

**ADVIES**  
**VAN 18 OKTOBER 2023**  
**OVER DE STARTNOTA GEWESTELIJK RUP**  
**VERBINDINGSWEG N70-E34**

## INHOUD

I.	SITUERING .....	1
II.	ALGEMENE BEOORDELING .....	2
III.	RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN .....	2
IV.	PLANDOELSTELLINGEN .....	3
V.	AFSTEMMING LOPENDE PLANPROCESSEN .....	3
VI.	BUNDELINGSPRINCIPE.....	4
VII.	SCHRAPPEN RESERVATIESTROOK.....	5

### I. SITUERING

1. SARO ontving op 14 september 2023 een adviesvraag van Vlaams minister Zuhail Demir over de startnota bij het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan ‘Verbindingsweg N70-E34’.<sup>1</sup> De startnota werd door het departement Omgeving toegelicht op de SARO-werkgroep van 21 september 2023.

Met voorliggend advies, goedgekeurd door de raad op 18 oktober 2023, komt de raad tegemoet aan de vooropgestelde adviestermin van 60 dagen.

2. Het voorgenomen plan is gericht op het uitwerken van een duurzame geïntegreerde en bovenlokale oplossing voor de mobiliteitsproblematiek in het oostelijke deel van het Waasland op het grondgebied Beveren en Sint-Niklaas (Nieuwerkerken-Waas). Het betreft het oplossen van de problematiek van sluipverkeer van vrachtwagens van en naar de haven en een toenemende stroom van woon-werkverkeer in de woonkernen, en daarmee samenhangend het verbeteren van de verkeersleefbaarheid in deze woonkernen.<sup>2</sup>
3. De concrete aanleiding is de bekrachtiging van het ‘*Verbond van het Ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkeroever*’ van 30 maart 2022 waarin de Vlaamse Regering heeft aangekondigd om de verkeersleefbaarheid in Beveren en Sint-Niklaas aan te pakken.<sup>3</sup>
4. De plandoelstelling bestaat uit twee onderdelen:
  - a) Het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit van de kernen Melsele, Beveren, Vrasene en Nieuwerkerken-Waas door deze te ontlasten van het doorgaand verkeer. Het ontlasten van de kernen en de bestaande wegen zal bekomen worden door een nieuwe interlokale verbindingsweg (niveau 4 van het dragend netwerk) te realiseren tussen de N70 en de E34 ter hoogte van Beveren. Deze verbindingsweg verbetert de interne ontsluiting in het Waasland, in het bijzonder voor het verkeer van de Waaslandhaven. De verbindingsweg verbindt in het noorden met het hoofdwegennet/E34 en vormt dus geen nieuwe rechtstreekse verbinding naar de Waaslandhaven.
  - b) Het schrappen van het overblijvend gedeelte van de overbodig geworden reservatiestrook voor de Grote Ring tussen E34 en E17, zoals aangeduid op het Gewestplan.<sup>4</sup>
5. Het plangebied omvat twee verschillende, overlappende gebieden: enerzijds een zone voor de reservatie van de nieuwe interlokale weg tussen de N70 in Beveren ter hoogte van het Doornpark en de E34, en anderzijds een zone die bestaat uit de reservatiestrook voor de zogenaamde Grote Ring rond Antwerpen, zoals aangeduid op het Gewestplan.<sup>5</sup>

---

<sup>1</sup> <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/grup-verbindingsweg-n70-e34>

<sup>2</sup> Startnota, pag. 4, 10

<sup>3</sup> Nota aan de Vlaamse Regering, pag. 1

<sup>4</sup> Startnota, pag. 14

<sup>5</sup> Startnota, pag. 15

## II. ALGEMENE BEOORDELING

6. De raad formuleert volgende strategische bedenkingen bij voorliggende startnota voor het gewestelijk RUP 'Verbindingsweg N70-E34':
- SARO benadrukt dat het geplande gewestelijke RUP onvoldoende kadert binnen het RSV. De raad illustreert dit hierna wat betreft het aspect 'duurzame mobiliteit', de beoogde wegcategorisering en het vooropgestelde bundelingsprincipe (zie deel III).
  - De raad vraagt voldoende onderbouwing om aan te tonen dat de beoogde plandoelstellingen op vlak van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en interne ontsluiting met voorliggend planproces zullen gerealiseerd worden (zie deel IV).
  - De raad wijst op de noodzakelijke afstemming van voorliggend planinitiatief met andere lopende of geplande ruimtelijke planningsprocessen. De raad is bezorgd dat de aanleg van de nieuwe verbindingsweg in combinatie met andere ruimtelijke plannen een maasdoorsnijding tussen E34 en E17 zal faciliteren (zie deel V).
  - De raad heeft vragen bij een mogelijke bundeling van de nieuwe verbindingsweg met de waterlopen Hoge Landen en de Beverse Beek (zie deel VI).
  - Het is onduidelijk welke impact het schrappen van de overbodig geworden reservatiestrook voor de Grote Ring tussen E34 en E17 zal hebben op het gebied dat er vandaag door gevat wordt en de omgeving. De raad vraagt hierover verdere verduidelijking (zie deel VII).

