

ADVIES
VAN 22 SEPTEMBER 2021
OVER DE STARTNOTA
GEWESTELIJK RUP E34-WEST WAASLANDHAVEN

INHOUD

I. SITUERING.....	1
II. ALGEMENE BEOORDELING.....	2
III. DUURZAME MOBILITEIT.....	2
IV. VEELHEID AAN RUIMTELIJKE PLANPROCESSEN.....	3
V. PLANDOELSTELLINGEN.....	3
VI. FIETSNETWERK EN BEOOGDE MODAL SHIFT.....	4
VII. RUIMTELIJK EN LANDSCHAPPELIJK INPASSEN VAN INFRASTRUCTUREN.....	4
VIII. IMPACT OP NATUUR, MILIEU EN LANDBOUW.....	5

I. SITUERING

1. Op 16 juli 2021 keurde de Vlaamse Regering de startnota voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven' goed.¹ SARO ontving op 21 augustus 2021 een adviesvraag van het departement Omgeving over deze startnota. Het departement Omgeving gaf op de raadszitting van 25 augustus 2021 voor de SARO-raadsleden toelichting bij dit dossier.

Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 22 september 2021, komt de raad tegemoet aan de adviestermijn van zestig dagen.

2. Het plan betreft de optimalisatie van op- en afrittencomplexen op de E34 en van de ontsluiting van de Waaslandhaven op de E34. Het onderzoek focust op het segment lopende (van west naar oost) vanaf het complex Vrasene over de verkeerswisselaar met de R2, voorbij het complex Melsele tot aan het complex Waaslandhaven-Oost (de grens van het Oosterweel-project). Daarnaast wordt ook de verbinding van de E34 naar het complex Watermolen, inclusief dat complex opgenomen.
3. De E34 ten westen van Antwerpen vervult een belangrijke rol in de ontsluiting van de haven op Linkeroever. Het plan moet volwaardige aansluitingen op de E34 mogelijk maken. Enerzijds voor het verkeer van en naar de Waaslandhaven en anderzijds voor het verkeer van en naar de R2, zijnde een onderdeel van het Haventracé dat een rol opneemt in de afwikkeling van het verkeer rondom Antwerpen. Het betreffende deel van de snelweg E34 en de bijhorende op- en afrittencomplexen moeten de verwachte toename van de verkeersintensiteiten, zowel op de havenrandweg, zijnde de Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven (WOW), als op de snelwegen, op een veilige en vlotte manier kunnen verwerken. Het betreft in dit geval een goede doorstroming van het doorgaand verkeer en van het verkeer met een havenbestemming.
4. De doelstellingen van het plan zijn: 1° het ontsluiten van de Waaslandhaven op het hoofdwegennetwerk, 2° het Haventracé aansluiten op de E34, 3° het dorpen- en havenverkeer scheiden, 4° een performant fietsnetwerk voorzien en 5° het ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de (nieuwe) infrastructuur.²

¹ <https://grups.omgeving.vlaanderen.be/>

² Startnota GRUP 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' pag.32

II. ALGEMENE BEOORDELING

5. SARO wenst volgende strategische aandachtspunten te formuleren bij de voorliggende startnota bij het gewestelijk RUP 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven':
 - a. De raad vraagt om de doelstellingen van het gewestelijk RUP sterker te focussen op duurzame mobiliteit. SARO legt tevens de nadruk op de noodzakelijke afstemming met de vervoerregio-werking Antwerpen en Waasland (deel III).
 - b. De raad vraagt om de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke planprocessen duidelijker in kaart te brengen (deel IV).
 - c. De raad ondersteunt de globale doelstellingen van het geplande gewestelijk RUP maar wijst op de noodzaak van een verdere concretisering en scherpstelling van de uiteindelijke plandoelstellingen (deel V).
 - d. Specifiek vraagt de raad aandacht voor de effectieve invulling van de verschillende onderdelen van het fietsnetwerk en dit met het oog op de voorgestelde modal shift (deel VI).
 - e. De raad ondersteunt de doelstelling inzake de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de infrastructuur; de intenties zijn evenwel vaag en onvoldoende eenduidig geformuleerd (deel VII).
 - f. De raad vraagt aandacht voor de impact van voorliggend gewestelijk RUP op milieu, natuur en landbouw en wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijk planproces (deel VIII).

