisselaar R2xE34. In het geval van de compacte verkeerswisselaar is dat echter niet mogelijk.

De Vlaamse Regering verwijst naar het planningsproces voor de verbindingsweg N70-E34, waarvoor de startnota is goedgekeurd op 14 juli 2023 en dat zich momenteel in de scopingfase bevindt. Volgens deze startnota situeren de te onderzoeken alternatieve aansluitingen in het noorden zich ter hoogte van de N451 of het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Een tweede onderdeel van de plandoelstelling van het GRUP

verbindingsweg N70-E34 houdt in 'het overblijvend gedeelte van de overbodig geworden reservatiestrook voor de Grote Ring tussen E34 en E17, zoals aangeduid op het gewestplan te schrappen'. In het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid staat immers vast dat het realiseren van de Grote Ring R2 niet meer past in het gewenste beleid. De reservatiestrook die op het gewestplan voorzien is, overlapt ruimtelijk gedeeltelijk met het planvoornemen om een nieuwe verbinding te maken tussen N70 en E34 en kan dus gelijktijdig worden geschrapt.

Ook verwijst de Vlaamse Regering naar de regionale mobiliteitsplannen waaruit blijkt dat ook de vervoerregio's niet opteren voor een aansluiting van de verbindingsweg N70-E34 ter hoogte van de verkeerswisselaar R2xE34.

Tot slot verwijst de Vlaamse Regering naar de scopingfase van voorliggend GRUP, meer in het bijzonder naar de tabel met de gebundelde bezwaren en adviezen en hun verwerking. Daarin is opgenomen dat de aansluiting van de verbindingsweg N70-E34 op de verkeerswisselaar R2xE34 niet verder meegenomen wordt, gezien deze op basis van de studie van Vectris (2008) minder goed scoort dan de aansluiting op de N451 of rechtstreeks op het nieuwe complex Waaslandhaven West. In de bijhorende scopingnota is verwezen naar deze studie als een relevant onderzoek onder de titel 'Mobiliteit op de weg in het Waasland - verbindingsweg N70-E34'.

Conform het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid op de verschillende beleidsniveaus is het dus niet langer wenselijk om de verbindingsweg N70-E34 aan te sluiten op de verkeerswisselaar R2xE34. Bijgevolg is het ook geen probleem dat de compacte verkeerswisselaar geen aansluiting toelaat.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.12. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd ter hoogte van het complex Melsele/Kallo niet alle verbindingslussen naar de Steenlandlaan/Keetberglaan te knippen. Knippen van de lussen zal leiden tot omwegen, tot extra belasting van het snelwegnetwerk, tot ongewenst verkeer door Kallo.

Ook voor de hulpdiensten hebben de knips een belangrijke impact en er wordt gevraagd hoe de ontsluiting voor de hulpdiensten er in de praktijk zal uitzien.

Volgens sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen zijn de verbindingslussen noodzakelijk in geval van calamiteiten en mogen ze daarom niet worden geknipt. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of de as Steenlandlaan – Keetberglaan / de as Steenlandlaan – Ketenislaan voldoende robuust is om, in geval van het knippen van de verbindingslussen, de verkeersstromen af te wikkelen en of bijkomende maatregelen nodig zijn om de doorstroming te garanderen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota, bijlage IIIa, bij het GRUP. Die geeft aan dat ter hoogte van het complex Melsele/Kallo slechts één alternatief onderzocht is, namelijk het behoud van het bestaande complex, maar waarbij de verbinding met de Waaslandhaven zal worden geknipt. Het referentieontwerp, dat gebruikt is voor de opmaak van het voorliggend GRUP, laat toe dat voor de hulpdiensten een uitzondering

wordt gemaakt. Dit complex zal dus niet langer een rol spelen voor het havenverkeer, zijnde het verkeer tussen de haven en het hoofdwegennet. De ontsluiting van de Waaslandhaven zal in de toekomst gebeuren via de drie havenontsluitingen, met name Waaslandhaven-West (op de E34), Waaslandhaven-Zuid (op de R2) en Waaslandhaven-Oost (op de E34). Zo kunnen haven- en dorpenverkeer ter hoogte van de N450 gescheiden worden. Dankzij de knip kunnen de verkeerslichten aan het op- en afrittencomplex conflictvrij worden ingericht. Ook zal het complex veiliger en beter leesbaar worden door het aantal aantakkingen op de op- en afrit te verminderen.

Ook verwijst de Vlaamse Regering naar het milieueffectenonderzoek, opgenomen als bijlage IV, en de bijhorende verkeersmodelleringen waarin het behoud van het bestaande complex Melsele/Kallo inclusief de knip van de verbinding met de Waaslandhaven is onderzocht, met onder meer als gevolg meer verkeersbelasting op de andere complexen. De knip (geen verbinding meer met Waaslandhaven) ter hoogte van het complex Melsele-Kallo wordt in het plan-MER in de discipline mobiliteit positief beoordeeld, onder meer op vlak van doorstroming. Ook ter hoogte van de andere complexen leidt hij, ondanks de verhoogde verkeersbelasting daar, niet tot negatieve effecten.

Verder verwijst de Vlaamse Regering naar de plandoelstellingen en het plangebied van voorliggend GRUP. De Steenlandlaan, Keetberglaan en Ketenislaan maken geen deel uit van voorliggend GRUP en de plandoelstellingen. Uit de verkeersmodellering en de microsimulaties volgt dat het voorgenomen plan, met name het behoud van het bestaande complex Melsele/Kallo, maar waarbij de verbinding met de Waaslandhaven zal worden geknipt, met uitzondering voor de hulpdiensten, voldoet op vlak van verkeersafwikkeling voor gemotoriseerd verkeer. Het kent een voldoende vlotte doorstroming, zowel op het hoofdwegennetwerk als het onderliggend netwerk. Uit de milieueffectenbeoordeling van voorliggend GRUP blijken geen significant negatieve effecten die milderende maatregelen vereisen zoals aanpassingen op de as Steenlandlaan-Ketenislaan of op de as Steenlandlaan-Keetberglaan.

Het is niet de bedoeling en niet aangewezen om het wegennet rond Antwerpen inclusief de haven zo te voorzien dat accidentele calamiteiten kunnen opgevangen worden zonder filevorming. Dergelijke benadering is achterhaald. Dit zou een enorme uitbreiding van de weginfrastructuur vragen. Bovendien zou deze bijkomende wegcapaciteit waarschijnlijk zeer veel verkeer aantrekken, waardoor het netwerk opnieuw niet robuust is bij accidentele calamiteiten.

Wel zijn de knooppunten in het referentieontwerp getoetst op robuustheid, zodat geen van deze knooppunten een bottleneck wordt in het netwerk. Het netwerk is zo ontworpen om geen structurele files te hebben.

Vanaf het complex Melsele/Kallo in de richting van Kallo geldt een tonnagebeperking. De handhaving is geen voorwerp van dit GRUP.

In het kader van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' wordt de meest optimale inpassing van vrachtwagensluizen op het onderliggend wegennet in de omgeving van de haven

onderzocht en wordt een concreet actieplan opgesteld om doorgaand vrachtverkeer te weren uit kwetsbare zones.

Uit de milieueffectenbeoordeling van voorliggend GRUP blijken geen significante effecten die milderende maatregelen vereisen zoals de opmaak van een dergelijk onderzoek en actieplan in het kader van dit GRUP of zoals maatregelen ter hoogte van het dorp Kallo.

Tot slot verduidelijkt de Vlaamse Regering dat we ons momenteel in de planfase bevinden. Om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren is in de planfase de exacte inrichting van de complexen niet vastgelegd in het GRUP. Dus ook de concrete inrichting van het complex Melsele/Kallo en de knip van de verbinding met de Waaslandhaven zijn niet vastgelegd in het GRUP: het grafisch plan, noch de stedenbouwkundige voorschriften doen een uitspraak over de lussen vanaf de op- en afrit en laten bijgevolg het behoud van de verbindingsslussen naar de Waaslandhaven, al dan niet voor beperkt verkeer (zoals hulpdiensten of in geval van extreme calamiteiten) toe.

Bij de verdere uitwerking, in de projectfase, zal over de knip, in het bijzonder over het al dan niet behouden van de verbindingsslussen voor beperkt verkeer, beslist worden. Bijgevolg is er nog ruimte en tijd om de knip verder te onderzoeken, de ontsluiting voor de hulpdiensten door te praten met de hulpdiensten, na te gaan of er extra uitzonderingen mogelijk zijn zoals in geval van extreme calamiteiten.

Ook zullen in de projectfase de knooppunten opnieuw getoetst worden op robuustheid zodat geen van deze knooppunten een bottleneck wordt in het netwerk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.13. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de verbindingsweg N70-E34 extra open ruimte, polder en natuur inneemt voor meer en zwaar verkeer en geen voordeel oplevert voor het dorp Vrasene, zorgt voor geluidsoverlast, dat de verbindingsweg N70-E34 te ver oostelijk ligt om een deel van het ongewenst verkeer door de dorpskern van Vrasene aan te trekken, dat de verbindingsweg N70-E34 te dicht bij bewoond gebied is gepland, dat beter wordt ingezet op duurzame maatregelen als alternatief voor de verbindingsweg N70-E34.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Die geeft aan dat de verbindingsweg N70-E34 geen deel uitmaakt van het GRUP E34-west. Voor de verbindingsweg N70-E34 heeft de Vlaamse Regering een apart planningsproces opgestart. Dat bevindt zich momenteel in de scopingfase.

Verder stelt de toelichtingsnota dat de verbindingsweg N70-E34 in de effectenonderzoeken is meegenomen als ontwikkelingsscenario. Een ontwikkelingsscenario bevat een ontwikkeling die geen deel uitmaakt van het planvoornemen, in dit geval de realisatie van de verbindingsweg N70-E34, en ook nog geen beslist beleid betreft – (het tracé van) de verbindingsweg N70-E34 wordt nog onderzocht. Daar er interacties kunnen zijn met het voorliggend plan zijn mogelijke combinaties met de alternatieven onderzocht en zijn ook gecumuleerde milieueffecten op het niveau van de reeds beschikbare informatie in beeld gebracht. Uit dit onderzoek blijkt dat het GRUP E34-west een aansluiting van de

verbindingsweg N70-E34 niet onmogelijk maakt, maar in voorliggend GRUP zijn er verder geen keuzes gemaakt met betrekking tot de verbindingsweg.

De Vlaamse Regering verwijst ook naar het plan-MER bij het GRUP. Die geeft aan dat het tracé van de verbindingsweg N70-E34 geen deel uitmaakt van het plan-MER voor het GRUP E34-west. De verbindingsweg sluit in het noorden aan op het studiegebied van deze plan-MER. In de microsimulaties die werden uitgevoerd in het kader van deze MER, werden 2 scenario's onderzocht voor de aansluiting van deze verbinding:

- Aansluiting van de verbindingsweg op de N451 in bouwstenen 2-HC en 2-VW,
- Aansluiting van de verbindingsweg op de knoop Waaslandhaven-West in de bouwstenen 1-HC en 2-HC.

Uit de microsimulaties is gebleken dat de verbindingsweg in beide scenario's kan aansluiten zonder risico dat de verkeersafwikkeling op één van de complexen in het gedrang komt. Er kan dus gesteld worden dat het voorgenomen plan in geen van de voorgestelde alternatieven de aanleg van de verbindingsweg hypothekeert.

Het tracé van de verbindingsweg N70-E34 is niet onderzocht in het plan-MER voor het GRUP E34-west. Hiervoor wordt verwezen naar het plan-MER bij het GRUP verbindingsweg N70-E34, waar meerdere alternatieve tracés onderzocht worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.14. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de verkeersafwikkeling ter hoogte van de kluifrotonde (het complex Waaslandhaven-Oost) te verbeteren, eventueel door verkeerslichten te plaatsen op de kluifrotonde.

De Vlaamse Regering verwijst naar de plandoelstellingen en het plangebied van voorliggend GRUP. De kluifrotonde ter hoogte van Waaslandhaven-Oost maakt geen deel uit van voorliggend GRUP.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.15. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd een nieuwe ondergrondse verbindingsweg met de N70 / E17 te overwegen om zwaar verkeer uit het centrum van Vrasene te weren.

De Vlaamse regering verwijst naar de plandoelstellingen en het plangebied van voorliggend GRUP. Een nieuwe verbindingsweg tussen de N70 en de E17 (Sint-Niklaas oost) maakt geen deel uit van voorliggend GRUP.

Ook het weren van zwaar verkeer door het centrum van Vrasene is geen plandoelstelling van voorliggend GRUP. Voor deze doelstelling verwijst de Vlaamse Regering naar het regionaal mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden.

In de milieueffectenbeoordeling van het GRUP E34-west is de impact van het plan op de verkeersleefbaarheid in de omgeving als verwaarloosbaar beschouwd omdat de verkeersintensiteit, met name de gereden kilometers op het onderliggend wegennet ten gevolge van dit plan, niet of nauwelijks zal toenemen ten opzichte van de referentietoestand.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.16. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de realisatie van het complex Waaslandhaven-West als een randvoorwaarde te formuleren voor de bouw van het nieuwe dok. Anders zal het verkeer vóór de oplevering van het nieuwe complex nog lange tijd via de huidige route de E34 moeten bereiken. Dit traject kan echter geen extra verkeer aan, gezien de reeds bestaande verkeershinder.

De Vlaamse regering verwijst naar de plandoelstellingen en het plangebied van voorliggend GRUP. Een nieuw dok maakt geen deel uit van de plandoelstellingen van voorliggend GRUP. Een Tweede Getijdendok is wel opgenomen in de referentietoestand, de situatie ten opzichte van dewelke de milieueffecten van het voorliggend plan zijn afgetoetst. De milieueffecten ten gevolge van voorliggend plan zijn in het plan-MER voor het GRUP E34-west onderzocht. De milieueffecten ten gevolge van een Tweede Getijdendok zijn in het plan-MER bij voorliggend GRUP niet onderzocht. Bijgevolg kan het GRUP E34-west geen maatregelen of voorwaarden opleggen met betrekking tot de realisatie van een nieuw dok.

Hiervoor verwijst de Vlaamse Regering naar het (plannings)proces van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen. Bij de opmaak van het projectbesluit voor de Containercluster Linkerscheldeover, met onder meer een Tweede Getijdendok, kan de Vlaamse Regering voorwaarden stellen aan de bouw en/of de in gebruik name van het nieuwe dok.