## III. RUIMTELIJK STRUCTUURPLAN VLAANDEREN

7. Algemeen. De startnota vermeldt dat voorliggend planningsproces vertrekt vanuit de algemene doelstelling om ter uitvoering van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) een duurzame, geïntegreerde oplossing te bieden voor de mobiliteitsproblematiek in het oostelijk deel van het Waasland.<sup>6</sup>

SARO benadrukt evenwel dat het geplande gewestelijke RUP onvoldoende kadert binnen het RSV. De raad illustreert dit hierna wat betreft het aspect 'duurzame mobiliteit', de beoogde wegcategorisering en het vooropgestelde bundelingsprincipe.

8. Duurzame mobiliteit. De startnota (pag. 45) verwijst naar het principe '*duurzame mobiliteit*' van het RSV maar verduidelijkt niet op welke manier het geplande gewestelijke RUP er uitvoering aan geeft.<sup>7</sup>

De raad wijst op de belangrijkste uitgangspunten van het RSV om duurzame mobiliteit te bewerkstelligen, m.n. het garanderen van bereikbaarheid, verkeersleefbaarheid, verkeersveiligheid, het vergroten van de multimodaliteit en het optimaliseren van de bestaande infrastructuur.<sup>8</sup>

De raad merkt op dat het RSV wat betreft de aspecten '*bereikbaarheid*' en '*verkeersleefbaarheid*' vermeldt dat nieuwe tracés niet altijd even doeltreffend zijn, omdat zij enerzijds een dynamiek genereren op plaatsen waar ontwikkeling niet gewenst is (bijv. in de onbebouwde ruimte van het buitengebied) en de bestaande concentraties in de gebieden voor economische activiteiten verder uithollen. Hier is echter sprake van een bovenlokale verbinding tussen bestaande economische activiteiten (Waaslandhaven en bedrijventerrein Doornpark), met de bedoeling deze beter te ontsluiten en de tussenliggende dorpen te ontlasten van

---

<sup>6</sup> Startnota, pag. 14

<sup>7</sup> RSV, pag. 353: '*Voor een duurzame mobiliteit wordt een duurzame ruimtelijke ontwikkeling beoogd, waarbij de economische, de sociale en de ecologische componenten ten volle worden onderkend. Deze 3 basiscomponenten worden geïntegreerd benaderd.*'

<sup>8</sup> RSV, pag. 243

doorgaand verkeer.

9. Wegencategorisering. De startnota (pag. 15) vermeldt dat het geplande gewestelijke RUP uitvoering geeft aan de doelstelling van het RSV om *'via de categorisering van het wegennet en de bijhorende inrichting de verkeersleefbaarheid en verkeersveiligheid te verhogen.'* Volgens de startnota zal de verbindingsweg een belangrijke rol spelen voor de verzamelfunctie op bovenlokaal niveau en volgens de wegencategorisering van het RSV een secundaire weg is.<sup>9</sup>

De raad merkt in eerste instantie op dat het RSV een beleid voorop stelt van een verregaande optimalisering van het *bestaande* wegennet en dat vanuit die doelstelling in het RSV een wegencategorisering werd uitgewerkt.

De raad wijst op het principe van het RSV (pag. 362) bij de categorisering van de wegen dat de verkeersafwikkeling op de diverse niveaus zich dusdanig moet verhouden dat het onderliggend wegennet niet belast wordt door doorgaand verkeer. Een ander principe is dat schakelpunten steeds functioneren tussen opeenvolgende niveaus en dat er aldus niet wordt geopteerd om een secundaire weg rechtstreeks op het hoofdwegennet aan te sluiten. De raad verwijst verder naar zijn bedenkingen dienaangaande onder het luik plandoelstellingen (deel IV).

10. Ruimtelijke ontwikkeling buitengebied. De raad wijst op de doelstelling van het RSV om versnippering van het buitengebied tegen te gaan. Zo stelt het RSV (pag. 254): *'Om het buitengebied te vrijwaren voor de structuurbepalende functies moet de versnippering van het buitengebied en de verbrokkeling van haar structuur door bebouwing en infrastructuur tegengegaan worden.'*<sup>10</sup> De raad verwijst verder naar zijn bemerkingen dienaangaande onder het luik Bundelingsprincipe (deel VI).