III. DUURZAME MOBILITEIT

6. De raad vraagt om met voorliggend planproces maximaal in te zetten op de realisatie van een maximale modal shift. Het planproces moet effectief bijdragen tot de beoogde mobiliteitsverschuiving. De raad verwijst naar de ambitie in het Vlaams Regeerakkoord 2019-2024 om te streven naar een ambitieuze modal shift: *'Het aandeel duurzame modi (te voet, per (e-)step, (e-)fiets of speedpedelec, eigen of via deelsystemen, en met collectief vervoer of taxi moet voor heel Vlaanderen toenemen tot minstens 40%. Ook de vervoerregio's krijgen deze doelstelling inzake ambitieuze modal shift. Voor de vervoersregio's Vlaamse Rand, Antwerpen en Gent streven we zelfs naar een aandeel van duurzame modi van minstens 50%. Het netwerk bestaande uit fietsvoorzieningen, collectief vervoer en mobipunten moet de ambitie van de modal shift bewerkstellings'*.

Inzake de beoogde modal shift in personenvervoer voor de regio Antwerpen merkt de raad op dat in het Toekomstverbond effectief een modal shift van 50/50 is vooropgesteld.³ Dat is weliswaar een gemiddelde over de hele regio. In urbaan gebied zal dat percentage logischerwijs hoger liggen, terwijl dit in perifere gebieden en afgelegen bedrijvzones (zoals de haven) een stuk lager zal zijn. De raad erkent dat het plangebied zich niet leent om op alle duurzame modi in te zetten. De afstand van de E34 tot aan bijvoorbeeld de toegang van MSC PSA European Terminal (MPET) is 10 km enkel, waardoor verplaatsing te voet, per e-step, etc. al minder evident wordt. Wat 'zachte' verplaatsingsmodi betreft, lijken daarom vandaag de elektrische fietsen en speed pedelecs een redelijke kans te maken om de modal shift in personenvervoer te realiseren, al dan niet in combinatie met barrièrekruisende oplossingen zoals de Waterbus en de Fietsbus. Een fietser moet immers van deur tot deur al snel 15 tot 25 km afleggen. De fietskruisingen over/onder de E34 zijn wat dat betreft zeker een positief element als ze op de correcte plaats worden gekozen (i.f.v. de economische attractiepolen). De raad ziet ook kansen in een geoptimaliseerd collectief

³ Het toekomstverbond is een akkoord tussen de Vlaamse overheid, de stad Antwerpen, het Havenbedrijf Antwerpen en de burgerbewegingen (stRaten-generaal, Ademloos en Ringland) en vormde de start van een nieuw samenwerkingsmodel dat van Antwerpen een leefbare en vlot bereikbare regio moet maken.

vervoer en een uitbreiding van het aanbod aan openbaar vervoer (dat vandaag onbestaande is).

7. De raad benadrukt in dit kader de noodzakelijke afstemming met de vervoerregiowerking Antwerpen en Waasland. De startnota (pag. 27) geeft kort toelichting bij het routeplan 2030 of het mobiliteitsplan dat opgemaakt wordt voor de vervoersregio Antwerpen. De startnota stelt vervolgens evenwel enkel: *'Het planproces E34 zal maximaal rekening houden met dit lopende planproces'*.

De raad benadrukt dat gezien de timing van deze startnota het cruciaal is dat een volwaardige afstemming wordt nagestreefd met het routeplan 2030. Het is onvermijdelijk dat de concrete maatregelen die uitgewerkt worden in dit routeplan een fundamentele invloed hebben op de verdere invulling van het geplande gewestelijk RUP.

8. Met het decreet basismobiliteit wordt ingezet op een nieuw netwerkconcept dat uitgaat van een multimodale benadering. De huidige wegencategorisering (zoals vastgelegd in het RSV) zal worden vervangen door zes nieuwe wegencategorieën: het hoofdwegennet met Europese hoofdwegen en Vlaamse hoofdwegen, het dragende netwerk met regionale en interlokale wegen en het lokale wegennet met lokale ontsluitingswegen en lokale erftoegangswegen. De nieuwe wegencategorisering zal vastgelegd worden begin 2022.
9. Algemeen oordeelt de raad dat het voorliggend gewestelijk planinitiatief onvoldoende wordt onderbouwd vanuit een geïntegreerde mobiliteitsvisie op bovenlokaal niveau. Dit maakt het moeilijk om het planinitiatief te kaderen binnen het (functioneren van het) geheel van de verschillende vervoersnetwerken (personen- en goederenvervoer) en -stromen op bovenlokaal niveau.

IV. VEELHEID AAN RUIMTELIJKE PLANPROCESSEN

10. De startnota wijst terecht op de veelheid aan ruimtelijke planprocessen die relevant zijn voor voorliggend planproces. Het betreft onder meer het tussentijds strategisch plan Haven van Antwerpen (SPHA), het gewestelijk RUP afbakening Zeehavengebied Antwerpen, het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit (ECA) in de haven van Antwerpen, het haventracé voor doorgaand en havenverkeer als onderdeel van het Toekomstverbond en het geïntegreerd planproces voor de Leidingstraat Zelzate-Kallo. Deze diverse ruimtelijke planprocessen interfereren met elkaar. Een afdoende afstemming is essentieel niet op zijn minst wat betreft de afstemming van de diverse verkeersprognoses en verkeersgegevens.