Ook verwijst de Vlaamse Regering naar het Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeover (<https://verbondlso.be/home>), kortweg het Ommelandverbond. Dit vermeldt dat de aanleg van een volwaardige verbinding tussen de haven en de E34 nodig is vooraleer de extra containercapaciteit van een Tweede Getijdendok in gebruik genomen wordt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.17. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de mogelijkheid van een bijkomende vrachtwagenparking te bekijken in de zone aansluitend op de E34 omdat het project 'Containercluster Linkerscheldeover' een toename van het vrachtverkeer zal veroorzaken en het reeds bestaande tekort aan parkeerplaatsen zal versterken.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plangebied en de plandoelstellingen van voorliggend GRUP. Deze plandoelstellingen zijn reeds vastgelegd in de startnota, bij de start van het planningsproces. Hierover is in 2021 een publieke raadpleging gebeurd. Op dat moment is geen vraag gekomen om een vrachtwagenparking bijkomend op te nemen bij

de plandoelstellingen. In de toelichtingsnota van voorliggend GRUP worden de plandoelstellingen uit de startnota herhaald. Mogelijkheid creëren voor bijkomende vrachtwagenparking is in geen enkele fase van het planningsproces een doelstelling van dit plan geweest. In deze fase van het proces, na het openbaar onderzoek, is het niet aangewezen de plandoelstellingen of het plangebied uit te breiden.

Verder verwijst de Vlaamse Regering naar de milieueffectenbeoordeling van voorliggend GRUP waaruit blijkt dat het verkeer, met name de gereden kilometers op het onderliggend wegennet, ten gevolge van het plan niet of nauwelijks toeneemt ten opzichte van de referentietoestand. De realisatie van het GRUP E34-west zelf genereert geen of weinig extra vrachtverkeer.

Tot slot stelt de Vlaamse Regering dat het project 'Containercluster Linkerscheldeoever', met onder meer het Tweede Getijdendok, onderzocht en behandeld wordt in het planproces van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA). In het voorkeursbesluit 'Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen', van 31/01/2020, zijn acties opgenomen om negatieve effecten te milderen, zoals het voorzien van voldoende parkeermogelijkheden op beide oevers van de Schelde gecombineerd met het voorzien van een parkeerverbod op gevaarlijke punten. Deze actie is aangeduid als een ECA-overstijgende actie waarbij het Havenbedrijf Antwerpen (Port of Antwerp Bruges of PoAB) initiatiefnemer is. Dit betekent dat PoAB deze actie zal opnemen buiten het ECA-project. Vanuit het ECA-project zal de voortgang van de actie bewaakt worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.18. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd dat fietsers conflictvrij over de E34 geraken, dat er meer dan 1 nieuwe fietsoversteek over de E34 wordt voorzien, dat er extra fietsbruggen over de E34 komen, meer centraal tussen de N450 en de N451, dat in voorliggend GRUP ter hoogte van de Polderstraat al een fietsverbinding over de E34 wordt voorzien, dat een veilige en korte fietsverbinding tussen Kieldrecht/Verrebroek en Beveren wordt gerealiseerd, dat in functie van woon-werkverkeer een betere fietsverbinding tussen Beveren en de haven wordt voorzien, dat een veilige en aantrekkelijke fietsverbinding voor speed-pedelecs buiten de dorpskernen en over/onder de E34 wordt voorzien vanaf het station van Nieuwkerken richting de haven.

De Vlaamse Regering verwijst naar de verordenende delen van het GRUP, het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Hieruit blijkt dat het voorliggende plan één verbinding voor langzaam verkeer over de E34 oplegt. Op het grafisch plan is met een symbolische aanduiding een verbinding voor langzaam verkeer (artikel 4) over de E34 aangeduid ter hoogte van de Waelenweg. In artikel 1 (gebied voor wegeninfrastructuur) is bepaald dat de verbindingen voor langzaam verkeer (artikel 4) moeten gerealiseerd zijn ten

minste gelijktijdig aan de werken in het gebied voor wegeninfrastructuur. Op die manier is gegarandeerd dat de oversteek voor langzaam verkeer over de E34 effectief zal gerealiseerd worden, want op het moment dat de werken aan de E34 gerealiseerd worden – en dat is een doelstelling van het plan – dient dus ook deze oversteek gerealiseerd te zijn.

Eén oversteek over de E34 is dus verplicht. Artikel 2 ‘Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur’ laat evenwel extra infrastructuur voor langzaam verkeer toe. Dit gebied is op het grafisch plan aangeduid ter hoogte van de snelweg en de complexen en reikt tot voorbij deze hoofdwegeninfrastructuur. Op die manier zijn bijkomende oversteken voor langzaam verkeer over de E34 mogelijk gemaakt en toegelaten. De Vlaamse Regering neemt akte van de vraag om meerdere oversteken over de E34 te voorzien. In de projectfase kunnen extra oversteken over de E34 verder geëvalueerd worden. In het plan zijn voldoende mogelijkheden en randvoorwaarden daartoe bepaald.

Op het grafisch plan is het bestaande complex Vrasene/Verrebroek niet opgenomen binnen het gebied voor wegeninfrastructuur (artikel 1). De Vlaamse Regering koos immers voor het alternatief waarbij dit complex wordt afgeschaft. Het afsluiten van de bestaande op- en afritten biedt de mogelijkheid om langs de N451 een veilige fietsroute aan te leggen, langs waar fietsers de E34 kunnen oversteken. Dit is verduidelijkt in de toelichtingsnota bij het GRUP.

De Vlaamse Regering verwijst ten slotte naar het milieueffectenonderzoek en de passende beoordeling bij voorliggend GRUP, opgenomen als bijlage IV. Hierin zijn meerdere alternatieven voor een fietsverbinding over de E34 onderzocht. Bij twee alternatieven, met name de oversteek ter hoogte van de Polderstraat en deze ter hoogte van de Koestraat, blijkt dat een betekenisvolle impact ten aanzien van het Vogelrichtlijngebied ‘Schorren en polders van de Beneden-Schelde’ en ten aanzien van de Bijlage III-soorten van het Natuurdecreet niet uitgesloten kan worden. Voor beide alternatieven blijkt op het moment van vaststelling van voorliggend GRUP een mildering op planniveau niet mogelijk. Bijgevolg kunnen deze fietsoversteken niet vastgelegd worden in voorliggend GRUP.

Voor de oversteek ter hoogte van de Koestraat is een effectieve mildering niet mogelijk. Bij de fietsoversteek ter hoogte van de Polderstraat kan de impact enkel vermeden worden in geval de fietsverbinding geïntegreerd is in de eventuele uitbreiding van het Logistiek Park Waasland. Momenteel is deze uitbreiding echter niet realiseerbaar onder meer omdat de huidige bestemming van het betreffende gebied geen logistieke activiteiten toelaat. Er bevinden zich de uitlopers van het natuurgebied Haasop. In deze zone zijn belangrijke natuurwaarden aanwezig. De effecten van een eventuele uitbreiding van het Logistiek Park Waasland moeten nog grondig worden onderzocht. Bijgevolg kan een fietsoversteek ter hoogte van de Polderstraat op het moment van vaststelling van voorliggend GRUP niet geïntegreerd worden in een uitbreiding van het Logistiek Park Waasland en dus niet worden opgenomen in het GRUP.

De Vlaamse Regering antwoordt ten slotte dat de aanduiding van bijkomende verbindingen voor langzaam verkeer buiten het plangebied in deze fase van het proces niet mogelijk is, aangezien het plangebied na het openbaar onderzoek niet kan worden uitgebreid. Voor een verdere optimalisatie van het fietsnetwerk buiten het plangebied verwijst de Vlaamse Regering naar het regionaal mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.19. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aangeraden het provinciaal afwegingskader voor fietssnelwegen te gebruiken bij de afweging van de mogelijke fietsverbindingen over de E34, enerzijds de verbinding richting Kallo en anderzijds de verbinding richting Verrebroek en Kieldrecht.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP, opgenomen als bijlage IIIa. Hierin is een uitvoerige variantenafweging tussen de mogelijke fietsverbindingen over de E34 ter hoogte van enerzijds Vliegenstal en anderzijds Waelenweg opgenomen, onder meer in een tabel waarbij het provinciaal afwegingskader de inspiratiebron was voor de gebruikte afwegingscriteria.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.20. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd een extra fietsverbinding over/onder de E34 te voorzien ter hoogte van Vliegenstal. Zonder deze oversteek is het fietsverkeer aangewezen op de N451. Dit is de bestaande noord-zuid fietsverbinding tussen de polderdorpen en Beveren, maar deze verbinding is oncomfortabel en op sommige plaatsen onveilig. Zo blijft de route N451 - Schoorhavenweg een belangrijke toegangsweg naar de haven en de E34 voor auto- en vrachtverkeer. Bovendien voldoen de rotonde 'Wit Huis' en het fietspad vanaf die rotonde tot Verrebroek niet aan de criteria van een veilig en comfortabel fietspad. Een fietsverbinding aan Vliegenstal bespaart fietsers tussen Beveren en Verrebroek een omweg van 2 km. Een oversteek aan Vliegenstal is een belangrijke schakel in een veiliger en aangenamer fietsplan. De uitbouw van een Waas fietsnetwerk kan zorgen dat autogebruikers zullen overstappen op fietsgebruik. Een extra oversteek aan Vliegenstal laat toe het fietsverkeer vanaf de fietssnelweg ten zuiden van de E34 beter te distribueren, hij laat de fietssnelweg 'renderen'. Binnen een groot project als dat van de E34 zou een extra fietsoversteek, naast die aan Waelenweg, mogelijk moeten zijn. De fietsovergang is best een tunnel waarbij ook rekening moet worden gehouden met de vleermuizen.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP, opgenomen als bijlage IIIa. Hierin is een uitvoerige variantenafweging tussen de fietsverbindingen over de E34 ter hoogte van enerzijds Vliegenstal en anderzijds Waelenweg opgenomen. De Vlaamse Regering koos om de oversteek ter hoogte van Waelenweg aan te duiden op het grafisch plan onder meer omdat deze locatie op alle ecologische vlakken beter blijkt te scoren. Bovendien vormt ze een verkeersveiliger route voor de fietsinfrastructuur langs de N450. Deze laatste passeert nog steeds de op- en afritten van het complex Melsele/Kallo, wat

deze route, ook bij een conflictvrije lichtenregeling, toch minder verkeersveilig maakt. Tot slot creëert de oversteek ter hoogte van Waelenweg de opportuniteit om een veilige fietsroute te realiseren tussen Beveren en Kallo.

De fietsverbinding over de E34 ter hoogte van 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, onder meer 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.

De N451 zal in voorliggend plan geen havenverkeer, verkeer tussen de haven en het hoofdwegenet, meer bevatten. Wel zal minstens een gedeelte van de N451, met name tussen het kruispunt Duikeldam-N451 en de rotonde N451-Schoorhavenweg 'rotonde Wit Huis', nog steeds vrachtverkeer bevatten, onder meer het vrachtverkeer komende van de aanrijroute van Duikeldam dat zich richting de E34 of de haven, of omgekeerd, verplaatst. Het betreffende gedeelte van de N451 beschikt grotendeels over vrijliggende fietspaden. Indien wenselijk kan de verkeersveiligheid van de fietsroute langs de N451 verder verbeterd worden in een latere fase, bijvoorbeeld de projectfase, bij de omgevingsvergunningsaanvraag volgend op dit planningsproces. Zo kan een fietsveiligere inrichting van de bestaande rotonde N451-Schoorhavenweg, rotonde 'Wit Huis' worden overwogen. Door het afschaffen van het op- en afrittencomplex Vrasene/Verrebroek komt op de brug over de E34 ruimte vrij voor bijvoorbeeld een fietsvriendelijkere inrichting. Ook bij een eventuele optimalisatie van de aansluiting van Duikeldam op de N451 kan extra aandacht worden besteed aan een fietsvriendelijke inrichting van het kruispunt. Voorliggend GRUP verhindert zulke maatregelen niet. Uit het effectenonderzoek bij voorliggend GRUP volgt geen noodzaak voor dergelijke ingrepen.

Voor wat de fietsoversteek ter hoogte van de Vliegenstal betreft verwijst de Vlaamse Regering naar de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend GRUP. Artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' laat extra infrastructuur voor langzaam verkeer toe. Dit gebied is op het grafisch plan aangeduid ter hoogte van de snelweg en de complexen en reikt tot voorbij deze hoofdwegeninfrastructuur. Op die manier zijn bijkomende oversteken voor langzaam verkeer over/onder de E34 toegelaten, zoals een oversteek ter hoogte van de Vliegenstal. De Vlaamse Regering neemt akte van de vraag om ook ter hoogte van de Vliegenstal een fietsoversteek te voorzien. Uit de plan-MER en de passende beoordeling blijkt dat er alvast aandachtspunten zijn: omwille van sociale veiligheid is voldoende aandacht nodig voor de tunnelmonden en de lichtinval, omwille van de aanwezigheid van onder meer beschermde vleermuisensoorten is een aangepaste verlichting nodig. In de projectfase kan deze extra fietsoversteek onder de E34 nog verder geëvalueerd worden.

In antwoord op de vragen naar een verdere vervollediging van het fietsnetwerk in het Waasland, de vragen naar een kadering van de verordenend vastgelegde fietsverbindingen in een groter geheel, de vragen naar een vlotte, veilige en aangename fietsverbinding tussen Beveren en de polderdorpen zoals Verrebroek en Kieldrecht verwijst de Vlaamse

Regering naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Deze somt de relevante projecten en onderzoeken op die mede aan de basis liggen voor de opties in voorliggend GRUP, zoals het Vlaamse Fietsbeleidsplan, het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF) en het fietsnetwerk uit het Routeplan 2030. Zo is het BFF als uitgangspunt gehanteerd voor de optimalisatie van het fietsnetwerk in het plangebied van voorliggend GRUP. Een vlotte, veilige en aangename fietsverbinding tussen Beveren en de polderdorpen kan verlopen via het BFF en de fietssnelweg ten zuiden van de E34, zonder Vrasene te passeren.

Tot slot antwoordt de Vlaamse Regering dat de aanduiding van bijkomende verbindingen voor langzaam verkeer buiten het plangebied in deze fase van het proces niet aangewezen is, gezien de dringende noodzaak tot aanpassingen aan het hoofdwegennet voor de ontsluiting van de haven en aangezien het plangebied na het openbaar onderzoek niet kan worden uitgebreid. Voor een verdere optimalisatie van het fietsnetwerk buiten het plangebied verwijst de Vlaamse Regering naar het regionaal mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.21. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd landbouwgrond te sparen door bijvoorbeeld de bijkomende fietsersbrug ter hoogte van de Waelenweg niet te voorzien. Volgens de bezwaarindieners is deze immers overbodig nu er op nog geen 500 meter verder de fietsersbrug (brug richting Kallo) is en op nog geen 2 kilometer verder reeds een nieuwe fietsbrug aanwezig is.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het realiseren van een performant fietsnetwerk een doelstelling van voorliggend plan is en dat daarom in het planproces verschillende opties voor het fietsnetwerk en voor fietsverbindingen over de E34 zijn onderzocht. Meerdere bestaande projecten en onderzoeken liggen mede aan de basis voor de opties in voorliggend GRUP, zoals het Vlaamse Fietsbeleidsplan, het Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk (BFF), het fietsnetwerk uit het Routeplan 2030. De in de bezwaren vermelde en recent gerealiseerde fietsersbrug langs de spoorlijn is onderdeel van de fietssnelweg F425 en bevindt zich op 2 kilometer van de in voorliggend GRUP aangeduide verbinding voor langzaam verkeer over de E34 ter hoogte van de Waelenweg. De brug langs de N450 passeert nog steeds de op- en afritten van het complex Melsele/Kallo, wat deze route voor fietsers, ook bij een conflictvrije lichtenregeling, toch minder verkeersveilig maakt.