#### IV. PLANDOELSTELLINGEN

11. Plandoelstellingen. Het geplande gewestelijk RUP beoogt om de leefomgevingskwaliteit van de kernen Melsele, Beveren, Vrasene en Nieuwerkerken-Waas te verbeteren door deze te ontlasten van het doorgaand verkeer. Tevens beoogt het geplande gewestelijk RUP om de interne ontsluiting van het Waasland te verbeteren.

De raad kan deze doelstellingen principiële ondersteunen, maar vraagt voldoende onderbouwing om aan te tonen dat de beoogde plandoelstellingen op vlak van het verbeteren van de leefomgevingskwaliteit en interne ontsluiting met voorliggend planproces zullen gerealiseerd worden. De raad is van oordeel dat de verdere uitwerking dient gekoppeld te worden aan de diverse verkeersmodellen. Er dient daarbij voldoende aandacht te worden besteed aan de globale problematiek van vrachtverkeer in het Waasland. De startnota vermeldt dat *'rekening houdend met het belang van doorstroming wordt bewaakt dat de nieuwe verbinding geen maasdoorsnijding als gevolg heeft'*.<sup>11</sup>

#### V. AFSTEMMING LOPENDE PLANPROCESSEN

12. Afstemming planprocessen. De raad wijst op de noodzakelijke afstemming van voorliggend planproces met een aantal andere lopende of geplande planprocessen, die bijkomend verkeer genereren of ook mogelijks bijdragen aan een maasdoorsnijding van het hoofdwegennet E17-E34.

Het betreft onder andere het complex project *'Realisatie van extra containercapaciteit in het havengebied Antwerpen (ECA)'*. De startnota vermeldt dat in het voorkeursbesluit van dit

---

<sup>9</sup> Startnota, pag. 15: *'In overeenstemming met de wegencategorisering voorzien in het Decreet Basisbereikbaarheid wordt de verbindingsweg gezien als een interlokale weg die deel uitmaakt van het dragend netwerk.'*

<sup>10</sup> RSV, pag. 255

<sup>11</sup> Startnota, pag. 15

complex project de mogelijke impact op het onderliggend wegennet wordt vastgesteld. Daaruit blijft dat de verkeersdruk zowel tijdens de ochtend- als avondspits toeneemt op het onderliggend wegennet op de relaties tussen E17 en E34, via Sint-Niklaas en Vrasene enerzijds en via Melsele anderzijds.<sup>12</sup>

De 'Oostelijke tangent E17-N70' in Sint-Niklaas<sup>13</sup> wordt de nieuwe verbindingsweg tussen het knooppunt N70/R42 en de E17 langs de spoorlijn Sint-Niklaas-Mechelen. Het project behelst onder andere een nieuwe weg voor auto's en vrachtverkeer. Momenteel loopt een milieu-onderzoek naar de effecten van alternatieve oplossingen voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Europark-Zuid.

13. Afstemming andere planprocessen. De raad wijst ook op de noodzakelijke afstemming met een aantal andere lopende of geplande planprocessen.

Het betreft onder andere één van de (drie) deelprojecten van ECA, m.n. de Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven (WOW) (weg, spoorweg, fietsverbinding en deel bufferlandschap). Dit project houdt de realisatie in van een westelijke ontsluitingsweg, die loopt van aan het verkeerscomplex Deurganckdok-West tot aan het nieuw te bouwen verkeerscomplex Watermolen, ten oosten van Verrebroek-centrum (tot aan het bedrijventerrein Aven Akkers).<sup>14</sup>

Het traject tussen het bedrijventerrein Aven Akkers en de E34 maakt dan weer onderdeel uit van het planningsproces voor het GRUP E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven. Daarvoor werd recent een scopingnota neergelegd.

In het plangebied ligt het bedrijventerrein Doornpark, dat momenteel ontsloten is op de N70 via de straat 'Doornpark'. Dit is een weg die vandaag een gelijkgrondse kruising heeft met de spoorlijn Antwerpen-Gent. Er zijn plannen in opmaak om de overweg af te sluiten en een nieuwe ontsluitingsweg voor het bedrijventerrein - in combinatie met een spoorwegbrug - te voorzien.

