

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
‘E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven’

In de gemeente Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht

Bijlage VI. Nota flankerend beleid - tekst



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Dit document is bijlage VI van het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 'E34 – west ter hoogte van de Waaslandhaven'.

Deze bijlage bevat de '**Nota flankerend beleid**'.

Overzicht andere bijlagen

- Bijlage Ia: Verordenend grafisch plan
- Bijlage Ib: Plan aangepaste beschermingsbesluit 'Defensieve Dijk'
- Bijlage II: Verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- Bijlage IIIa: Toelichtingsnota met de tekstuele toelichting
- Bijlage IIIb: Toelichtingsnota kaarten
- Bijlage IV: Plan-MER en Passende beoordeling
- Bijlage V: Verkeersveiligheidseffectbeoordeling (VVEB)
- **Bijlage VI: Nota flankerend beleid**
- Bijlage VII: Scopingnota 2
- Bijlage VIII: Motivering gedeeltelijke opheffing beschermingsbesluit 'Defensieve Dijk'

De opmaak van dit ruimtelijk uitvoeringsplan en de verschillende onderzoeken (milieubeoordeling, ontwerp onderzoek) gebeuren geïntegreerd: meer info over het geïntegreerd planningsproces op [Integratie planMER bij GRUPs | Departement Omgeving - \(vlaanderen.be\)](https://www.vlaanderen.be/Integratie-planMER-bij-GRUPs).

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34 – west ter hoogte van de Waaslandhaven' is, in overeenstemming met artikel 2.2.3 VCRO, tot stand gekomen binnen een planteam, met de medewerking van de ruimtelijk planners Griet De Mulder en Peter David.

Contact en info:

Departement Omgeving

Afdeling GOP

www.omgeving.vlaanderen.be

omgevingsplanning@vlaanderen.be

02 553 38 00

Koning Albert II-laan 15 bus 551, 1210 Brussel

Afdeling Maritieme Toegang (departement Mobiliteit en Openbare Werken)

maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be

03 222 08 25

Thonetlaan 102 bus 2, 2050 Antwerpen

NOTA FLANKEREND BELEID IN HET KADER VAN HET GEWESTELIJK RUIMTELIJK UIVOERINGSPLAN 'E34 WEST TER HOOGTE VAN DE WAASLANDHAVEN'

1. Aanleiding

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan werden alle aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen die ruimtelijk vertaalbaar zijn, verankerd in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften. Enkele aannames, preventieve maatregelen en milderende maatregelen zijn niet ruimtelijk vertaalbaar. Hiervoor wordt het flankerend beleid voorgesteld dat deze maatregelen op planniveau vastlegt.

De opgenomen maatregelen zullen in samenspraak met de functioneel bevoegde ministers uitgewerkt worden. Maatregelen uit deze nota die budgettair niet voorzien zijn, zullen opgevangen worden binnen de eigen kredieten.

2. Inhoud

In onderstaande hoofdstukken wordt het flankerend beleid uitgewerkt. Voor elk aspect wordt aangegeven wat de te nemen maatregelen is, welk aspect men desgevallend wenst te milderen, de eventuele meerkost en tegen wanneer deze maatregelen gerealiseerd dienen te worden.

2.1. VERTALING VAN AANNAMES

2.1.1

Aanname:

- De toekomstige snelheid van de volledige R1 en Oosterweelverbinding zal in praktijk 80 km/u bedragen vanaf het complex Waaslandhaven-Oost verder naar het oosten toe (zie reeds goedgekeurde flankerend beleid bij vergunning Oosterweelverbinding).
- Op de R2 en de E34 van aan de verkeerswisselaar R2xE34 tot aan Waaslandhaven-Oost zal een snelheidsregime van 100 km/u gelden (zie reeds goedgekeurde flankerend beleid bij vergunning Oosterweelverbinding). Met deze snelheidsverlaging is echter zowel in de verkeersmodellering als in de modelberekeningen lucht geen rekening gehouden. Er is gerekend met een snelheid van 120 km/u. (Enkel in de microsimulaties is een bijstelling naar 100 km/u gedaan, evenwel met dezelfde intensiteiten van het regionaal model, zonder snelheidsverlaging).
- Voor de overige delen van de E34 geldt een snelheidsregime van 120 km/u.

