

## Potentiële lijst met bezwaren GRUP 'Verbindingsweg N70-E34'

- **Historiek / doelstelling/oplossing voor mobiliteit en leefbaarheid dorpen?:**
  - Voorliggend plan is gebaseerd op een oude studie van Interwaas die op vraag van het Waas burgemeestersoverleg werd uitgevoerd:  
<https://interwaas.be/mobiliteit/studie-mobiliteit-waasland/studie-mobiliteit-in-het-waasland>
  - Belangrijkste problematiek die toen werd vastgesteld, was dat de beperkte capaciteit van het hoofdwegennet een structurele file op de E17 richting Antwerpen creëerde, die voor sluipverkeer zorgde doorheen het Waasland richting de Liefkenshoektunnel.
  - Tussen 2008 en nu is er evenwel veel gebeurd:
    - De Oosterweelverbinding is volop in aanbouw: We weten nu nog niet wat de situatie zal zijn als dit volop operationeel is (inclusief de volledige sluiting van de ring via het noorden (aansluiting aan het Sportpaleis)).  
<https://www.oosterweelverbinding.be/>
    - De ombouw van de R4-West in Gent zorgt op termijn voor een vlotte verbinding tussen de E34/Nederland en de E40/E17. <https://r4wo.be/>
    - Sluipverkeer van vracht wordt sinds 2020 in Beveren, Sint-Gillis-Waas, Stekene en delen van Moerbeke, Lokeren en Sint-Niklaas geweerd via het vrachtverbod voor doorgaand verkeer (technisch: tonnageverbod) dat is ingesteld <https://www.hln.be/beveren/wase-gemeentebesturen-weren-zwaar-doorgaand-verkeer-uit-de-dorpskernen-overtreders-kunnen-vanaf-nu-beboet-worden~ab8f72c3/>
    - Eventuele klachten over het niet-handhaven van dit verbod, dienen opgelost te worden door een betere handhaving (bvb. via ANPR-camera's of meer fysieke controles) en niet door het aanleggen van nieuwe weginfrastructuur. In die zin is de stelling in de inleiding van de startnota: *"Op vandaag is er in het plangebied een grote problematiek van sluipverkeer van voornamelijk zwaar doorgaand vrachtverkeer doorheen de kernen van Beveren, Vrasene, Nieuwkerken-Waas en Melsele"* in de feiten dus achterhaald.
  - Vraag die zich nu stelt: Hoe zit het met het actuele sluipverkeer? Uit een herkomstbestemmingsonderzoek uit 2019 (tussen 6u 's ochtends en 19u 's avonds) bleek het sluipverkeer van en naar Sint-Niklaas beperkt (minder dan 15% van de verkeersbewegingen) en vooral uit auto's (773 resp. 959) te bestaan. Mbt vrachtwagens spraken we slechts over resp. 28 en 51 vrachtwagens in .
    - [https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1620289095/Orientatienota\\_Mobiliteit\\_-\\_VVR\\_Waasland\\_v3.4\\_geenop\\_ykadp9.pdf](https://assets.vlaanderen.be/image/upload/v1620289095/Orientatienota_Mobiliteit_-_VVR_Waasland_v3.4_geenop_ykadp9.pdf) (zie slide 117 en volgende).
    - Let op! Deze meting dateert nog van vóór de tonnagebeperking voor vrachtwagens in voege ging. Een nieuwe HBO-meting is m.a.w. sowieso nodig!
  - Als we iets tegen sluipverkeer van auto's willen doen: Waarom het autosluipverkeer in bepaalde zones (zoals tussen E17 en E34) eveneens niet weren via een specifieke controles als voor het vrachtverkeer?
    - <https://www.zaventem.be/anpr-zonebewaking>
  - Belangrijke vraag die zich ook stelt, is of we in plaats van het verbeteren van de leefbaarheid van de dorpskernen van Melsele, Beveren, Vrasene en Nieuwkerken-