De doelstelling om de barrièrewerking van de E34 te verkleinen voor fietsers is reeds vastgelegd in de startnota, bij de start van het planningsproces. De fietsafstand tussen de twee bestaande bruggen ter hoogte van de N450 en de N451 bedraagt 5,5 kilometer, wat een vrij grote afstand is voor een fietser. Om de maaswijdte te verkleinen is in de startnota voorgesteld een extra oversteek te voorzien. Ook stelt de startnota dat een extra fietsverbinding als voordeel heeft dat de fietsers volledig conflictvrij met het gemotoriseerde verkeer de E34 kunnen kruisen. Voor de extra oversteek zijn vier alternatieve locaties voorgesteld. Over de plandoelstellingen en de alternatieven is in 2021

een publieke raadpleging gebeurd. Naar aanleiding daarvan zijn de vier alternatieve locaties voor de fietsoversteek verder onderzocht in de effectenafwegingen.

In het milieueffectenonderzoek zijn de verschillende milieueffecten van de vier alternatieven voor de fietsverbinding over de E34 beoordeeld, ook de ruimte-inname van landbouwgrond. Met kennis van deze effecten heeft de Vlaamse Regering een gemotiveerde keuze gemaakt en heeft ze de verbinding ter hoogte van de Waelenweg als te realiseren fietsverbinding aangeduid in het GRUP.

Doelstellingen die reeds in de startnota zijn geformuleerd, zijn 'het zoveel als mogelijk vrijwaren van de landbouwgronden ten zuiden van de E34' en 'het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen'. Ze zijn onder meer meegenomen bij het opmaken van de stedenbouwkundige voorschriften. Zo stelt artikel 4 'verbinding voor langzaam verkeer' dat de verbindingen voor langzaam verkeer, in zoverre dit technisch mogelijk is en zonder het functioneren en de veiligheid in het gedrang te brengen, compact moeten worden geconcipieerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik. De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de verbinding moet aantonen dat maximaal gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk beperken van de ruimte-inname voor de verbinding.

Desondanks zullen landbouwgronden worden ingenomen door onder meer de infrastructuur in functie van langzaam verkeer. De negatieve impact op de landbouwactiviteiten is beschreven in het plan-MER. Om de getroffen landbouwbedrijven verder te begeleiden en een oplossing op maat van de getroffen bedrijven te zoeken is hiervoor een maatregel opgenomen in het flankerend beleid. Over het flankerend beleid neemt de Vlaamse Regering samen met het GRUP een beslissing waardoor de realisatie van deze maatregel zal gebeuren ten laatste op het moment dat de milieueffecten die hiermee gemilderd worden plaatsvinden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.22. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd bijkomende hellingen naar de nieuwe fietsbrug naast de spoorweg, ten oosten van de N450, te voorzien.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de aanduiding van bijkomende verbindingen voor langzaam verkeer buiten het plangebied – de nieuwe fietsbrug naast de spoorbrug, ten oosten van de N450 ligt buiten het plangebied – in deze fase van het proces niet aangewezen is, gezien de dringende noodzaak tot aanpassingen aan het hoofdwegennet voor de ontsluiting van de haven en aangezien het plangebied na het openbaar onderzoek niet kan worden uitgebreid. Voor een verdere optimalisatie van het fietsnetwerk buiten het plangebied verwijst de Vlaamse Regering naar het regionaal mobiliteitsplan en de mobiliteitsplannen van de lokale overheden. Voorliggend GRUP hypothekeert geen verdere optimalisaties van het fietsnetwerk.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.23. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om in de toelichtingsnota van het GRUP een aantal aandachtspunten voor de projectfase op te sommen met betrekking tot de fietsverbinding tussen Logistiek Park Waasland Oost en West.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden, dat wil zeggen dat bestemmingen op perceelsniveau worden vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De concrete uitwerking van bijvoorbeeld de verbindingen voor langzaam verkeer zal gebeuren in de projectfase, wanneer ook de omgevingsvergunningsaanvraag zal worden opgemaakt. De in het bezwaar opgesomde aandachtspunten zijn van belang voor de projectfase.

De verbindingen voor langzaam verkeer zijn op het grafisch plan indicatief aangeduid. Dit betekent dat de exacte locatie niet vastligt. Symbolisch is aangeduid welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden: het begin en einde van de verbinding kan 30 meter uit zijn als verschoven worden ten opzichte van zijn aanduiding op het grafisch plan. Deze marge is ingebouwd in het GRUP om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren. Ook de exacte inrichting is niet vastgelegd, maar de stedenbouwkundige voorschriften geven aan waar de inrichting minimaal aan zal moeten voldoen. Door deze flexibiliteit is verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk. De exacte locatie en inrichting van de verbindingen voor langzaam verkeer zullen dus bepaald worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en getoetst worden aan de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Voorliggend GRUP bevat voldoende flexibiliteit en bepaalt de voorwaarden om eventueel in de projectfase rekening te houden met de in het bezwaar opgesomde aandachtspunten.

De Vlaamse Regering neemt akte van de vraag om in de projectfase rekening te houden met de opgesomde aandachtspunten. Het spreekt vanzelf dat bij de verdere uitwerking de verschillende relevante en bevoegde instanties betrokken zullen worden. Gezien de verbinding voor langzaam verkeer een verbinding is tussen het logistiek park Waasland-west en -oost is het ook evident om de Maatschappij Linkerscheldeover hierbij te betrekken. Dit gebeurde trouwens reeds doorheen het hele planningsproces van de E34-west. Tijdens de projectfase kan de Maatschappij Linkerscheldeover de opgesomde aandachtspunten dus opnieuw inbrengen en opvolgen.

Een aantal aandachtspunten gaan uit van een toekomstige zuidelijke uitbreiding van het logistiek park Waasland-oost. Momenteel is deze uitbreiding niet realiseerbaar onder meer omdat de huidige bestemming van het betreffende gebied geen logistieke activiteiten toelaat. Er bevinden zich de uitlopers van het natuurgebied Haasop. In deze zone zijn belangrijke natuurwaarden aanwezig. Bijgevolg kunnen deze aandachtspunten niet opgenomen worden in het GRUP E34-west.

In de projectfase kunnen de in het bezwaar opgesomde aandachtspunten geëvalueerd worden. Mogelijks komen er vanuit andere disciplines of actoren, zoals bijvoorbeeld water, natuur en mobiliteit op dat moment ook bijkomende aandachtspunten of randvoorwaarden voor de concrete uitwerking van de verbinding voor langzaam verkeer. Net zoals in de planfase, zullen in de projectfase de verschillende belangen uit de verschillende disciplines of van de verschillende actoren ten opzichte van elkaar worden afgewogen. De in het bezwaar opgesomde aandachtspunten zijn dus wellicht niet de enige aandachtspunten die van belang zullen zijn voor de projectfase.

Om al deze redenen is het niet wenselijk de opgesomde aandachtspunten in de begeleidende documenten van het GRUP E34-west, zoals in de toelichtingsnota, op te nemen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.24. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd dat ter hoogte van het fietspad over de noodweg bij de verdere projectmatige uitwerking rekening wordt gehouden met een aantal aandachtspunten zoals onder meer de functie van de betreffende weg als nood- en dienstweg. Maatschappij Linkerscheldeover vraagt om niet financieel verantwoordelijk te worden gesteld voor de realisatie van het fietspad en voor het beheer ervan.

De Vlaamse Regering antwoordt dat we ons momenteel in de planfase bevinden, dat wil zeggen dat bestemmingen op perceelsniveau worden vastgelegd. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De concrete uitwerking van bijvoorbeeld het fietspad ter hoogte van de noodweg zal gebeuren in de projectfase, wanneer ook de omgevingsvergunningsaanvraag zal worden opgemaakt. De in de bezwaren opgesomde aandachtspunten zijn van belang voor de projectfase.

Voorliggend GRUP wijzigt de functie van de noodweg niet. Het duidt enkel een verbinding voor langzaam verkeer aan ter hoogte van het tracé van de noodweg. De betreffende weg krijgt hierdoor een extra functie, met name fietspad naast de functie van noodweg.

De verbindingen voor langzaam verkeer zijn op het grafisch plan indicatief aangeduid. Dit betekent dat de exacte locatie niet vastligt. Symbolisch is aangeduid welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden: het begin en einde van de verbinding kan 30 meter uit zijn als verschoven worden ten opzichte van zijn aanduiding op het grafisch plan. Deze marge is ingebouwd in het GRUP om de uitwerking in de projectfase niet te hypothekeren. Voor het fietspad ter hoogte van de noodweg geven de stedenbouwkundige voorschriften aan dat het zich bevindt op het tracé van de noodweg. Voor dit fietspad is de locatie in die zin reeds bepaald. Maar als de noodweg wat zou worden verplaatst, kan de locatie van het fietspad mee verplaatsen door de marge in het GRUP.

De exacte inrichting van het fietspad is niet vastgelegd, maar de stedenbouwkundige voorschriften geven aan waar de inrichting minimaal aan zal moeten voldoen. Door deze

flexibiliteit is verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk. De inrichting van het fietspad zal dus bepaald worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en getoetst worden aan de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften. Voorliggend GRUP bevat voldoende flexibiliteit en bepaalt de voorwaarden om eventueel in de projectfase rekening te houden met de in de bezwaren opgesomde aandachtspunten.

De Vlaamse Regering neemt akte van de vraag om in de projectfase rekening te houden met de opgesomde aandachtspunten. Het is evident dat bij de verdere uitwerking de verschillende relevante en bevoegde instanties betrokken zullen worden. Dit gebeurde trouwens reeds doorheen het hele planningsproces van de E34-west. Ook tijdens de projectfase kunnen de instanties aandachtspunten inbrengen en opvolgen.

Wie financieel verantwoordelijk is voor de realisatie van het fietspad en wie verantwoordelijk zal zijn voor het beheer ervan zal in de projectfase samen met de bevoegde instanties verder worden uitgeklaard. Op planniveau, in het GRUP, worden daar geen uitspraken over gedaan vermits dit geen deel uitmaakt van de vooropgestelde plandoelstellingen. In functie van de verdere realisatie van het project zullen nog verdere stappen ondernomen worden zoals het maken van financiële afspraken en beheerafspraken.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.25. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd het fietspad over de noodweg te verlengen in oostelijke richting langs het spoor. Zo ontstaat een oost-west fietsverbinding aan de noordzijde van de E34 die een distribuerende functie kan opnemen. Ook wordt gevraagd de bestaande overweg aan de Koestraat te vervangen door een brug of tunnel.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het fietspad ter hoogte van de noodweg op het grafisch plan is aangeduid tussen enerzijds de rotonde op het einde van de Natiestraat en anderzijds het kruispunt van de Koestraat met de Hazopweg. In de stedenbouwkundige voorschriften is opgenomen dat het fietspad over de noodweg veilig moet aansluiten op het fietspad langsheen de Hazopweg. De noodzaak van een fietsveiliger en -vriendelijkere inrichting van de Hazopweg, inclusief een veilige aansluiting en oversteek van de noodweg is opgenomen in het flankerend beleid bij het GRUP.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. Na deze planfase volgt nog een projectfase waarbij in detail en op uitvoeringsniveau zal bepaald worden hoe bijvoorbeeld het fietspad ter hoogte van de noodweg en Koestraat zal aansluiten op het fietspad langsheen de Hazopweg. De concrete inrichting zal bepaald worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en getoetst worden aan de bijhorende stedenbouwkundige voorschriften.

In het kader van het flankerend beleid bij voorliggend GRUP zal een fietsveiligere en -vriendelijkere inrichting van het fietspad langs de Hazopweg verder concreet worden uitgewerkt, evenals een veilige aansluiting en oversteek van de noodweg. Ook vermeldt de nota over het flankerend beleid, opgenomen als bijlage VI, dat een veilig en fietsvriendelijk fietspad langs de Hazopweg gerealiseerd dient te zijn, net als de overige fietsverbindingen, samen met de infrastructuur aan de E34. Of een doortrekking van de fietsverbinding ter hoogte van de noodweg in oostelijke richting al dan niet nodig is om het fietspad langs de Hazopweg veiliger en fietsvriendelijker te maken en of hij kan bijdragen in een verdere optimalisatie van het fietsnetwerk kan op dat moment verder concreet geëvalueerd worden. Voorliggend GRUP en de bestaande bestemmingen in ruimtelijke uitvoeringsplannen of op het gewestplan hypothekeren een optimalisatie ten noorden van de spoorweg niet. Ten zuiden van de spoorweg bevindt zich de corridor voor de rugstreeppad. Ook of er nood is aan een bijkomende brug of tunnel, ter vervanging van de bestaande overweg aan de Koestraat, om het fietspad langs de noodweg veilig aan te sluiten op het fietspad langs de Hazopweg kan op dat moment verder concreet geëvalueerd worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.26. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd landbouwgrond te sparen door bijvoorbeeld de fietsverbinding ten zuiden van de E34 (fietsnelweg) te combineren met de doorgang voor landbouwvoertuigen. Ook wordt gevraagd de bestaande wegenesis, de bestaande baan net ten zuiden van de E34 te behouden omdat die voldoende breed is voor al het passerend verkeer. In functie van de ontsluiting van de landbouwpercelen is een volwaardige baan nodig die breed genoeg is voor de zware voertuigen en waarbij een splitsing van percelen zoveel mogelijk vermeden moet worden.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Hierin is aangegeven dat landbouwverkeer zich vandaag oost-west kan verplaatsen via de bestaande parallelweg naast de E34 (Duikeldam-Muidam-Drieboomkensstraat-Melseledijk). Met de heraanleg van de snelweg inclusief de nieuwe complexen zal dat grondig wijzigen: de bestaande parallelweg zal minstens gedeeltelijk ingenomen worden door de nieuwe hoofdweginfrastructuur. Tegelijkertijd is het niet wenselijk dat het doorgaand landbouwverkeer zich in oost-westelijke richting enkel via de dorpskernen kan verplaatsen. Daarom dient bij de verdere uitwerking op projectniveau de nodige aandacht te gaan naar een alternatieve oost-west verbinding voor het doorgaand landbouwverkeer ten zuiden van de E34 die de dorpskernen vermijdt.