Bijgevolg is er vanuit het plan-MER enkel een flankerend beleid nodig voor de snelheidsvermindering van 80 km/u vanaf het complex Waaslandhaven-Oost in oostelijke richting en op de volledige R1 en Oosterweelverbinding.

(motivering waarom verder geen flankerend beleid nodig is, zie ook plan-MER:

Vanuit verkeers- en modeloogpunt is de laagste gereden snelheid bepalend voor de routekeuze en bij uitbreiding dus ook voor de verkeersintensiteiten die voorspeld worden door het model. In dit specifieke geval zal dus het snelheidsregime van 80km/u over de volledige R1 en Oosterweelverbinding bepalend zijn voor de routekeuze. De gemodelleerde

mobilitéitscenario's geven in dat opzicht een worst-case situatie qua verkeersaantallen in het studiegebied en zijn steeds voldoende robuust.

In de mate dat binnen de discipline mobiliteit voor aantal wegsegmenten op de autosnelwegen een te hoge snelheid zou gehanteerd zijn dan zou een eventuele correctie binnen de discipline lucht er niet toe leiden dat er meer negatieve effecten binnen de discipline lucht te verwachten zijn, bij gelijk blijvende intensiteiten dan diegene die modelmatig onderzocht werden. Gezien de emissiefactoren van wegverkeer bij hogere snelheden op autosnelwegsegmenten hoger liggen dan bij lagere zou het desgevallend gebruiken van de lagere snelheden voor een beperkt aantal segmenten er enkel toe leiden dat de impact van het wegverkeer langs deze autosnelwegsegmenten lager zal zijn dan berekend. De uitgevoerde impactberekeningen voor de discipline lucht zijn dan ook in die zin als "worst case" te aanzien.)

Uitwerking:

Op de volledige R1 en Oosterweelverbinding wordt vanaf het complex Waaslandhaven-Oost en verder naar het oosten toe een toegelaten snelheid van 80 km/u geïmplementeerd.

Bovendien zal, in uitvoering van het flankerend beleid goedgekeurd samen met de vergunning voor de Oosterweelverbinding, een snelheidsregime van 100 km/u gelden op de R2 en de E34 van aan de verkeerswisselaar R2xE34 tot aan Waaslandhaven-Oost.

Timing:

Deze maatregelen zijn reeds opgenomen naar aanleiding van het plan- en project-MER voor de Oosterweelverbinding. Ze zijn meegenomen in de omgevingsvergunning voor de Oosterweelverbinding en 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.

2.1.2 Aannee vanuit discipline mobiliteit

Aannee:

Naast het oost-west fietspad in halfverharding over de noodweg, is uitgegaan van een fietsvriendelijkere en fietsveiliger inrichting van de Hazopweg, inclusief een veilige aansluiting en oversteek van de noodweg.

Uitwerking:

Om het fietspad langs de Hazopweg veiliger en fietsvriendelijker in te richten, kunnen volgende concepten overwogen worden:

- een verbreding van het fietspad
- de bochtstralen thv de kruispunten met spoorwegen vergroten
- ter hoogte van bedrijfstoegangen (in- en uit) en kruispunten een waarschuwing voorzien voor gemotoriseerd verkeer in geval een fietser nadert en deze hun pad zal kruisen
- het fietspad vrijliggend voorzien (dus een tussenruimte tussen fietspad en parkeerstrook voor vrachtwagens voorzien)
- ...

De maatregel om het fietspad langs de Hazopweg fietsveiliger en -vriendelijker in te richten, inclusief een veilige aansluiting en oversteek van de noodweg, kan niet louter worden toegewezen aan het project E34-west zoals het uitgevoerd wordt door Afdeling Maritieme Toegang (AMT). Port of Antwerp-Bruges (PoAB) dient als wegbeheerder van de Hazopweg betrokken te worden bij de verdere concrete uitwerking en implementatie ervan. Hiertoe dient de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht te geven aan AMT om de verdere uitwerking en implementatie op te nemen met PoAB.

Timing:

Een veilig en fietsvriendelijk fietspad langs de Hazopweg dient gerealiseerd te zijn, net als de overige fietsverbindingen, samen met de infrastructuur aan de E34.

2.2. VERTALING VAN MILDERENDE MAATREGELEN

2.2.1 Milderende maatregel vanuit discipline lucht

Effect: Een overschrijding van de strengere Europese luchtkwaliteitsnormen

Maatregel: Teneinde ook te voldoen aan de strengere Europese luchtkwaliteitsnormen geldend vanaf 2030 dient 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 te worden onderzocht.