Waas zoals voorgesteld in de plandoelstelling, niet net het tegenovergestelde effect gaan uitlokken wegens de creatie van een zogenaamde ‘maasverkleining’ van het hoofdwegennet die tot meer in plaats van minder verkeer in en rond de omliggende dorpen gaat leiden. Hier zijn meerdere redenen tot bezorgdheid:

- In tegenstelling tot de plandoelstelling die als volgt luidt “De verbindingsweg verbindt in het noorden met het hoofdwegennet/E34 en vormt dus geen nieuwe rechtstreekse verbinding naar de Waaslandhaven.”, wordt er in de startnota gewezen op volgende elementen:
  1. In de inleiding van de startnota staat vooreerst volgende zorgelijke zin: “De verwachting is dat, zelfs met een ambitieuze modal split, dit sluipverkeer alsmaar zal toenemen, zeker eens de geplande uitbreiding van de containerbehandeling-capaciteit realiteit is geworden. Daarom moeten er maatregelen genomen worden om dit sluipverkeer onder controle te krijgen en de kernen leefbaar te maken.”
  2. Het Masterplan 2020 (door de Vlaamse regering overgenomen in oktober 2010), dat volgende nominatief genoemde projecten bevat:
    - a. Tangent E17 – N70 aan de oostkant van Sint-Niklaas (aan de Unigro).
    - b. Tangent E34 – N70 ter hoogte van Vrasene (voorliggende verbindingsweg)
  3. In de vervoerregio Waasland wordt de verbindingsweg E34-N70 als ‘te onderzoeken verbindingsweg’ benoemd, gecategoriseerd als interlokale weg (voorlopig ontwerp regionaal mobiliteitsplan, mei 2023). Volgende ‘zorg’ wordt expliciet benoemd: “Er mag geen doorkoppeling ontstaan voor vrachtverkeer tussen E17 en E34”
  4. De onderzoeksvragen op p. 20 van de startnota bevatten dan ook terecht volgende vragen: “Hoe groot is het gevaar van de maasdoorsnijding?”; “Welke bijkomend maatregelen zijn nodig om het vrachtverkeer te ontmoedigen in de doortochten?”; “Is de (inrichting van de) N70 al voldoende voorzien?”
  5. Onder punt 3.7 wordt tot slot ook terecht weergegeven dat er nog een (nieuw) verkeersonderzoek nodig is, opdat “de nieuwe verbindingsweg geen aanleiding geeft tot een verbinding tussen de E17 en de E34 (i.c. een maasverkleining).”
- Het voorkeurstraject van het GRUP ‘E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven’ bevat volgende 2 passages:

“Door de creatie van het complex Waaslandhaven-West wordt de haven rechtstreeks verbonden met de E34. Met de afschaffing van het complex Vrasene wordt de N451 gedowngraded. Zo is het havenverkeer en het dorpenverkeer maximaal gescheiden.” en “De verbindingsweg E34-N70 kan in de toekomst vlot worden aangesloten op het complex.”

Als je beide passages samenneemt, dan stel je vast dat er een enorm risico bestaat dat vrachtwagens die van de Waaslandhaven naar de E17 (of omgekeerd) willen, via de verbindingsweg E34-N70, vervolgens N70 en tot

slot de tangent N70-E17 te Sint-Niklaas (en omgekeerd) zullen rijden ipv via het hoofdwegennet. Ook van en naar de E17 – afrit te Haasdonk bestaat de kans op sluipverkeer.

Ook de creatie van een eventuele maasverkleining tussen de N16 (via Temse-Velle) en de Waaslandhaven vormt een reële dreiging.

Tot slot moet er ook nog worden opgemerkt dat er naar aanleiding van het project ECA ook technische workshops zijn doorgegaan, waar er gewezen werd op de (mogelijke) problematiek van een te kleine capaciteit op het hoofdwegennet. Tijdens die workshop wordt het volgende besproken: “Op vraag van Marc Cromheecke of er alternatieven voordemaasdoorsnijding E17-E34 zijn onderzocht en hoe dan, geeft Chris Coeck aan dat op strategisch niveau is geconstateerd dat daar mogelijk een spanning wat betreft sluipverkeer zal optreden en dat mogelijkheden om het snelwegniveau te versterken maximaal moeten worden meegenomen”.