De startnota geeft telkens een korte beschrijving voor elk project. De raad vraagt om de samenhang tussen de verschillende ruimtelijke planprocessen duidelijker in kaart te brengen met aandacht voor die aspecten waar er nood is aan verdere afstemming en met duiding van de knelpunten.

Daarnaast zijn er nog tal van andere ruimtelijke projecten die niet meegenomen worden met dit geplande gewestelijk RUP maar die er wel door beïnvloed zullen worden. Als voorbeeld wijst de raad op de mobiliteitsproblematiek inzake het Bijzonder Economisch Knooppunt in Sint-Gillis-Waas. Het is onduidelijk wat de impact zal zijn van voorliggend gewestelijk RUP op deze problematiek.

V. PLANDOELSTELLINGEN

11. De raad ondersteunt de globale doelstellingen van het geplande gewestelijk RUP die onder meer gericht zijn op een betere ontsluiting van de waaslandhaven op het hoofdwegennetwerk en het aansluiten van het Haventracé op de E34. Het is tevens positief dat met het oog op het vergroten van de verkeersveiligheid gestreefd wordt naar het scheiden van dorpen- en havenverkeer en dat zal worden ingezet op het voorzien van een performant fietsnetwerk. Het is evident dat het

geplande RUP ook zal inzetten op het ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de (nieuwe) infrastructuur.

De raad wijst op de noodzaak van een verdere concretisering en scherpstelling van de uiteindelijke plandoelstellingen. Het is belangrijk om de doelstellingen die met het voorliggend plan moeten worden gerealiseerd scherper te stellen (zie verder in dit advies).

VI. FIETSNETWERK EN BEOOGDE MODAL SHIFT

12. De startnota formuleert als één van de doelstellingen van het geplande gewestelijk RUP: ‘het voorzien van een performant fietsnetwerk’. De startnota stelt aanpassingen en uitbreidingen voor aan het fietsnetwerk met name aan a) de fietssnelweg F41, b) de (school)verbindingen tussen de kernen en c) de mogelijkheden voor maasverkleining van het netwerk door bijkomende fietsverbindingen over de E34.

Verschillende alternatieven zullen nog worden onderzocht. Het beoogde ambitieniveau voor het toekomstig fietsnetwerk is onduidelijk:

- Locatie fietssnelweg F41. De startnota verduidelijkt dat een alternatieve route F41 kan voorzien worden, parallel aan de E34.⁴ De startnota (figuur 1.6) geeft een indicatieve lijn voor het mogelijke tracé; dat ligt binnen de contouren van voorliggend gewestelijk RUP. De startnota vermeldt niet in hoeverre er nog andere alternatieven zullen worden onderzocht. De raad vraagt om het ambitieniveau van de fietssnelwegen explicieter te duiden alsook de rol die de FSW opnemen binnen het BFF-fietsnetwerk. Dit is wenselijk i.f.v. de latere beoordeling van de inrichtingsalternatieven voor de F41 fietssnelweg.
- Veilige fietsroutes tussen de kernen. De raad vindt het positief dat de startnota vermeldt dat een veilige, beveiligde conflictvrije fietsroute ter hoogte van de complexen over de E34 zal worden gegarandeerd met voorliggend planproces.
- Verkleining van de maaswijdte. De startnota (pag. 49) verduidelijkt dat om de maaswijdte te verkleinen een extra oversteek in het huidige netwerk voorzien kan worden. Een aantal mogelijke locaties voor deze fietsverbinding worden in de startnota benoemd. De raad dringt aan op een hoger ambitieniveau inzake het wegwerken van de barrièrewerking van de E34. Het ambitieniveau moet zijn om diverse kwaliteitsvolle en conflictvrije fietskruisingen te voorzien over de E34 i.f.v. een goede verknoping van de gemeenten (Sint-Gillis-Waas, Sint-Niklaas en Beveren) met de belangrijkste tewerkstellingsplaatsen in het Waasland. De raad verwijst ook naar het ambitieniveau in het (ontwerp) routeplan 2030 waarbij diverse fietskruisingen zijn vermeld over de E34.