Uitwerking:

Verwacht wordt dat, door geplande wijzigingen zoals o.a. 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 blijkt dat bijkomende mildering nodig is ten gevolge van de Europese luchtkwaliteitsnormen kan het snelheidsregime van maximum 100 km/u effectief worden geïmplementeerd.

Timing:

Deze maatregelen worden gerealiseerd gelijktijdig met de realisatie van de overeenkomende fase van de werken.

2.2.1 Milderende maatregel vanuit discipline geluid

Effect: Een overschrijding van de geluidsnorm ter hoogte van Zillebeek door toename verkeer.

Maatregel: Geluidsimpact ter hoogte van de Zillebeek milderen door verkeerswerende en remmende maatregelen.

Uitwerking:

Deze maatregelen kunnen niet louter worden toegewezen aan het project E34-west zoals het uitgevoerd wordt door Afdeling Maritieme Toegang (AMT). Andere partners, meer bepaald het lokale bestuur van Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht en het Agentschap Wegen en Verkeer dienen betrokken te worden bij de verdere concrete uitwerking en implementatie van de maatregelen. Hiertoe dient de minister van Mobiliteit en Openbare Werken de opdracht te geven aan AMT om de verdere uitwerking en implementatie op te nemen met het lokale bestuur van Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht en het Agentschap Wegen en Verkeer.

Timing:

Deze maatregel op terrein moet genomen zijn vooraleer het huidige complex Vrasene-Verrebroek wordt afgeschaft.

2.2.1 Milderende maatregel vanuit discipline mens-ruimte

Effect: het project voorziet ruimte inname van landbouwgebied

Maatregel:

Ruimte inname en gebruikswaliteit landbouw milderen door flankerend beleid: Begeleiding van getroffen landbouwbedrijven door de VLM om oplossingen op maat van de getroffen bedrijven te zoeken.

Uitwerking:

In de overeenkomst houdende de oprichting en werking van de lokale grondenbank Linkerscheldeover II is opgenomen dat deze wordt opgericht ten behoeve van projecten, plannen of programma's met betrekking tot het Linkerscheldeovergebied zoals onder meer de uitbreiding van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven.

De oprichting van de Grondenbank LSO II is er gekomen na een beslissing van de Vlaamse Regering van 2 juli 2021. Volgens het BVR van 2 juli 2021 en de bijhorende inrichtingsnota kan binnen Zoekgebied aangekocht worden *“met het oog op het uitruilen van landbouwers en/of met het oog op het realiseren van (toekomstig) projectgebied”*, doch steeds ten behoeve van verdere aanleg van een grondreserve. Die grondreserve dient op haar beurt voor de verwezenlijking van toekomstige projecten *“zoals onder meer het complex project ECA, de realisatie van instandhoudingsdoelstellingen en prioriteiten voor de speciale beschermingszone (...), de uitbreiding van de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven, eventuele verdere havenontwikkelingsprojecten in het havengebied van Antwerpen, en voor het verkrijgen van een betere agrarische structuur”*.

VLM werkt dus al in het projectgebied van de E34 en ruime omgeving in kader van de bestaande grondenbank Linkerscheldeover II.

Aan de eigenaren zal de mogelijkheid gegeven worden om het ganse perceel te laten opkopen in plaats van enkel het stuk nodig voor het project. Indien mogelijk zal er ook ruilgrond worden aangeboden.

Ook voor de eventuele pachters worden mogelijkheden voorzien, bij het beëindigen van het gebruik is er een wettelijke vergoeding voorzien (zowel bij een minnelijke schikking als een gerechtelijke onteigening). Als de pacht in kader van de grondenbank wordt uitgekocht, kan er volgens de bovenvermelde overeenkomst van de grondenbank een wijkersstimulus uitbetaald worden boven op de wettelijke vergoeding. Na het scharniermoment, bij opstart gerechtelijke procedure, wordt de wijkersstimulus niet meer uitbetaald.

Voor het project E34 kan er een bijkomende inrichtingsnota worden opgesteld om voor 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). Deze inrichtingsnota moet dan goedgekeurd worden door de Vlaamse Regering.

VLM dient dus betrokken te worden bij het flankerend beleid.

Timing:

Het inzetten van de grondenbank Linkerscheldeover II voor het project E34 kan opgestart worden zodra het definitieve GRUP vastgesteld is.