<https://docplayer.nl/201573550-Complex-project-extra-containerbehandelingscapaciteit-havengebied-antwerpen-technische-workshop-mobiliteit-cp-eca.html>

- VOKA Antwerpen-Waasland stelt het op zijn website zowaar nog duidelijker: “Voka Antwerpen-Waasland onderstreept dat deze verbindingsweg slechts een van de schakels is in een geheel van noodzakelijke ontsluitingswegen. Zo is het minstens zo belangrijk dat er ook effectief wordt gestart met de aanleg van de Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas, inclusief op termijn een verzekerde robuuste en vlotte verbinding hiervan naar Doornpark in Beveren (waar de verbindingsweg N70-E34 start). Voorts moet ook bij de visievorming over het vrachtroutenetwerk Waasland deze verbindingsweg als tracé worden ingekleurd. Dirk Bulteel: ‘Dit lijkt evident, maar al te vaak merken we dat dit te weinig gebeurt in de praktijk. Wij zullen de diverse overheidsinstanties hier zeker op blijven wijzen.’” <https://pers.aw.voka.be/verbindingsweg-tussen-n70-en-e34-geeft-wase-bedrijven-extra-zuurstof>

- **Conclusie:** Gelet op:
  - De extra capaciteit die op het hoofdwegennet wordt voorzien, zowel in Antwerpen (Oosterweelverbinding) als Gent (R4 West);
  - Het actuele tonnageverbod dat het grootste deel van de overlast inzake sluipverkeer van vracht heeft weggewerkt in het oosten van het Waasland, waardoor er geen reële dwingende nood is aan het ontlasten van vermelde dorpskernen van vrachtverkeer;
  - De aanleg van het op- en afrittencomplex Waaslandhaven-West, waar de verbindingsweg E34-N70 op zou aantakken en waardoor het vrachtverkeer uit de Waaslandhaven (en omgekeerd) als het ware “met open armen wordt uitgenodigd” om via de nieuwe verbindingsweg E34-N70 de N70 en de nog aan te leggen tangent N70-E17 de E17 in Sint-Niklaas, hetzij de E17 in Haasdonk, hetzij de N16 in Temse te bereiken (en omgekeerd);

Bestaat onze vrees erin dat deze weg ipv een (beperkte) ontlasting van het lokale wegennet, net een bijzondere aantrekkingskracht dreigt te krijgen voor doorgaand auto- en vooral vrachtverkeer tussen de Waaslandhaven en de E17 of de N16 (en omgekeerd), waardoor net het tegenovergestelde dreigt gerealiseerd te worden van wat beoogd wordt. Zo dreigt er meer in plaats van minder verkeer in en rond de omliggende dorpen gecreëerd te worden.

Hierbij houden we dan nog geen rekening met wat er gebeurt als er op en rond deze verbindingsweg N70-E34 calamiteiten voordoen en overbelasting rond en in de omliggende dorpen een reële dreiging zal zijn.

Op basis van bovenstaande elementen is het dus duidelijk dat er een potentiële vrachtverbinding (ofwel dus een risico op een quasi permanente vrachtwagencolonne tussen E17 of N16 en E34 (en omgekeerd)) kan ontstaan, waardoor de (achterhaalde) plandoelstelling bijkomend met de voeten wordt getreden en het inrichtingsalternatief met 1 rijvak per richting bovendien ook snel onder druk dreigt te komen.