## VI. BUNDELINGSPRINCIPE

14. Bundeling waterlopen. Gelet op de bekommernissen inzake landbouw gaat de startnota uit van een mogelijke bundeling van de nieuwe verbindingsweg met de waterlopen Hoge Landen en de Beverse Beek. De raad heeft hier vragen bij een dergelijk bundelingsprincipe.<sup>15</sup>

De raad verwijst naar het RSV dat stelt dat duurzame ruimtelijke ontwikkeling in het buitengebied slechts mogelijk is indien bij de ontwikkeling van de structurerende activiteiten en functies (landbouw, natuur, bos, wonen en werken) het bestaand fysisch systeem mee als uitgangspunt wordt gehanteerd. In ruimtelijke context is het watersysteem daarbij van groot belang.<sup>8</sup> Het RSV stelt ook: *'Om het buitengebied te vrijwaren voor de structuurbepalende functies moet de versnippering van het buitengebied en de verbrokkeling van haar structuur door bebouwing en infrastructuur tegengegaan worden.'*<sup>16</sup>

De raad verwijst ook naar het ruimtelijk ontwikkelingsprincipe van de Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen om de open ruimte maximaal te vrijwaren en verbindingen te herstellen: *'Ruimtelijke ontwikkeling maakt werk van een robuuste open ruimte door zich te richten op het behouden en versterken van de samenhangende structuur van open ruimte en*

---

<sup>12</sup> Startnota, pag. 57

<sup>13</sup> In 2017 werd een GRUP definitief vastgesteld, dat in 2019 gedeeltelijk werd vernietigd door de Raad van State.

<sup>14</sup> <https://cpeca.be/westelijke-ontsluiting-waaslandhaven-in-laatste-rechte-lijn-richting-besluitvorming>

<sup>15</sup> Startnota, pag. 18,19

<sup>16</sup> RSV, pag. 255

groenblauwe aders<sup>17</sup> (...) *'Robuuste open ruimte en groenblauwe aders worden gevrijwaard van ontwikkelingen die aanleiding geven tot versnippering zoals bijkomende bebouwing of verharding.'* De Strategische Visie van het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen formuleert ook de strategische doelstelling om tegen 2050 fijnmazig netwerk van groenblauwe aders te realiseren.<sup>18</sup>

## VII. SCHRAPPEN RESERVATIESTROOK

15. Schrappen reservatiestrook. Het geplande gewestelijke RUP voorziet in het schrappen van de reservatiestrook voor de Grote Ring R2 van het Gewestplan tussen de E34 en de E17.<sup>19</sup> De startnota vermeldt daarover: *'In het ruimtelijk beleid en mobiliteitsbeleid staat vast dat het realiseren van de grote Ring R2 niet meer past in het gewestelijk beleid. De reservatiestrook die op het gewestplan voorzien was overlapt gedeeltelijk met het planvoornemen om een nieuwe verbinding te maken tussen de N70 en E34 en kan dus gelijktijdig worden geschrapt.'*<sup>20</sup>

De raad kan deze doelstelling principiële ondersteunen. De startnota geeft evenwel weinig duiding bij deze plandoelstelling. Het is ook onduidelijk welke impact het schrappen van de overbodig geworden reservatiestrook voor de Grote Ring tussen E34 en E17 heeft / kan hebben op het gebied dat er vandaag door gevat wordt en de omgeving. De startnota vermeldt enkel dat de effecten van het schrappen van de reservatiestrook algemeen een positieve impact hebben op alle disciplines en daarom niet wordt meegenomen als referentiesituatie voor de milieubeoordeling. De raad vraagt hierover verdere verduidelijking.<sup>21</sup>

De raad merkt op dat de reservatiestrook met breedte van 230-240m een omvangrijke zone tussen de N70 en E34 beslaat. De startnota vermeldt dat de reservatiestrook tussen de N70 en E17 grenst aan het habitatrictlijngebied *'Historische fortengordels van Antwerpen als vleermuizenhabitats'*.<sup>22</sup>

---

<sup>17</sup> RSV, pag. 252-253

<sup>18</sup>De strategische visie(pag. 10) stelt: *'De kerngebieden voor biodiversiteit, (Natura 2000) en het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN), worden aangevuld met netwerken van groenblauwe aders (in de open ruimte het IVON of het Integraal Verwevings- en Ondersteunend Netwerk) die voor een samenhangend en functioneel geheel zorgen dat de biodiversiteit herstelt en bijkomend ontwikkelt. (...) Een veerkrachtig ruimtelijk systeem, ondersteund door een netwerk van groene verbindingen en waterlopen, pakt wateroverlast en watertekort in samenhang aan en garandeert het behoud, het herstel en de ontwikkeling van biodiversiteit.'*

<sup>19</sup> Startnota, pag. 4

<sup>20</sup> Startnota, pag. 10

<sup>21</sup> Startnota, pag.64

<sup>22</sup> Startnota, pag.36