De toelichtingsnota motiveert waarom de fietssnelweg F41 wordt geherlocaliseerd parallel aan de E34 en dat deze herlocalisatie ook aanleiding is om een nieuwe oost-west verbinding voor landbouwverkeer uit te werken, want op een hoogkwalitatieve fietsverbinding wordt landbouwverkeer best niet gemengd met het fietsverkeer. Volgens de ontwerprichtlijnen in het Vademecum voor Fietsvoorzieningen is een fietssnelweg minimum 4 meter 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.

Vanaf de spoorbrug in oostelijke richting, nabij de grens met de provincie Antwerpen, zal de fietssnelweg 6 meter breed zijn zodat menging met landbouwvoertuigen kan toegelaten worden. Een andere route voor het landbouwverkeer is hier niet mogelijk. Bovendien betreft het landbouwverkeer hier slechts een beperkt aantal landbouwers wiens percelen worden ontsloten, het betreft geen landbouwverkeer dat zich over langere afstand oost-west verplaatst.

Ten westen van de spoorbrug is een alternatieve en eigen oost-west verbinding voor landbouwverkeer wel mogelijk. Deze zal op projectniveau verder worden gedetailleerd. De oplossing die momenteel voorligt, is aangeduid op een figuur in de toelichtingsnota en bevat een karrespoor van 4 meter met uitwijkstroken tot minimaal 6 meter voor kruisend verkeer.

Op planniveau is hiervoor geen apart voorschrift noodzakelijk. De landbouwweg, mogelijks dus in de vorm van een karrespoor, zal gelegen zijn in het agrarisch gebied ten zuiden van de E34, al dan niet met de nieuwe overdruk 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur'. In het agrarisch gebied is een weg in functie van de ontsluiting van landbouwpercelen in overeenstemming met de bestemming en vergunbaar. Ook de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' laten een landbouwweg toe: het functioneren, aanpassen, wijzigen, verplaatsen of opheffen van bestaande wegen voor gemotoriseerd verkeer van het onderliggend wegennet is toegelaten.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat we ons momenteel in de planfase bevinden. Na deze planfase volgt nog een projectfase waarbij in detail en op uitvoeringsniveau zal bepaald worden hoe bijvoorbeeld de oost-west verbinding voor landbouwverkeer er concreet zal uitzien: waar ligt het tracé van de landbouwweg precies, welk type weg zal worden toegepast, wordt het een karrespoor, welke breedte heeft de weg, welk soort verharding, waar en hoeveel uitwijkstroken, hoe en waar precies worden landbouwpercelen ontsloten vanaf de landbouwweg en dergelijke meer. Onder meer de concrete locatie, type, afmetingen en inrichting zullen bepaald worden in de omgevingsvergunningsaanvraag en getoetst worden aan de stedenbouwkundige voorschriften die van toepassing zijn ter hoogte van het tracé.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot geluid

B.27. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd rekening te houden met de lawaaihinder van het rangeerstation in functie van de leefbaarheid van Verrebroek.
--

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER bij het GRUP, opgenomen als bijlage IV. De effecten met betrekking tot geluid werden voor alle onderzochte alternatieven bekeken

in het plan-MER, in de discipline geluid. De aannames en milderende maatregelen die relevant zijn voor het ontwerpvoorstel (gekozen combinatie van alternatieven) werden vertaald in het GRUP. In de milieuverklaring, opgenomen in de toelichtingsnota, wordt aangegeven op welke manier dit gebeurd is. Alle noodzakelijke afschermingen in functie van geluid werden opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat de bestaande lawaaihinder, zoals deze van het rangeerstation, meegenomen is bij de beoordeling van geluidsnormen. Indien het huidige geluidsklimaat de vooropgestelde normen reeds overschrijdt, worden bijkomende geluidsimpacts die het plan teweegbrengt strenger beoordeeld en desgevallend geremedieerd. Dit is echter niet het geval ter hoogte van Verrebroek.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.28. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt verwezen naar de snelheidsbeperking tot 90km/u die vandaag reeds geldt vanaf het complex Waaslandhaven-Oost naar aanleiding van het Oosterweelproject. Overdag wordt deze soms verder verlaagd in functie van de verkeersdrukke. Er wordt gevraagd waarom een verdere verlaging tot 80 km/u nodig is. De bezwaarindiener meent dat de geluidsschermen en -bermen die gebouwd zijn langs de E34 en de R1 het geluid meer reduceren dan het verlagen van de snelheid.

In antwoord op deze opmerking verwijst de Vlaamse Regering naar het plan-MER bij voorliggend GRUP, opgenomen als bijlage IV, waarin de in het MER gehanteerde snelheidsregimes zijn opgenomen. Zo is voor de volledige R1 en Oosterweelverbinding rekening gehouden met het snelheidsregime van 80 km/u. Dit snelheidsregime is vastgelegd in het kader van de omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding en blijkt noodzakelijk vanaf de ingebruikname van de Oosterweelverbinding in functie van luchtkwaliteit en geluid, naast geluidsschermen en –bermen. De Vlaamse Regering verwijst in dat verband ook naar de modelleringen naar aanleiding van het project-MER voor de Oosterweelverbinding.

De R1 en de E34 vanaf het complex Waaslandhaven-Oost verder naar het oosten toe zijn gelegen buiten het plangebied van voorliggend GRUP. Het plan-MER bij voorliggend GRUP neemt in de modelleringen het in eerdere beslissingen opgelegde en afgesproken snelheidsregime ter hoogte van deze infrastructuur over.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.29. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd geluidswering te voorzien ter hoogte van Sint-Gillis-Waas omdat het nieuwe complex Waaslandhaven-West, de Oosterweelverbinding en de afwerking van de R2 meer verkeer zullen aantrekken op de E34.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER bij het GRUP, opgenomen als bijlage IV. Hierin zijn de effecten van het plan, ook buiten het plangebied, met name het studiegebied, onderzocht. Het studiegebied waarbinnen een akoestisch rekenmodel is opgemaakt, is het plangebied inclusief de omgeving tot op een afstand waar een waarneembaar geluidseffect verwacht kan worden als gevolg van het voorgenomen plan.

Uit het plan-MER blijkt dat er ter hoogte van het Sint-Gillis-Waas geen extra maatregelen zoals geluidswering nodig zijn.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.30. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd extra geluidswerende maatregelen te voorzien voor Verrebroek en ter hoogte van de Schoorhavenweg omdat door het toekomstige Tweede Getijdendok veel extra havenverkeer ten oosten van het dorp zal passeren en omdat veel verkeer het tracé N451 – Schoorhavenweg zal moeten volgen naar/van de haven/snelweg.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER bij het GRUP, opgenomen als bijlage IV. Hierin zijn de geluidseffecten van het plan onderzocht en de nodige maatregelen met betrekking tot geluid opgenomen. Voorliggend plan zal leiden tot wijzigingen in de verkeersstromen langs de Schoorhavenweg en het deel van de N451 tussen de rotonde 'Wit Huis' en de brug over de E34: onder andere een afname van havenverkeer tussen het huidige complex Vrasene/Verrebroek en de verbindingsweg WOW-E34, maar ook een toename van het verkeer uit de dorpen of omliggende lokale bedrijventerreinen richting de haven of het nieuwe complex Waaslandhaven-West. In de discipline geluid blijkt dat dit ter hoogte van de dorpskern van Verrebroek leidt tot een beperkt positief geluidseffect. Het voorgenomen plan leidt tot een beperkte verbetering in geluidsklimaat ter hoogte van de dorpskern van Verrebroek. Bijgevolg blijkt uit het milieueffectenonderzoek voor voorliggend plan geen noodzaak tot milderende maatregelen zoals extra geluidswerende maatregelen ten aanzien van de dorpskern van Verrebroek of ter hoogte van de Schoorhavenweg.

Bijkomend merkt de Vlaamse Regering op dat een nieuw dok geen deel uit maakt van de plandoelstellingen van voorliggend GRUP. Een Tweede Getijdendok maakt wel deel uit van de referentietoestand, de situatie ten opzichte van dewelke de milieueffecten van het voorliggend plan zijn afgetoetst. De milieueffecten ten gevolge van voorliggend plan zijn in het plan-MER voor het GRUP E34-west onderzocht. De milieueffecten ten gevolge van een Tweede Getijdendok zijn in het plan-MER bij voorliggend GRUP niet onderzocht. Hiervoor verwijst de Vlaamse Regering naar het (plannings)proces van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen. Bij de opmaak van het projectbesluit voor de Containercluster Linkerscheldeoever, met onder meer een Tweede Getijdendok, worden de effecten van het bijkomende havenverkeer ten gevolge van de realisatie van een Tweede Getijdendok onderzocht. Indien milderende maatregelen noodzakelijk blijken, zal bij de opmaak van het projectbesluit voor de Containercluster Linkerscheldeoever beslist worden hoe deze vertaald zullen worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot water

B.31. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd op welke basis het overstromingspeil werd bepaald, of een inschatting is gemaakt van een overstromingsveilige hoogte, met welke overstromingscontour is rekening gehouden (conform het provinciaal beleidskader wateradviezen moet er rekening worden gehouden met de pluviale en fluviale overstromingscontouren middelgrote kans toekomstige klimaat in 2050), of er voldoende compensatie voor inname overstromingsruimte is voorzien volgens de geldende regelgevingen en volgens de gewestelijke stedenbouwkundige verordening.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER, opgenomen als bijlage IV. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

De Vlaamse Regering verwijst verder naar het plan-MER bij het GRUP, in het bijzonder naar de discipline Water.

Hierin zijn het benodigde buffervolume en de benodigde infiltratieoppervlakte ten gevolge van de verharding door het voorgenomen plan berekend conform de verplichtingen uit de gewestelijke stedenbouwkundige verordening 'inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater'. De berekening gebeurde voor het referentieontwerp dat aan de basis ligt van het GRUP. Hoewel infiltratie de voorkeur geniet is de deskundige in voorliggend plan-MER ervan uitgegaan dat geen infiltratie mogelijk is gezien de weinig doorlatende polderklei waarin de grachten worden aangelegd. Elke infiltratie die toch optreedt, is dan een bonus. Voor het bepalen van zowel het buffervolume als de infiltratieoppervlakte is uitgegaan van 'worst case'-aannames. In realiteit zal aan beide voorwaarden nooit tegelijk moeten voldaan worden, aangezien het gekozen buffervolume geldt voor een situatie waarbij geen infiltratie mogelijk is.

Vervolgens is vastgesteld dat het beschikbare buffervolume en de beschikbare infiltratieoppervlakte in de langsgrachten naast de infrastructuur in zijn totaliteit voldoet aan het/de nodige volume/oppervlakte. Het plan biedt met andere woorden de mogelijkheid om te voldoen aan de verplichtingen conform de geldende regelgeving.

De langsgrachten zijn toegelaten conform de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. Conform artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' zijn immers de optimalisatie van de waterhuishouding en van het watersysteem, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets toegelaten.

Daarnaast is nagegaan of het plan de inname van overstroombaar gebied door bijkomende infrastructuur voldoende compenseert. De berekening gebeurde in het kader van het plan-MER: het te compenseren volume werd berekend aan de hand van het referentieontwerp, met de FLU en PLU overstromingskaarten voor T100 (=middelgrote kans) bij het huidig klimaat. Een berekening op basis van de middelgrote kans voor het toekomstig klimaat, zoals gevraagd wordt door de adviesverlener, is niet mogelijk daar de nodige basisdata niet volledig beschikbaar zijn, met name de toekomstige kans voor fluviale overstromingen. Bij de beoordeling is evenwel rekening gehouden met een compensatieruimte die mogelijks groter moet zijn dan deze die berekend is voor het huidig klimaat.

Omdat vanuit overleg met de waterbeheerder (VMM, Provincie en Polder) bleek dat er geen data over het overstromingspeil beschikbaar waren, noch de achterliggende hydraulische modellen van de pluviale en fluviale overstromingskaarten consulteerbaar waren, is het overstromingspeil benaderend afgeleid via een iteratieve confrontatie van de beschikbare pluviale en fluviale overstromingskaarten en het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen. De gebruikte versie van de overstromingskaart is 'huidig klimaat T100'. De overstromingskaart 'toekomstig klimaat T100' is zoals hierboven vermeld niet beschikbaar. Op basis van de confrontatie van het Digitaal Hoogtemodel Vlaanderen met de overstromingskaarten, zijn zowel het volume als de oppervlakte die ingenomen worden door water, berekend.

Het is gebruikelijk om, in geval men een inschatting wil maken van de overstromingsveilige hoogte voor gebouwen en cruciale infrastructuur, een marge van 30 cm toe te passen boven het overstromingspeil. Gezien geen data over het overstromingspeil beschikbaar waren en dit benaderend is afgeleid, is in het plan-MER geen inschatting gemaakt van de overstromingsveilige hoogte.

Voor de compensatie van de inname van overstroombaar gebied is nagegaan of de in het plan beschikbare ruimtes volstaan. Het gaat om:

- De restruimtes in het binnengebied en de oksels van de infrastructuur.
- De buffergracht ten noorden van de fietssnelweg die het hemelwater van de E34 opvangt, maar enkel het beschikbare volume boven het bufferpeil van die gracht werd in rekening gebracht, wat neerkomt op de bovenste 25 cm van de sectie van de gracht.
- De (riet)gracht ten zuiden van de fietssnelweg in de zones tussen de verkeerswisselaar R2xE34 en de kluifrotonde.
- De verlegde waterloop O8024 tussen de N451 en de verkeerswisselaar R2xE34, met name het volume tussen de hoogste grondwaterstand en het overstromingspeil, zoals afgestemd met de waterloopbeheerders.

De gedetailleerde berekening is opgenomen in bijlage 6 bij het plan-MER. Hieruit blijkt dat het referentieontwerp reeds in meer ruimte voorziet dan strikt noodzakelijk. Bovendien laat het GRUP toe nog meer ruimte voor de compensatie van overstromingsgevoelig gebied te voorzien. In het voorliggende plan kan meer dan voldoende compensatie worden gerealiseerd.

Deze onderdelen zijn in de stedenbouwkundige voorschriften, met name in artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' expliciet opgelegd. Zo verplicht dit voorschrift de aanleg van een continue gracht ten oosten van de N451. Hierin zitten bijgevolg de hierboven vermelde (riet)gracht en verlegde waterloop O8024. Ook verplicht het voorschrift om de bestaande verhardingen die niet voor de inrichting of het functioneren van de wegeninfrastructuur gebruikt worden te ontharden. De vrijgekomen ruimte en door (vroegere) infrastructuur ingesloten gronden moeten worden ingericht in functie van het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.

Uit het plan-MER blijkt dat het verlies aan overstroombaar gebied ruimschoots gecompenseerd wordt door de in het GRUP opgelegde inrichting.