Vanuit dit perspectief, vragen wij dan ook om een gedegen mobiliteitsonderzoek naar de effecten van een nul-alternatief (zoals vermeld onder punt 3.3 van de startnota) op basis van:

- een geactualiseerd Herkomst-Bestemmingsonderzoek dat de reële verkeersbewegingen in kaart brengt voor het Waasland (meer bepaald tussen afrit Vrasene en resp. de afrit E17 te Sint-Niklaas, de afrit E17 te Haasdonk en de N16 te Temse)
- een verkeersmodel dat rekening houdt met recente evoluties inzake de ontwikkeling van Oosterweel, R4-West, WOW en mogelijke parallelwegen.
- Een maatschappelijke kosten-batenanalyse die bovenvermelde risico's inzake de vermeende baten mee in rekening neemt, samen met de kosten van de omgevingsverstoring.

Dit nul-alternatief kan tevens aangevuld worden met een onderzoek naar de aanleg van extra parallelwegen, zoals bvb. tussen het complex Waaslandhaven-West en de N451 die het lokale verkeer richting lokale bedrijven kan helpen afwikkelen. Meer concreet stelt zich de vraag of deze parallelweg geen alternatief kan zijn voor de verbindingsweg E34/N70. Dit scenario heeft het voordeel dat dit veel minder impact heeft op omgeving en landbouwgrond.

Ook andere meer creatieve pistes dienen voor ons (terug) onderzocht worden: Doortrekken van de N41 tussen de N70 en Stekene is er hier 1 van. Deze plannen hebben vroeger ook op de tafel gelegen, maar worden blijkbaar nu niet meer onderzocht (zie punt 3.2 van de startnota)

- **Problematiek mobiliteit Doornpark en andere lokale spelers zoals Waaslandia:**
  - o Met betrekking tot de afwikkeling van het lokaal verkeer van enkele bedrijven(terreinen), kunnen volgende opmerkingen gemaakt worden:
    - Doornpark (KMO-zone):
      - Het Doornpark wordt momenteel ontsloten via N70.

- De nieuwe spooroverweg die gepland is, vormt daar trouwens een terechte verbetering van de verkeerssituatie richting N70.
- Er zijn weinig bedrijven die een focus op de Waaslandhaven hebben. De meeste KMO's hebben een louter lokaal cliënteel: Bvb. droogkuis, grondwerk, bouw, enz.
- Voor de weinige bedrijven die WEL een (gedeeltelijke) focus hebben op de Waaslandhaven (Bvb. Veratho) is een herlocatie richting Waaslandhaven vermoedelijk een kostenefficiëntere oplossing.
- Bedrijventerreinen in Sint-Niklaas: Kunnen richting Waaslandhaven via Antwerpen-West.
- Andere lokale spelers:
  - Busmaatschappij Waaslandia: Voorliggende verbindingsweg biedt geen oplossing voor eventuele (lege) ritten in westelijke of oostelijke richting. Voor ritten met dienst, biedt de verbindingsweg helemaal geen oplossing.
  - Bedrijven in de Kerkstraat te Vrasene: Zullen blijvend dienen bediend te worden via de N451.

- **Tracé**

- Vooreerst mag het duidelijk zijn dat volgende opmerkingen over het Tracé in de huidige fase ondergeschikt zijn aan de hoofdbekommernis die hierboven wordt weergegeven: Is deze weg wel nodig en dreigt hij niet het tegenovergestelde te creëren dan gewenst?
- M.b.t. het voorliggende tracé, stelt er zich een 1<sup>ste</sup> belangrijke vraag: Waarom volgt het tracé van de verbindingsweg niet volledig de reeds bestaande reservatiestrook van de vroegere "Grote Ring" richting R2/E34?
  - Het volgen van deze reservatiestrook heeft het voordeel dat er geen volledig nieuw planologische ontwikkeling nodig is, doorheen een gebied waar dit tot op heden nog nooit voorzien was (meer bepaald het stuk tussen Mosselbank en aansluiting op de E34).
  - Waarom wordt dit reeds eerder voorziene dan niet gevolgd?
    - De startnota geeft hieromtrent het volgende aan op p. 19 onder punt 3.5.3: *"Voor het centrale tracé kan bijvoorbeeld worden uitgegaan van een bundeling met de waterloop Hoge Landen en de Beverse beek, om zo weinig mogelijk landbouwgronden in te moeten nemen. Voordelen hiervan zijn dat er zo weinig mogelijk percelen worden geraakt, de betrokken percelen over een relatief beperkte afstand worden geraakt/ingekort en de landbouwpercelen ontsloten en bereikbaar blijven zoals dit vandaag het geval is, zodat er geen nieuwe landbouwwegen nodig zijn."*
    - Verder is het ook duidelijk dat er recentelijk reeds een nieuwbouwproject is vergund op het tracé net voor het binnenrijden van het Zillebeek vanuit Vrasene gezien.
  - Uitkomst van deze keuze is nu wel dat we nu heel dicht bij de dorpskern van Vrasene uitkomen. Is dit wel wenselijk?
    - Mosselbank (en vooral de oneven nummers vanaf 113), Nerenhoek en Vliegenstal worden in het voorliggende plan onevenredig getroffen.