Het is onduidelijk welke impact de bovenstaande ingrepen zullen hebben op de beoogde modal shift. De startnota stelt hieromtrent dat in de plannota van het Routeplan 2030 (momenteel in opmaak) de strategie en het netwerk concreter gemaakt zullen worden alsook het effect op de modal shift zal ingeschat worden.⁵

VII. RUIMTELIJK EN LANDSCHAPPELIJK INPASSEN VAN INFRASTRUCTUREN

13. Eén van de vijf doelstellingen van het geplande gewestelijk RUP betreft het ruimtelijk en landschappelijk inpassen van de (nieuwe) infrastructuur. De startnota verduidelijkt dat deze doelstelling kansen biedt voor het realiseren van maatschappelijke meerwaarden door de

⁴ In het Routeplan 2030 wordt de fietssnelweg F41 vanaf het complex Vrasene tot aan het complex Melsele ingetekend via plattelandswegen (Broekstraat) op het onderliggend wegennet, om dan vanaf het complex Melsele parallel aan de E34 verder door te lopen richting Antwerpen. De bestaande route is niet rechtlijnig en op sommige delen is er geen voldoende kwalitatieve fietsinfrastructuur aanwezig voor het niveau van een fietssnelweg.

⁵ Startnota GRUP ‘E34 – west ter hoogte van de Waaslandhaven’ pag.27

verbetering van de ruimtelijke structuur. Volgens de startnota gebeurt dit door in te spelen op potenties en uitdagingen in domeinen als ruimte, landschap, ecologie en milieu. Door het benutten van deze potenties en het omzetten naar synergiën worden wederzijdse doelstellingen versterkt.⁶

14. De raad ondersteunt deze doelstelling. Het is positief dat de startnota hierbij onder andere inzet op het beperken van de ruimte-inname door zorgvuldig ruimtegebruik en compact ontwerpen, op minimale versnippering en op waar mogelijk actieve ontharding en watercaptatie.

Niettemin zijn de intenties in het kader van de ruimtelijke en landschappelijke inpassing van de infrastructuur zeer vaag en onvoldoende eenduidig geformuleerd. In essentie wordt met deze doelstelling vooral invulling aan enkele functionele ruimtevragen inzake de noodzakelijke compensaties: a) te verplaatsen waterlopen, leidingen, dienstwegen, b) te compenseren en nieuw te voorziene volumes voor waterberging en infiltratie en c) natuurcompensatie.

De raad dringt er op aan dat de ruimtelijke principes zoals opgenomen in de strategische visie BRV en de VCRO voluit worden nagestreefd. Het betreft onder meer zuinig en compact ruimtegebruik, geen bijkomend ruimtebeslag, streven naar ruimtelijke kwaliteit, maximaal vrijwaren van de openruimte voor de functies landbouw, natuur en bos.

VIII. IMPACT OP NATUUR, MILIEU EN LANDBOUW

15. De raad vraagt aandacht voor de impact van voorliggend gewestelijk RUP op milieu, natuur en landbouw en wijst op het belang van een volwaardige integratie van de effectbeoordelingen in voorliggend ruimtelijk planproces. De impact van dit gewestelijk RUP op milieu, natuur en landbouw zal mede bepaald worden door de beoogde doelstellingen, het concreet plangebied en de inzet op duurzame ruimtelijke ontwikkeling en duurzame mobiliteit (o.a. modal shift, verkeersleefbaarheid).

Volledigheidshalve wijst de raad ook op de recente ontwikkelingen inzake de stikstofproblematiek. Het is evident dat het stikstofdebat en de ontwikkelingen daaromtrent moeten worden meegenomen bij de verdere invulling van voorliggend ruimtelijk planproces.

16. Op basis van de plan-MER zal tevens duidelijkheid ontstaan over de milderende maatregelen en de noodzakelijke compensaties. De startnota (pag. 53) vermeldt onder meer dat afhankelijk van het gekozen alternatief een of meerdere vormen van natuurcompensatie nodig zal zijn. Doordat de nieuwe complexen de risicozones voor overstromingen zullen innemen en door de bijkomende verharding – wijst de startnota tevens op de noodzakelijke compensatie inzake waterbuffering en infiltratie.

In dit kader vraagt de raad ook aandacht voor de open ruimte ten zuiden van de E34. Een ruime zone ten zuiden van de E34 wordt opgenomen in het plangebied. De startnota formuleert de ambitie om de landbouwgronden ten zuiden van de E34 *zoveel als mogelijk* te vrijwaren maar stelt ook dat deze zone nodig kan zijn voor landschappelijke en functionele inpassing. Dit betekent een ruimtevraag door a) de te verplaatsen waterlopen, leidingen, dienstwegen, b) de te compenseren en nieuw te voorziene volumes voor waterberging en infiltratie en c) de natuurcompensatie.

⁶ Startnota GRUP 'E34 -west ter hoogte van de Waaslandhaven' pag. 35