In de stedenbouwkundige voorschriften zijn dus heel wat bepalingen opgenomen betreffende het waterbeheer. Bovendien dient bij omgevingsvergunningsaanvragen steeds rekening gehouden te worden met geldende regelgeving, waaronder deze van het decreet integraal waterbeleid en de vigerende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.32. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om de te nemen maatregelen in functie van waterbeheer en de voorziene wijzigingen aan de waterlopen door te rekenen in een oppervlaktewatermodellering om aan te tonen dat er geen nadelige effecten zijn op de afwatering enerzijds en op overstromingsrisico's in de omgeving anderzijds.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, opgenomen als bijlage IV. Hierin is vastgesteld dat het referentieontwerp inclusief de afwatering, de nodige waterbuffering en compensatie van overstromingsgevoelige gebieden kan gerealiseerd worden. De exacte uitvoeringsmodaliteiten van de infrastructuur wordt niet vastgelegd op planniveau. Bij de uitvoering, op projectniveau, zal conform de wetgeving een exacte berekening moeten gebeuren voor het infrastructuurontwerp. Deze kan, indien dit op dat moment nodig blijkt, ondersteund worden door een modellering van de waterlopen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.33. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt aandacht gevraagd voor het kruisen van de wachtkom en de Hoge Watergang bij het rechte trekken van de Schoorhavenweg. Dit mag geen verkleining van de wachtkom en geen versmalling van de doorstroming veroorzaken.

De Vlaamse Regering antwoordt dat bij de opmaak van omgevingsvergunningsaanvragen rekening zal moeten gehouden worden met de bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften zoals opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, maar ook met andere geldende sectorale regelgeving. Zo zorgt reeds bestaande regelgeving dat de

bevoegde waterbeheerders naar aanleiding van de omgevingsvergunningsaanvragen geconsulteerd zullen worden en onder meer de wijze waarop waterlopen gekruist worden, de aard en de details van de kunstwerken, de verplichte erfdiensbaarden langsheen waterlopen kunnen opvolgen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.34. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt extra aandacht gevraagd voor een goede afwatering van de waterlopen 8.056 en 8.024a, ook in de huidige veranderende weersomstandigheden, omdat dat ook belangrijk is voor een goede afwatering van de kern van Beveren.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER, opgenomen als bijlage IV. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen betreffende het waterbeheer. Bovendien dient bij omgevingsvergunningsaanvragen steeds rekening gehouden te worden met geldende regelgeving, waaronder deze van het decreet integraal waterbeleid en de vigerende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater.

Daar waar de infrastructuur door overstromingsgevoelige zones gaat, wordt getracht om de inname hiervan te beperken; de ingenomen overstromingsruimte wordt gecompenseerd door minstens datzelfde volume en oppervlak. Het referentieontwerp voorziet meer ruimte voor waterberging dan strikt noodzakelijk. Bovendien laat het GRUP toe nog meer ruimte voor de compensatie van overstromingsgevoelig gebied dan in het referentieontwerp te realiseren. Op deze manier wordt voldoende gegarandeerd dat rekening wordt gehouden met overstromingsgevoelige gebieden, ook voor een toekomstige klimaat. Het GRUP heeft geen negatieve impact op het vlak van waterveiligheid.

De genoemde waterlopen 8.056 en 8.024a wateren af naar de waterloop O8024. De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER. Hierin is vastgesteld dat het referentieontwerp inclusief de afwatering, de nodige waterbuffering en compensatie van overstromingsgevoelige gebieden kan gerealiseerd worden. De exacte uitvoering van de infrastructuur wordt niet vastgelegd op planniveau. Bij de uitvoering, op projectniveau, zal conform de wetgeving een exacte berekening moeten gebeuren voor het infrastructuurontwerp. Deze kan, indien dit op dat moment nodig blijkt, ondersteund worden door een modellering van de waterlopen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.35. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt het hemelwaterplan van de gemeente Beveren aangehaald als een relevante informatiebron voor het verkrijgen van inzichten in het watersysteem.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER bij voorliggend GRUP, opgenomen als bijlage IV. Dit vermeldt dat de principes opgenomen in het Hemelwater- en droogteplan van de gemeente Beveren aansluiten bij de uitgangspunten van de gewestelijke stedenbouwkundige verordening (GSV) 'inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater'. Voor de berekeningen, uitgangspunten en controles is in de discipline water rekening gehouden met de verplichtingen uit de GSV en bijgevolg onrechtstreeks ook met het Hemelwater- en droogteplan van de gemeente Beveren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.36. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd landbouwgrond te sparen door het ruimtebeslag van de waterlopen te beperken. Zo wordt gevraagd of de afmetingen van de opvanggracht voor het hemelwater van de snelweg kunnen worden herbekeken, of het hemelwater van de snelweg gescheiden moet worden van het water uit de gecategoriseerde waterloop O8024, om de afmetingen van de te verleggen gecategoriseerde waterloop O8024 beter af te stemmen op de beoogde realiteit. Ook wordt gevraagd of de grachten niet ten noorden van de E34 kunnen worden aangelegd.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, bijlage IV bij het GRUP voor meer informatie over de functie en de afmetingen van de verschillende waterlopen en grachten in het plan.

Zo voorziet het plan ten zuiden van de E34 een buffergracht die (de helft van) het hemelwater van de (zuidelijke helft van de) verharding van de autosnelweg moet opvangen, zie ook artikel 2. 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur'. Dit water mag om kwaliteitsredenen niet rechtstreeks afwateren in het afwateringssysteem van de polders: naast normale vervuiling afkomstig van het wegdek is er ook een risico op calamiteiten (ongevallen met verlies schadelijke stoffen, blusschuim...) waarbij een afdamming van de gracht altijd mogelijk moet blijven. Vandaar dus dat het hemelwater van de autosnelweg in een aparte buffergracht opgevangen moet worden. Daarnaast neemt deze buffergracht ook een rol op in de compensatie van de inname van overstroombaar gebied, met name het beschikbare volume boven het bufferpeil van de gracht werd in rekening gebracht.

Daarnaast voorziet het plan ten zuiden van de E34 een extra continue gracht ten oosten van de N451 die zoveel mogelijk is ingericht als rietgracht, d.w.z. met brede oevers, zoals bepaald in artikel 2. 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur'. Conform het planvoornemen heeft deze gracht meerdere functies, zoals hierna opgesomd.

Het gedeelte tussen de N451 en de verkeerswisselaar R2xE34 moet dienen om de waterloop O8024 te verleggen. De waterloop van tweede categorie O8024 bevindt zich momenteel deels ten noorden van de E34, maar staat in voor de gravitaire afwatering van de percelen ten zuiden van de E34. Dit door verschillende verbindingen onder de snelweg. Deze harde onderdoorsteken/duikers vormen zwakke schakels inzake doorstroming en onderhoud. De waterloop ten noorden van de E34 regelt dus het waterniveau in de polder ten zuiden, met de opgesomde nadelen als gevolg. De aanpassingen aan de noordzijde van de snelweg, onder meer verbreding van de snelweg, vereisen een verplaatsing over een grote lengte van de waterloop. Gezien de beperkte ruimte ten noorden, door niet verplaatsbare elementen zoals de spoorweg en de waterloop van de Hoge Landen (1ste categorie), en de situering van het gebied dat de waterloop afwatert is een verplaatsing naar het zuiden noodzakelijk indien de capaciteit behouden moet blijven. Bijkomend is het ook een winstsituatie voor onderhoud en afwateringszekerheid en worden de plaatselijk aanwezige grachten ten zuiden van de E34 overbodig: grachten die het water naar de onderdoorsteken leiden.

Deze waterloop neemt ook een rol op in de compensatie van de inname van overstroombaar gebied, met name het volume tussen de hoogste grondwaterstand en het overstromingspeil, zoals afgestemd met de waterloopbeheerders. Gezien zijn afwateringsfunctie in de polder is deze waterloop ook het best geschikt om de inname van overstromingsgevoelig gebied op deze locatie te compenseren.

Tot slot dient de waterloop ook om de door de nieuwe infrastructuur aangesneden rietvegetaties ter hoogte van de Hoge Landen te compenseren. Om rietvegetatie mogelijk te maken, moeten de oevers breed zijn en niet te steil.

De breedte van de waterloop komt overeen met zijn huidige breedte en is afgestemd met de waterloopbeheerder. Zijn afmetingen zijn gebaseerd op een realistische aanname met betrekking tot het verwachte debiet en hebben geen relatie met de categorie van de waterloop.

Het overige gedeelte van de continue gracht, dus tussen de verkeerswisselaar R2xE34 en het complex Waaslandhaven-Oost, dient in hoofdzaak voor de compensatie van overstroombaar gebied en om de door de nieuwe infrastructuur aangesneden rietvegetaties te compenseren. Ten oosten van de defensieve dijk bevindt zich eveneens een grote oppervlakte overstromingsgevoelig gebied dat onder meer door de hoge bufferdijk/geluidsberm ingenomen wordt. Het overstroombaar gebied, dient te worden gecompenseerd nabij de locatie waar het verloren gaat.

Om zeker over voldoende compensatieoppervlakte en -volume te beschikken, om marge te hebben voor het toekomstig klimaat, is gekozen voor een gracht over de volledige lengte van het tracé van de E34 binnen het plangebied. Op regelmatige plaatsen zal de gracht al onderbroken zijn door bestaande infrastructuur, bebouwing, huiskavels of bomenrijen en zal er dus geen compensatie zijn.

In het referentieontwerp dat gebruikt is voor de opmaak van het GRUP zijn de afmetingen en de functies van de vermelde grachten/waterloop bepaald. Toch zijn deze aspecten niet

gedetailleerd verankerd in de verordenende delen van het GRUP. Zo is in artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften opgenomen dat het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' ten zuiden van de E34 een buffergracht voor de opvang van het hemelwater van de E34 en een continue gracht die zoveel mogelijk is ingericht als een rietgracht moet bevatten. Het voorschrift bevat verder geen specificaties over de afmetingen en de functies van de grachten.

Enkel de noodzakelijke elementen zijn opgenomen in de verordenende delen van het GRUP om enerzijds de noodzakelijk randvoorwaarden te bepalen en anderzijds voldoende flexibiliteit te behouden voor de toekomst. Het is immers altijd mogelijk dat bij een verdere uitwerking andere (technische) oplossingen nodig of wenselijk zijn. Enkel de essentiële elementen, noodzakelijk voor het bereiken van de plandoelstellingen en om een correct juridisch-planologisch kader te bereiken, krijgen een doorvertaling in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften.

Zo zijn de dimensionering en functies van de grachten/waterloop geen essentiële elementen en is het belangrijk deze niet stringent vast te leggen, maar nog een zekere graad van flexibiliteit te voorzien om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. De exacte afmetingen en functies van de grachten/waterloop zullen dus in de omgevingsvergunningsaanvraag worden bepaald. Binnen de grenzen van de stedenbouwkundige voorschriften kunnen op dat moment optimalisaties gebeuren ten opzichte van het referentieontwerp.

In het milieueffectenonderzoek zijn de verschillende milieueffecten van voorliggend plan en de alternatieve infrastructuurontwerpen voor de verschillende complexen en verkeerswisselaar onderzocht, ook de ruimte-inname van landbouwgrond ten gevolge van de inpassing van de infrastructuur en de te voorziene oppervlakte en volume voor waterberging. Met kennis van deze effecten heeft de Vlaamse Regering een gemotiveerde keuze gemaakt en heeft ze gekozen voor de alternatieven met het minste extra verharding en bijgevolg de minste impact op de infiltratie van regenwater en de inname van overstromingsgevoelig gebied.

Tot slot verwijst de Vlaamse Regering naar de plandoelstellingen van voorliggend GRUP. Het zoveel als mogelijk vrijwaren van de landbouwgronden ten zuiden van de E34 en het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen zijn eveneens plandoelstellingen. Ze zijn onder meer meegenomen bij het opmaken van de stedenbouwkundige voorschriften. Zo stelt artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' dat de inpassing, in zoverre dit technisch mogelijk is en zonder het functioneren en de veiligheid in het gedrang te brengen, compact moet worden geconcipeerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik. De aanvraag van een omgevingsvergunning in dit gebied moet aantonen dat maximaal gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk beperken van de ruimte-inname voor de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur. Dus ook de te voorziene oppervlakte en volume voor waterberging zal zo compact mogelijk moeten zijn.

Desondanks zullen landbouwgronden worden ingenomen door onder meer de grachten/waterloop. De negatieve impact op de landbouwactiviteiten is beschreven in het

plan-MER, bijlage IV. Om de getroffen landbouwbedrijven verder te begeleiden en een oplossing op maat van de getroffen bedrijven te zoeken is hiervoor een maatregel opgenomen in het flankerend beleid. Over het flankerend beleid, bijlage VI, neemt de Vlaamse Regering samen met het GRUP een beslissing waardoor de realisatie van deze maatregel zal gebeuren ten laatste op het moment dat de milieueffecten die hiermee gemilderd worden plaatsvinden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.37. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd of een perceel in de Beverenpolder dat voorzien is van drainage kan afwateren in de rietgracht langs de E34.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP. Hierin worden heel wat bepalingen opgenomen betreffende het waterbeheer, onder meer de verplichting tot realisatie van een continue rietgracht ten zuiden van de E34. Bovendien dient bij omgevingsvergunningsaanvragen steeds rekening gehouden te worden met geldende sectorale regelgeving.

Hiermee is de afwatering van de percelen in de Beverenpolder op planniveau voldoende geregeld.

De stedenbouwkundige voorschriften bevatten voldoende flexibiliteit om verdere detaillering en optimalisatie van de afwatering op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken.

De Vlaamse Regering stelt vast dat het onduidelijk is naar welk perceel precies verwezen wordt in het betreffende bezwaar, zodat het bezwaar in algemene zin wordt beantwoord.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot biodiversiteit

B.38. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om binnen het bestaande gabarit van de noodweg de fietsverbinding aan te leggen in beton of asfalt.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER, opgenomen als bijlage IV. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

Zo is in de discipline biodiversiteit voorgesteld om eventuele verbeteringen aan de noodweg in functie van het toekomstige fietspad strikt te beperken tot het gabarit van de huidige halfverharding en deze slechts te vervangen door nieuwe (gladdere, stabiele) halfverharding, om zo de negatieve impact van het fietspad op de zone Haasop te milderen. Deze milderende maatregel komt ook voort uit de passende beoordeling van het GRUP.

Daarom is in artikel 4 'verbinding voor langzaam verkeer' opgenomen dat het fietspad ter hoogte van de noodweg moet uitgevoerd zijn in halfverharding.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.39. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd bijkomend onderzoek te doen naar milderende maatregelen voor een fietsverbinding over/onder de E34 ter hoogte van Vliegenstal. De watergang daar vervult een belangrijke rol voor vleermuizen en de oeverzone voor blauwborst. Bijgevolg zijn er voor deze fietsverbinding randvoorwaarden met betrekking tot verlichting, afstand tot de oeverzone en buffering. Er wordt gevraagd, rekening houdende met de nodige milderende maatregelen, een kosten-baten-analyse te maken van een extra fietsverbinding over/onder de E34 ter hoogte van Vliegenstal.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP. Hierin is een uitvoerige variantenafweging tussen de fietsverbindingen over de E34 ter hoogte van enerzijds Vliegenstal en anderzijds Waelenweg opgenomen. De Vlaamse Regering koos om de oversteek ter hoogte van Waelenweg aan te duiden op het grafisch plan onder meer omdat deze locatie op alle ecologische vlakken beter blijkt te scoren. Bovendien vormt ze een verkeersveiliger route voor de fietsinfrastructuur langs de N450. Deze laatste passeert nog steeds de op- en afritten van het complex Melsele/Kallo, wat deze route, ondanks de conflictvrije lichtenregeling, toch minder verkeersveilig maakt. Tot slot creëert de oversteek ter hoogte van Waelenweg de opportuniteit om een veilige fietsroute te realiseren tussen Beveren en Kallo.

De fietsverbinding over de E34 ter hoogte van 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, onder meer 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.

Voor wat de fietsoversteek ter hoogte van de Vliegenstal betreft verwijst de Vlaamse Regering naar de stedenbouwkundige voorschriften van voorliggend GRUP. Artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' laat extra infrastructuur voor langzaam verkeer toe. Dit gebied is op het grafisch plan aangeduid ter hoogte van de snelweg en de complexen en reikt tot voorbij deze hoofdwegeninfrastructuur. Op die manier zijn bijkomende oversteken voor langzaam verkeer over/onder de E34 toegelaten, zoals een oversteek ter hoogte van de Vliegenstal. Een fietsoversteek ter hoogte van Vliegenstal kan dus in de projectfase verder onderzocht worden. Uit de plan-MER en de passende beoordeling blijkt alvast dat er aandachtspunten zijn. Zo zijn, omwille van de aanwezigheid van onder meer beschermde vleermuisensoorten, een ecoduiker afzonderlijk van de fietstunnel en aangepaste verlichting nodig. In de projectfase kan deze extra fietsoversteek onder de E34 verder geëvalueerd worden, ook financieel. Op dat moment dient opnieuw een passende beoordeling te gebeuren onder meer om te onderzoeken of het concreet uitgewerkte

project een betekenisvolle aantasting van de Bijlage III-soorten van het Natuurdecreet met zich meebrengt.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot landschap

B.40. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd landbouwgrond en kosten te sparen door bijvoorbeeld de bufferdijk te vervangen door een groenscherm van een tweetal meter of de bestaande berm langs de snelweg beperkt op te hogen en niet te verbreden of door te werken met steilere taluds. Het principe van 'zuinig ruimtegebruik' wordt in vraag gesteld omdat de landschappelijke inpassing een aanzienlijke ruimte inneemt. Bovendien zijn geen smallere alternatieven onderzocht voor de bufferdijk zoals bijvoorbeeld geluidsschermen in combinatie met bomenrijen en beplantingen of een minder hoge berm met er bovenop een geluidsscherm.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP en de plandoelstellingen van het GRUP. Deze plandoelstellingen zijn reeds vastgelegd in de startnota, bij de start van het planningsproces. Hierover is een publieke raadpleging gebeurd. In de toelichtingsnota van voorliggend GRUP worden de plandoelstellingen uit de startnota herhaald.

Zo leidde de plandoelstelling 'een performant fietsnetwerk voorzien' tot de verplaatsing van de fietssnelweg parallel aan de E34, en ook tot het verkleinen van de barrièrewerking van de E34 voor een vlottere bereikbaarheid van de Waaslandhaven.

Het ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de (nieuwe) infrastructuur is eveneens een plandoelstelling.

In het onderdeel A.13 heeft de Vlaamse Regering aangegeven waarom het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' (artikel 2) ten zuiden van de E34 een begroeide bufferdijk (grondlichaam) moet bevatten. Daar is ook aangegeven dat de stedenbouwkundige voorschriften voldoende flexibiliteit bevatten om verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. De exacte afmetingen, opbouw en hellingsgraden van taluds van de dijk zullen in de omgevingsvergunningaanvraag worden onderzocht en bepaald. Binnen de grenzen van de stedenbouwkundige voorschriften kunnen op dat moment optimalisaties gebeuren ten opzichte van het referentieontwerp dat aan de basis lag voor de opmaak van het GRUP. De in de bezwaren, opmerkingen en adviezen voorgestelde optimalisaties kunnen dus, op projectniveau, in een project-MER, worden geëvalueerd voor zover ze beantwoorden aan de stedenbouwkundige voorschriften.

In onderdeel A.13 heeft de Vlaamse Regering ook aangegeven waarom het 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' (artikel 2) ten zuiden van de E34 een buffergracht die het hemelwater van de E34 opvangt en een extra gracht die zoveel mogelijk is ingericht als rietgracht moet bevatten. Ook heeft de Vlaamse Regering toegelicht dat de stedenbouwkundige voorschriften voldoende flexibiliteit bevatten om

verdere detaillering en optimalisatie op projectniveau en bij de uitvoering mogelijk te maken. De dimensionering en functies van de grachten/waterloop zullen in de omgevingsvergunningsaanvraag worden onderzocht en bepaald. Binnen de grenzen van de stedenbouwkundige voorschriften kunnen op dat moment optimalisaties gebeuren ten opzichte van het referentieontwerp dat aan de basis lag voor de opmaak van het GRUP.

In de toelichtingsnota, bijlage IIIa, is gemotiveerd waarom de fietssnelweg F41 wordt geherlocaliseerd parallel aan de E34 en dat deze herlocalisatie ook aanleiding is om een nieuwe oost-west verbinding voor landbouwverkeer uit te werken, want op een hoogkwalitatieve fietsverbinding wordt landbouwverkeer best niet gemengd met het fietsverkeer. Het medegebruik van gemotoriseerd verkeer bij een fietssnelweg op een eigen tracé wordt zoveel mogelijk vermeden.

Vanaf de spoorbrug in oostelijke richting, nabij de grens met de provincie Antwerpen, zal de fietssnelweg meestal 6m breed zijn zodat menging met landbouwvoertuigen kan toegelaten worden. Een ontdebeldde infrastructuur voor het landbouw- en fietsverkeer is hier niet mogelijk. Bovendien betreft het landbouwverkeer hier slechts een beperkt aantal landbouwers wiens percelen worden ontsloten, het betreft geen landbouwverkeer dat zich over langere afstand oost-west verplaatst.

Ten westen van de spoorbrug is een alternatieve en eigen oost-west verbinding voor landbouwverkeer wel mogelijk, zowel in het agrarisch gebied als in het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur.

In het milieueffectenonderzoek, bijlage IV, zijn de verschillende milieueffecten van voorliggend plan en dus ook van de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur onderzocht, ook de ruimte-inname van landbouwgrond. Met kennis van deze effecten heeft de Vlaamse Regering de landschappelijke en functionele inpassing van de infrastructuur verordenend vastgelegd in artikel 2 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP.

Tot slot herhaalt de Vlaamse Regering dat het zoveel als mogelijk vrijwaren van de landbouwgronden ten zuiden van de E34 en het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen eveneens plandoelstellingen zijn. Ze zijn onder meer meegenomen bij het opmaken van de stedenbouwkundige voorschriften. Zo stellen artikel 1 'Gebied voor wegeninfrastructuur', artikel 2 'Gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur' en artikel 4 'verbinding voor langzaam verkeer' dat de infrastructuur en de landschappelijke en functionele inpassing ervan, in zoverre dit technisch mogelijk is en zonder het functioneren en de veiligheid in het gedrang te brengen, compact moeten worden geconcipeerd in functie van het duurzaam ruimtegebruik. De aanvraag van een omgevingsvergunning in deze gebieden moet aantonen dat maximaal gestreefd wordt naar het zoveel mogelijk beperken van de ruimte-inname voor aanleg van de infrastructuur, haar aanhorigheden en de landschappelijke en functionele inpassing ervan.

Vanuit het principe van duurzaam ruimtegebruik en op basis van het onderzoek dat vooraf ging aan de opmaak van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, bestemt voorliggend

GRUP de nodige ruimte voor de herinrichting van de E34. Om de uitwerking van de projectfase niet te hypothekeren is in de planfase voor de afbakening van het gebied voor wegeninfrastructuur (artikel 1) echter nog een marge op de ruimte-inname genomen. Deze bedraagt ongeveer 15 meter extra vanaf de grens van de verharding zoals opgenomen in het referentieontwerp. Via de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 1) is opgelegd dat de infrastructuur compact moet zijn en dat de ruimte-inname zoveel mogelijk beperkt moet worden. Het gebied voor wegeninfrastructuur zal op sommige plaatsen dus niet volledig ingenomen moeten worden door de wegeninfrastructuur. Er wordt binnen deze zone immers de nodige marge opgenomen om de optimalisatie van het ontwerp toe te laten zonder buitensporige claims te leggen op de omgeving. Na de herinrichting van de wegeninfrastructuur kunnen voor de delen die niet gebruikt zijn voor de wegeninfrastructuur conform artikel 1 de stedenbouwkundige voorschriften van de aanpalende bestemming worden toegepast. Concreet betekent dit dat ten zuiden van de E34 het deel dat niet gebruikt is voor de wegeninfrastructuur opnieuw de bestemming van agrarisch gebied krijgt.

Ook voor de aanduiding van het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur (artikel 2) is het referentieontwerp de basis. Om de uitwerking van de projectfase niet te hypothekeren is in de planfase een marge van ongeveer 20 meter op het referentieontwerp genomen. Opnieuw is via de stedenbouwkundige voorschriften (artikel 2) opgelegd dat de infrastructuur compact moet zijn en dat de ruimte-inname zoveel mogelijk beperkt moet worden.

Het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing betreft een overdruk. Bijgevolg blijft de in grondkleur aangegeven bestemming van toepassing – ten zuiden van de E34 is dat agrarisch gebied – voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van wegeninfrastructuur inclusief haar landschappelijke en functionele inpassing niet in het gedrang wordt gebracht.

Desondanks zullen landbouwgronden worden ingenomen. De negatieve impact op de landbouwactiviteiten is beschreven in het plan-MER, bijlage IV. Om de getroffen landbouwbedrijven verder te begeleiden en een oplossing op maat van de getroffen bedrijven te zoeken is hiervoor een maatregel opgenomen in het flankerend beleid, bijlage VI. Over het flankerend beleid neemt de Vlaamse Regering samen met het GRUP een beslissing waardoor de realisatie van deze maatregel zal gebeuren ten laatste op het moment dat de milieueffecten die hiermee gemilderd worden plaatsvinden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot ruimte

B.41. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd zuinig om te springen met landbouwgrond, want elke inname ervan heeft impact op een individueel landbouwbedrijf en families. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd meer ambitie te tonen op het vlak van het beschermen van het landbouwareaal en niet onnodig landbouwoppervlakte te vernietigen. Het GRUP zou het beginsel van zuinig

ruimtegebruik niet respecteren omdat grote hoeveelheden kostbare landbouwgrond verloren gaan door de aanleg van een bijkomende fietsersbrug met toegangswegen voor fietsers, door een aanzienlijke verbreding van de aanwezige buffers, door de aanleg van een nieuwe watervoerende gracht, door een karrenspoor voor landbouwverkeer... Hoewel de grondinames gebeuren in het agrarisch gebied is volgens de bezwaarindieners de landbouwsector over het hoofd gezien. Het GRUP veroorzaakt volgens hen belangrijke verliezen aan kostbare en vruchtbare landbouwgrond zonder dat hiertegenover een ruimtelijke compensatie is voorzien. Door landbouw niet in de belangenafweging te betrekken, wordt het beginsel van duurzaam ruimtegebruik geschonden.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER, bijlage IV bij het GRUP. In het plan-MER werd bij de discipline mens-ruimte het effect op de duurzaamheid van het ruimtegebruik (inclusief intensiteit van het ruimtegebruik) en op de gebruikskwaliteit van verschillende maatschappelijke activiteiten die aanwezig zijn, waaronder ook landbouw, in beeld gebracht. Ook zijn in diezelfde discipline de innames van gronden in beeld gebracht.

In het milieueffectenonderzoek zijn de verschillende milieueffecten van de verschillende alternatieven onderzocht, ook de ruimte-inname van landbouwgrond zoals hierboven verduidelijkt. Met kennis van deze effecten heeft de Vlaamse Regering een gemotiveerde keuze gemaakt en heeft ze de verordenende delen van het GRUP vastgelegd.

In de toelichtingsnota bij het GRUP is gemotiveerd hoe ze hierbij rekening hield met de vooropgestelde plandoelstellingen, waaronder het zoveel als mogelijk vrijwaren van de landbouwgronden ten zuiden van de E34 en het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen. Voor alle infrastructuuronderdelen koos ze telkens de meest compacte oplossing waarbij zo min mogelijk landbouwgrond wordt ingenomen: de afschaffing van het complex Vrasene, een Hollands complex ter hoogte van het nieuwe complex Waaslandhaven-West, geen parallelwegen voor de aansluiting tussen de N451 en de E34, maar gebruik maken van bestaande verbindingen, een compacte verkeerswisselaar. Ook is het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen verankerd in de stedenbouwkundige voorschriften.

De ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten, ook die van landbouw, zijn dus in het planningsproces van voorliggend GRUP gelijktijdig tegen elkaar afgewogen.

Desondanks zullen landbouwgronden worden ingenomen. De negatieve impact op de landbouwactiviteiten is beschreven in het plan-MER, bijlage IV. Om de getroffen landbouwbedrijven verder te begeleiden en een oplossing op maat van de getroffen bedrijven te zoeken is hiervoor een maatregel opgenomen in het flankerend beleid, bijlage VI. Over het flankerend beleid neemt de Vlaamse Regering samen met het GRUP een beslissing waardoor de realisatie van deze maatregel zal gebeuren ten laatste op het moment dat de milieueffecten die hiermee gemilderd worden plaatsvinden. Via de grondenbank Linkerscheldeover II kan mogelijks ruilgrond worden aangeboden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de plandoelstellingen en het GRUP algemeen

B.42. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt geargumenteed dat een globale visie voor het plangebied ontbreekt. Zo zijn er verschillende planningsprocessen lopende in het gebied. Ook is er veel onduidelijkheid over de precieze contouren van de leidingstraat, de fietssnelweg, parallelwegen, de precieze omvang van de ruimteclaims die op het gebied worden gelegd. Ook ontbreekt een duidelijk flankerend beleid voor de getroffen landbouwbedrijven. Volgens de bezwaarindieners zijn de verschillende ruimtelijke behoeften onvoldoende ten opzichte van elkaar afgestemd en niet gelijktijdig afgewogen ten aanzien van alle belangen en ruimtelijke behoeften van alle stakeholders. Het GRUP beantwoordt dus niet aan het principe van duurzaam ruimtegebruik.

De Vlaamse Regering heeft voorliggend GRUP vastgesteld met kennis van de impact ervan op de landbouwsector zoals opgenomen in het plan-MER, discipline mens-ruimte, bijlage IV. De ruimtelijke behoeften van de verschillende maatschappelijke activiteiten, ook die van landbouw, zijn in het planningsproces van voorliggend GRUP gelijktijdig tegen elkaar afgewogen. Bij de keuze van het voorkeursalternatief dat in voorliggend GRUP is verankerd en bij de vaststelling van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP werden onder meer volgende doelstellingen gerealiseerd: het zoveel als mogelijk vrijwaren van de landbouwgronden ten zuiden van de E34 en het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen.

Desondanks zullen landbouwgronden worden ingenomen. De negatieve impact op de landbouwactiviteiten is beschreven in het plan-MER, bijlage IV. Om de getroffen landbouwbedrijven verder te begeleiden en een oplossing op maat van de getroffen bedrijven te zoeken is hiervoor een maatregel opgenomen in het flankerend beleid, bijlage VI. Over het flankerend beleid neemt de Vlaamse Regering samen met het GRUP een beslissing waardoor de realisatie van deze maatregel zal gebeuren ten laatste op het moment dat de milieueffecten die hiermee gemilderd worden plaatsvinden.

De Vlaamse Regering bevestigt dat inhoudelijke en procedurele afstemming tussen verschillende lopende planprocessen in de omgeving van de Waaslandhaven een belangrijk aandachtspunt vormt en verwijst naar de toelichtingsnota, bijlage IIIa. In de toelichtingsnota is daarom inzicht gegeven in lopende planprocessen met een verwijzing naar de onderlinge samenhang. Dat geldt ook voor het plan-MER, waar zo veel als mogelijk rekening gehouden wordt met lopende initiatieven, die benoemd worden als ontwikkelingsscenario's.

De Vlaamse Regering verwijst naar de toelichtingsnota bij het GRUP waaruit blijkt dat voorliggend GRUP is afgestemd met de andere planningsprocessen in de onmiddellijke omgeving van het plangebied. Zo is het tracé van de leidingstraat (zie GRUP Leidingstraat

Zelzate-Kallo) hernomen voor het gedeelte dat is gelegen in het plangebied van voorliggend GRUP, zodat de leidingstraat in functie van optimaal ruimtegebruik beter aansluit bij de fietssnelweg en de vernieuwde E34 inclusief de complexen.

Het planproces voor de verbindingsweg tussen de N70 en E34 bevindt zich in de scopingfase. Er zijn dus nog geen concrete planopties vastgelegd. Het inhoudelijk onderzoek en het bijhorend onderzoek naar de milieu-effecten hierover loopt nog. Het is voorbarig om al uitspraken te doen over de resultaten van de milieubeoordeling. De verbindingsweg N70-E34 is in het plan-MER van voorliggend GRUP meegenomen als ontwikkelingsscenario. Het GRUP E34-west maakt een aansluiting van de verbindingsweg N70-E34 niet onmogelijk, maar verder worden er geen keuzes gemaakt met betrekking tot deze weg. De urgentie van voorliggend GRUP is van die aard dat de Vlaamse Regering verkiest niet te wachten op het onderzoek in het kader van de verbindingsweg N70-E34.

De Vlaamse Regering verwijst tot slot naar de stedenbouwkundige voorschriften die bepalingen bevatten om het ruimtegebruik te beperken en de ruimte efficiënt te benutten.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het grafisch plan

B.43. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd het gebied voor overstap (artikel 5) ter hoogte van het pompstation Keetberg te verruimen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat ze met voorliggend plan enkel de bestaande carpoolparking wil opnemen in het plan en voorziet geen uitbreiding van de bestaande capaciteit. Bijgevolg is het bestemmingsgebied 'Gebied voor overstap' beperkt tot de huidige zone. De in het bezwaar voorgestelde herbestemming (uitbreiding van de bestemming 'Gebied voor overstap') is niet essentieel voor het behalen van de plandoelstellingen van voorliggend GRUP. De Vlaamse Regering vindt het om die reden niet aangewezen het plangebied uit te breiden en over te gaan tot een nieuw openbaar onderzoek.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.44. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd dat de bestaande aardgasvervoersinstallaties ten allen tijde kunnen bewaard blijven, dat bestaande leidingen zoveel mogelijk kunnen bewaard blijven omdat het omleggen van bestaande leidingen enorme economische en financiële consequenties heeft, dat een leidingstraat wordt voorzien, dat kansen voor het aanleggen van pijp- en nutsleidingen gevrijwaard worden, en dat er meer doorsteken onder de E34 worden voorzien. Er wordt betreurd dat er geen alternatieven zijn onderzocht om bijvoorbeeld de bufferdijk te versmallen of meer

zuidwaarts te voorzien zodat onmiddellijk naast de E34 een leidingenstrook kan worden voorzien. Volgens de bezwaarindieners zijn het behouden van de bestaande leidingen (= niet omleggen) onvoldoende onderzocht en is een kosten-baten-analyse nodig.

De Vlaamse Regering verwijst naar de verordenende delen van het GRUP en naar de toelichtingsnota. Op het grafisch plan is een leidingstraat aangeduid. Bovendien zijn in het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur conform de stedenbouwkundige voorschriften leidingen, inclusief de aanleg, het functioneren of aanpassen van bestaande installaties en constructies voor het beheer van de leidingen, toegelaten. Doorsteken voor leidingen onder de E34 zijn onder meer toegelaten conform de stedenbouwkundige voorschriften in het gebied voor landschappelijke en functionele inpassing van infrastructuur, dus over het volledige traject van de E34 dat opgenomen is in het plangebied. De bestaande leidingen zoals aangegeven op het gewestplan en gelegen binnen het plangebied van voorliggend GRUP zijn overgenomen op het grafisch plan.

De kansen voor het aanleggen van pijp- en nutsleidingen zijn dus in het GRUP gevrijwaard. Het GRUP biedt voldoende mogelijkheden voor het aanleggen van nieuwe leidingen of het behouden en/of verleggen van bestaande leidingen.

De exacte situering van de leidingen zal bepaald worden op projectniveau. De toelichtingsnota stelt hierover: *“Op projectniveau dient voldoende aandacht te gaan naar de exacte locatie van de leidingen. In de projectfase is intensief overleg met de leidinghouders, Port of Antwerp Bruges en Maatschappij Linkerscheldeover noodzakelijk opdat rekening kan worden gehouden met hun bezorgdheden.”*

Het GRUP doet verder geen uitspraken over wat er dient te gebeuren met de bestaande leidingen.

De Vlaamse Regering neemt akte van de voorstellen zoals geformuleerd in de adviezen, bezwaren en opmerkingen. Eerder is gemotiveerd waarom de buffering gerealiseerd wordt met een grondlichaam. De stedenbouwkundige voorschriften laten echter nog optimalisaties van de bufferdijk zoals voorgesteld in het referentieontwerp toe zodat de samenhang met bestaande leidingen op projectniveau verder onderzocht kan worden. Ook kan op projectniveau, wanneer de exacte situering van de bestaande en/of te verleggen leidingen en van de nieuwe leidingen verder wordt onderzocht, een kosten-baten-analyse in functie van het al dan niet verleggen van bestaande leidingen overwogen worden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de stedenbouwkundige voorschriften

B.45. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd een 10 meter brede bouwvrije strook langsheen de spoorlichamen te voorzien en in de spoorwegtaluds spoorweggebonden constructies toe te laten.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de bestaande spoorwegen zoveel mogelijk buiten het plangebied zijn gehouden. In geval delen van de spoorwegen, de '10m brede bouwvrije stroken' langsheen de spoorweglichamen of de spoorwegtaluds zich toch in het 'gebied voor wegeninfrastructuur' bevinden, blijven werken in functie van de spoorweg toelaatbaar. Binnen dit gebied zijn immers handelingen mogelijk met betrekking tot parallelle en kruisende infrastructuren. Daarnaast zijn alle handelingen mogelijk in functie van openbaar vervoer.

Verder antwoordt de Vlaamse Regering dat bij de opmaak van omgevingsvergunningsaanvragen rekening zal moeten gehouden worden met de bestemmingen en stedenbouwkundige voorschriften zoals opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, maar ook met andere geldende sectorale regelgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.46. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd de vrije stroken (zones non-aedificandi) langs autosnelwegen te respecteren.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het GRUP enkel bestemmingen op perceelsniveau vastlegt. Tijdens de projectfase zal het project verder uitgewerkt worden, zal de grens van het domein van de autosnelweg opnieuw afgebakend kunnen worden en pas dan zal duidelijk zijn tot waar deze zones non-aedificandi zullen komen.

In de 10 meter strook zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen zijn slechts beperkte mogelijkheden voor werken van algemeen belang. In de zone buiten de 10 meter strook (dus de strook tussen de 10 en 30 meter langsheen de autosnelwegen) kan de wegbeheerder zelf afwijkingen toestaan.

Geldende sectorale bepalingen worden echter niet opgenomen in stedenbouwkundige voorschriften.

In functie van de verdere realisatie van het project zullen nog verdere stappen ondernomen worden zoals verwerving, de opmaak van een project-MER en een aanvraag tot omgevingsvergunning.

Natuurlijk zal - waar dit relevant is - eveneens gekeken worden naar de bouwvrije strook zoals bepaald in het besluit van de Vlaamse Regering van 25 januari 2019 betreffende de vrije stroken langs autosnelwegen en vooral naar de 10 meter strook waar slechts beperkte mogelijkheden zijn voor werken van algemeen belang.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.47. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd in artikel 4 op te nemen dat een kwalitatieve en veelgebruikte fietsverbinding best wordt voorzien in niet-waterdoorlatende verharding.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften en het plan-MER. Er werden in dit plan-MER aannames of plangeïntegreerde maatregelen en milderende maatregelen opgenomen. Voor al deze aannames of plangeïntegreerde maatregelen en milderende maatregelen is in de toelichtingsnota, in de milieuverklaring, opgenomen op welke manier deze ruimtelijk vertaald en verankerd worden in het plan.

Het voorschrift 'verbinding voor langzaam verkeer' legt geen verplichting tot een welbepaald type verharding op, tenzij met betrekking tot het tracé van de noodweg. Het fietspad ter hoogte van de noodweg dient uitgevoerd te worden in halfverharding. Dit is een gevolg van een milderende maatregel uit het plan-MER.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.48. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd in artikel 8 (bestaande hoogspanningsleiding), artikel 9 (bestaande afzonderlijke leiding) en artikel 10 (leidingstraat) een verschuiving toe te laten uit de as van de aanduiding.

De Vlaamse Regering antwoordt dat de bestaande hoogspanningsleidingen zoals aangegeven op het gewestplan en de bestaande leidingen zoals aangegeven op het gewestplan zijn overgenomen op het grafisch plan. De bijhorende stedenbouwkundige voorschriften, artikel 8 en 9, zijn gebaseerd op de typevoorschriften voor gewestelijke RUPs. De aanduiding is een indicatieve of symbolische aanduiding. Dat betekent dat het op het grafisch plan aangeduide tracé gevolgd moet worden in de mate dat er geen onoverkomelijke obstakels zijn. Vermits het om bestaande hoogspanningsleidingen of leidingen gaat, is het tracé op het terrein gekend.

Op het grafisch plan is ook een leidingstraat aangeduid. Dit is een nieuwe leidingstraat. Het bijhorende stedenbouwkundige voorschrift, artikel 10, is gebaseerd op de typevoorschriften voor gewestelijke RUPs. Een leidingstraat wordt symbolisch aangegeven als een overdruk wat betekent dat de grenzen van de leidingstraat niet vast liggen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen geven geen aanleiding tot aanpassing van het plan.

B.49. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd dat een duurzame (geluidsarme) betonverharding eventueel mogelijk is.

De Vlaamse Regering verwijst naar de stedenbouwkundige voorschriften van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In deze voorschriften is opgenomen dat nabij woongebouwen en ter hoogte van de verstoringse gevoelige natuurgebieden het gebruik van een geluidsarm wegdek verplicht is. Er wordt geen bepaling opgenomen met betrekking tot 'duurzame betonverharing'. De aard van de wegbedekking wordt verder bepaald in de omgevingsvergunningsaanvraag.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot de toelichtingsnota

B.50. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat de overstromingskaarten te beperkt zijn opgenomen in de toelichtingsnota waardoor er bezorgdheid is over het nemen van voldoende compensatiemaatregelen voor het bouwen in overstroombaar gebied.

De Vlaamse Regering verwijst naar het plan-MER en de toelichtingsnota bij het GRUP. De pluviale en fluviale kaarten zijn opgenomen in bijlage IIIb, bij de toelichtende kaarten. De toelichtingsnota verwijst naar deze kaarten. Ook in het plan-MER zijn de pluviale en fluviale kaarten opgenomen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

In de stedenbouwkundige voorschriften worden heel wat bepalingen opgenomen betreffende het waterbeheer. Bovendien dient bij omgevingsvergunningsaanvragen steeds rekening gehouden te worden met geldende regelgeving, waaronder deze van het decreet integraal waterbeleid en de vigerende gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater. Daar waar de wegeninfrastructuur door overstromingsgevoelige zones gaat, wordt getracht om de inname hiervan te beperken; indien toch overstromingsruimte wordt ingenomen, bv. door ophogingen, wordt een compensatie van meer dan dat volume en oppervlak voorzien zodat er geen negatieve impact zal optreden op de waterveiligheid. Op deze manier wordt voldoende gegarandeerd dat rekening wordt gehouden met overstromingsgevoelige gebieden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het flankerend beleid

B.51. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt vastgesteld dat het milderen van de geluidsimpact ter hoogte van de Zillebeek met verkeerswerende en remmende maatregelen is opgenomen in het flankerend beleid. Er wordt gevraagd dit flankerend beleid te koppelen aan de passage uit het Ommelandverbond over digitale camera's, aan de studie over vrachtwagensluizen in het kader van het complex project 'Extra Containerbehandelingscapaciteit voor het havengebied Antwerpen'. Op die manier wordt de impact van beide projecten (E34 en CP ECA) en de mildering ervan beter op elkaar afgestemd. De kosten met betrekking tot dit flankerend beleid moeten volgens de bezwaarindiener gedragen worden door de aanvrager.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

Zo is voorgesteld de overschrijding van de geluidsnorm ter hoogte van de Zillebeek te milderen door het nemen van verkeerswerende en -remmende maatregelen. Uit de modelleringen uitgevoerd in het kader van het plan-MER blijkt dat de bestaande situatie er ten gevolge van het plan slechts beperkt wijzigt, maar conform het nieuwe beoordelingskader 'geluidshinder' is mildering noodzakelijk. De voorgestelde milderende maatregelen voorkomen een toename van het verkeer ter hoogte van Zillebeek. Zo zal een toename van de geluidsoverlast ten gevolge van het plan vermeden worden. Omdat de Zillebeek buiten het plangebied van voorliggend GRUP is gelegen en omdat voor de verdere uitwerking en implementatie van deze maatregel het lokale bestuur van Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht dient te worden betrokken, is deze maatregel opgenomen in het flankerend beleid.

Er is geen verband met het in het kader van het complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' lopende onderzoek naar de meest optimale inpassing van vrachtwagensluizen op het onderliggend wegennet in de omgeving van de haven, die als doel heeft om doorgaand vrachtverkeer te weren uit kwetsbare zones.

De verwachte, beperkte toename van het verkeer ter hoogte van Zillebeek die de Vlaamse Regering met de milderende maatregel wil voorkomen, zal ook en wellicht hoofdzakelijk personenverkeer betreffen. Een vrachtwagensluis is geen verkeerswerende of -remmende maatregel voor personenverkeer.

De Vlaamse Regering neemt akte van de vraag van de gemeente dat de kosten voor deze maatregelen gedragen worden door de aanvrager.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.52. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd om, conform de overeenkomst tussen de gemeente Zwijndrecht en de Vlaamse overheid inzake geluidsbelasting van de snelwegen op de kernen, de maximaal toegelaten snelheid op de E34 verder te verlagen in beide richtingen indien uit metingen zou blijken dat het gewenste resultaat qua geluidsbelasting niet zou gehaald worden.

De Vlaamse Regering antwoordt dat alle effecten van het plan onderzocht zijn in het plan-MER. Alle aannames en milderende maatregelen werden vertaald in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. In de milieuverklaring opgenomen in de toelichtingsnota wordt verduidelijkt op welke manier dit gebeurd is.

In het flankerend beleid bij voorliggend GRUP is, in uitvoering van het flankerend beleid goedgekeurd samen met de vergunning voor de Oosterweelverbinding, opgenomen dat op de volledige R1 en Oosterweelverbinding vanaf het complex Waaslandhaven-Oost en verder naar het oosten toe een toegelaten snelheid van 80 km/u geïmplementeerd wordt. Bovendien zal een snelheidsregime van 100 km/u gelden op de E34 van aan de verkeerswisselaar R2xE34 tot aan Waaslandhaven-Oost. De snelheidsbeperkingen zijn vermeld per snelwegsegment en gelden in beide richtingen.

Deze maatregelen zijn grotendeels reeds opgenomen naar aanleiding van het project-MER en de omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding. Ze zullen gerealiseerd zijn gelijktijdig met de realisatie van de Oosterweelverbinding. De realisatie van de Oosterweelverbinding loopt voor op de realisatie van het GRUP E34-west. Deze maatregelen worden in elk geval gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

Voorliggend GRUP vult de eerder gemaakte afspraken in het kader van de Oosterweelverbinding aan: de verlaging van de maximumsnelheid tot 100 km/u wordt iets verder doorgetrokken naar het westen, tot aan de verkeerswisselaar R2xE34. Uit het effectenonderzoek bij voorliggend GRUP blijken geen significante effecten die milderende maatregelen vereisen zoals een verdere verlaging van de aangenomen maximumsnelheden zoals gevraagd in de bezwaren.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Adviezen, bezwaren en opmerkingen met betrekking tot het vervolg na het GRUP, de verdere uitwerking

B.53. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden concrete inrichtings- en veiligheidsvoorstellen, concrete optimalisaties of concrete voorstellen voor onderhoud van de omliggende spoor- en weginfrastructuur en de waterlopen gevraagd.

De Vlaamse Regering antwoordt dat bij de opmaak van omgevingsvergunningsaanvragen rekening zal moeten gehouden worden met de bestemmingen en stedenbouwkundige

voorschriften zoals opgenomen in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, maar ook met andere geldende sectorale regelgeving.

In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen worden concrete inrichtings- en veiligheidsvoorstellen, concrete optimalisaties of concrete voorstellen voor onderhoud van de infrastructuur en de waterlopen gedaan die zeer relevant zijn voor de uitwerking van het project. De Vlaamse Regering verduidelijkt dat in het GRUP, op basis van het gelopen onderzoek en het referentieontwerp, bestemmingen op perceelsniveau vastgelegd worden. Zo wordt duidelijk welke bestemming en welke stedenbouwkundige voorschriften op een bepaald perceel geldig zijn. De exacte inrichting van de infrastructuur, van de kunstwerken en van de aanhorigheden van de infrastructuur, van de fietspaden, van de bermen en buffers, van de lokale aansluitingen en kruispunten en dergelijke worden niet vastgelegd in het GRUP. Na deze planfase volgt immers nog een projectfase. In functie van de omgevingsvergunningaanvragen voor het concrete project zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden.

De Vlaamse Regering neemt akte van deze concrete voorstellen en zal ze meenemen naar de projectfase in het verder onderzoek.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.54. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd naar de visie inzake het eigenaarschap op het gebied dat vrijkomt na de aanleg van de compactere verkeerswisselaar.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het GRUP geen maatregelen omvat inzake overdracht van eigendommen maar wel de bestemming ervan regelt en aangeeft welke percelen van bestemming wijzigen binnen de contouren van het GRUP. In de projectfase die volgt na de goedkeuring van het GRUP, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt, zal duidelijk worden welke percelen concreet betrokken zijn en moeten worden verworven of welke percelen zullen vrijkomen na de aanleg. Omwille van bovenstaande reden is er geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP en doet het GRUP geen uitspraken over het eigenaarschap van het gebied dat vrijkomt na de aanleg van de compactere verkeerswisselaar.

Met betrekking tot de invulling van het betreffende gebied is in het GRUP bepaald dat:

- Het tijdelijk – gedurende de aanleg van de weginfrastructuur – als werfzone kan worden ingericht.
- Het na de werken, moet worden ingericht in functie van het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.55. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd dat bepaalde instanties, partijen, organisaties betrokken, geïnformeerd en geraadpleegd worden bij de verdere uitwerking, dat verdere afstemming met hen nodig is.

De Vlaamse Regering verduidelijkt dat het overleg dat bij de verdere uitwerking van het project zal worden georganiseerd niet behoort tot de inhoud van het voorliggend GRUP en dat elke belanghebbende instantie, partij of organisatie binnen het geïntegreerd planningsproces op dezelfde manier werd geïnformeerd en betrokken, behalve indien bijkomende overlegmomenten zich aandienen in het licht van de toepasselijke sectorale regelgeving.

Na deze planfase volgt een projectfase. In functie van de omgevingsvergunningsaanvragen voor het concrete project zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden.

De Vlaamse Regering neemt akte van de vragen om ook in het vervolgtraject betrokken te worden en is zich bewust van het belang van overleg met betrokken partijen.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.56. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gevraagd ook in het verder traject aandacht te hebben voor de afstemming tussen de verschillende lopende planprocessen en effectenstudies, en rekening te houden met gecumuleerde effectendoorrekeningen.

De Vlaamse Regering antwoordt dat het verdere uitvoeringstraject niet behoort tot de inhoud van het voorliggend GRUP en verwijst naar de toelichtingsnota en het plan-MER. Hierin zijn de relevante lopende planprocessen opgenomen. Ook is onder meer in het plan-MER aangegeven dat voorliggend plan is getoetst aan de verkeersintensiteiten afkomstig uit het Regionaal Verkeersmodel (versie 4.2.2.). Het Regionaal Verkeersmodel vormt de basis voor verkeersprognoses in het Vlaamse Gewest, en dus ook voor andere lopende planprocessen. Het houdt rekening met de verschillende besliste plannen, verwachte evoluties en trends.

Gekende en zekere ontwikkelingen zijn meegenomen in de referentietoestand en verkeersmodelleringen. Voor de verbindingsweg N70-E34 is een ontwikkelingsscenario onderzocht.

Na deze planfase volgt een projectfase. Ook in de projectfase zal er aandacht moeten zijn voor afstemming met de relevante lopende planprocessen en effectenstudies. In functie van de omgevingsvergunningsaanvragen voor het concrete project zullen ook telkens project-MERs worden opgemaakt en opnieuw een openbaar onderzoek georganiseerd worden, in overeenstemming met de geldende regelgeving.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

B.57. In sommige adviezen, bezwaren en opmerkingen wordt gesteld dat ten gevolge van voorliggend plan, in het bijzonder ten gevolge van de onteigening voor de realisatie van de hoge geluidsbuffer, geen landbouwexploitatie meer mogelijk zal zijn op de betreffende percelen. Omdat de grond op de betreffende percelen vervuild is met PFAS zal hij wellicht op afzienbare tijd worden gesaneerd, wat eveneens schade zal veroorzaken voor de landbouwexploitatie. Er wordt gevraagd de saneringswerken en de onteigening te coördineren en de totaliteit van de betreffende percelen minnelijk te verwerven.

De Vlaamse Regering geeft aan dat het GRUP louter bestemmingen regelt en aangeeft welke percelen van bestemming wijzigen binnen de contouren van het GRUP. Pas in de projectfase, waar het project verder verfijnd en uitgewerkt wordt, zal duidelijk worden welke percelen concreet betrokken zijn en moeten worden verworven. Omwille van bovenstaande reden is er dan ook geen onteigeningsplan toegevoegd bij voorliggend GRUP.

Ten gevolge van voorliggend GRUP zal landbouwgebied worden ingenomen en zal ook de gebruikskwaliteit van aangrenzende landbouwpercelen verminderen. Om de negatieve impact van het plan voor landbouwers te milderen, is voorzien dat de VLM getroffen landbouwbedrijven begeleidt en oplossingen op maat van de getroffen bedrijven zoekt. Deze maatregel is opgenomen in het flankerend beleid: de nota flankerend beleid (bijlage VI) stelt voor om de lokale grondenbank Linkerscheldeover II hiervoor in te zetten. Dit kan opgestart worden zodra het definitieve GRUP vastgesteld is.

Deze adviezen, bezwaren en opmerkingen leiden niet tot aanpassing van het plan.

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 september 1997 houdende de definitieve vaststelling van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij het decreet van 17 december 1997 wat de bindende bepalingen betreft en op de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2003 en 17 december 2010 houdende de definitieve vaststelling van een herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bekrachtigd bij de decreten van 19 maart 2004 respectievelijk 25 februari 2011, wat de bindende bepalingen betreft.
- Het koninklijk besluit van 7 november 1978 houdende de vaststelling van het Gewestplan Sint-Niklaas-Lokeren en latere wijzigingen.
- Het koninklijk besluit van 3 oktober 1979 houdende de vaststelling van het Gewestplan Antwerpen en latere wijzigingen.

- Het besluit van de Vlaamse Regering van 16 december 2005 houdende de definitieve vaststelling van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Waaslandhaven – fase 1 en omgeving.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 9 mei 2008 houdende de definitieve vaststelling van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Liefkenshoek spoortunnel.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 30 april 2013 houdende de definitieve vaststelling van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehavengebied Antwerpen.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 23 april 2014 houdende de aanwijzing van het Vogelrichtlijngebied BE2301336 ‘Schorren en polders van de Beneden-Schelde’.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 24 oktober 2014 houdende de definitieve vaststelling van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Afbakening Zeehavengebied Antwerpen – Havenontwikkeling Linkeroever.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 17 mei 2019 tot wijziging van bijlage 2 bij het besluit de Vlaamse Regering van 17 maart 2017 houdende vaststelling van de instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten voor de met toepassing van de Vogelrichtlijn aangewezen speciale beschermingszone ‘BE2301336 Schorren en polders van de Beneden-Schelde’, in het bijzonder de prioritaire inspanning 3.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 31 januari 2020 houdende de vaststelling van het definitieve voorkeursbesluit betreffende het complex project “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 8 maart 2024 houdende de vaststelling van het ontwerpprojectbesluit betreffende het complex project “Realisatie van Extra Containerbehandelingscapaciteit in het Havengebied Antwerpen”.
- Het besluit van de Vlaamse Regering van 7 juni 2024 houdende de definitieve vaststelling van het Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Leidingstraat Zelzate - Kallo.
- Het ministerieel besluit van 14 september 2001 tot bescherming als cultuurhistorisch landschap van de Defensieve Dijk met overgangszone in Beveren-Kruikeke-Zwijndrecht.

Initiatiefnemer

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn, de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT:

Artikel 1. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven', omvattende onder meer het nieuwe complex Watermolen, de verbindingsweg WOW-E34 en het nieuwe complex Waaslandhaven-West op de E34, moet overeenkomstig artikel 36ter, §5 van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu worden gerealiseerd omwille van dwingende redenen van groot openbaar belang, met inbegrip van redenen van sociale of economische aard..

Artikel 2. Het bij dit besluit gevoegde gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' wordt definitief vastgesteld.

De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. Bijlage Ia, het verordend grafisch plan.
2. Bijlage Ib, het plan na gedeeltelijke opheffing van het beschermde cultuurhistorisch landschap 'Defensieve Dijk met overgangszone'.
3. Bijlage II, de verordenende stedenbouwkundige voorschriften.

De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:

1. Bijlage IIIa, de toelichtingsnota met de tekstuele toelichting;
2. Bijlage IIIb, de toelichtingsnota kaarten;
3. Bijlage IV, het Plan-MER en Passende beoordeling;
4. Bijlage V, de Verkeerveiligheidseffectenbeoordeling (VVEB);
5. Bijlage VI, de nota flankerend beleid
6. Bijlage VII, scopingnota 2
7. Bijlage VIII, Motivering gedeeltelijke opheffing beschermingsbesluit 'Defensieve Dijk met overgangszone'

Artikel 3. Het ministerieel besluit van 14 september 2001 houdende de bescherming als cultuurhistorisch landschap van de 'Defensieve Dijk met overgangszone' in Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht, gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad van 19 februari 2002 wordt gedeeltelijk opgeheven.

Het plan als bijlage bij het ministerieel besluit van de Vlaamse Regering van 14 september 2001 wordt vervangen door het plan dat in bijlage Ib opgenomen is bij dit besluit.

Artikel 4. De Vlaamse minister, bevoegd voor omgeving, te gelasten de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en
Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage Ia. verordenend grafisch plan

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage Ib. Plan aangepast beschermingsbesluit 'Defensieve Dijk met overgangszone'

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en
Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage II. verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IIIa. toelichtingsnota met de tekstuele toelichting

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IIIb. toelichtingsnota kaarten

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage IV. Plan-MER en Passende beoordeling

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage V. Verkeersveiligheidseffectbeoordeling

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage VI. Nota flankerend beleid

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage VII. Scopingnota 2

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER

Bijlage VIII. Motivering gedeeltelijke opheffing beschermingsbesluit 'Defensieve Dijk met overgangszone'

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 mei 2025 houdende de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'

Brussel, 2 mei 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Begroting en Financiën, Vlaamse Rand, Onroerend Erfgoed en Dierenwelzijn

Ben WEYTS

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Annick DE RIDDER