- Een 2<sup>de</sup> bemerking m.b.t. het tracé vloeit ook voort uit het beperkt aantal op en afritten voor de nieuwe verbindingsweg (Enkel bij het bedrijventerrein Doornpark en ter hoogte van het Zillebeek). Omwille van dit beperkt aantal knooppunten, dreigen volgende effecten:
  - Nieuw sluipverkeer op lokale wegen richting die knooppunten. (bvb. ook in Vrasene centrum (Brugstraat en Mosselbank in het bijzonder) en het Zillebeek, maar ook straten zoals de Vlasbloemstraat, Kriekelaarstraat en Brandstraat (vanuit Nieuwkerken)).
  - Meer omrijden voor de lokale bevolking, wegens geknipte straten.
  - Zwakke weggebruiker van de lokale wegen wordt de dupe? Zie ook de vele scholieren die van Vrasene, Nieuwkerken, Sint-Gillis-Waas richting Beveren moeten.
- Tot slot is er ook nog de bijkomende druk op de nu al druk bezette N70:
  - Zie bij de onderzoeksvragen onder 3.6 in de startnota: *“Is de (inrichting van de) N70 al voldoende voorzien?”*

- **Omgeving**

- Ook op het vlak van omgeving zijn er vele vragen te stellen. We onderschrijven alle onderzoeksvragen zoals samengevat onder punt 6.7. Meer specifiek vestigen wij de aandacht op volgende aspecten:
  - Er is het verlies van een nog mooi open ruimte-gebied, dat als Herbestemd Agrarisch Gebied (HAG) is ingekleurd en actief wordt gebruikt. Vraag stelt zich dan ook of het verlies van dit HAG niet elders dient gecompenseerd via ontharding?
  - Jacht- en ontspanningsgebied wordt doorkruist.
  - Huidig plangebied (en meer bepaald het nieuw ingetekende stuk tussen de huidige reservatiestrook en de E34) loopt doorheen overstromingsgebied met een (middel)grote overstromingskans: Zie de figuur hierna.



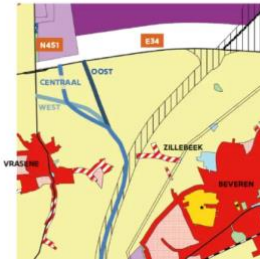
- - De bijkomende verharding zorgt voor een wijziging in afvoergedrag en waterbergend vermogen. De impact hiervan moet sowieso worden onderzocht. Een afname van het waterbergend vermogen en/of ruimte-inname in overstromingsgebied dient hierbij gecompenseerd te worden. Vraag is of dit hoegenaamd mogelijk is. Dit kan dus eventueel impact hebben op de inwoners van de bebouwde kom in Vrasene (zie bvb. de vroegere problemen ter hoogte van de (Oude) Kerkstraat / Brugstraat (op de bovenstaande kaart ook duidelijk weergegeven in de linker benedenhoek).

- Het plangebied grenst aan een speciale beschermingszone (Vogelrichtlijngebied “Schorren en polders van de Beneden-Schelde”). De aanwezige activiteiten (met name visuele verstoringen / lichtverstoring) kunnen een belangrijk knelpunt voor fauna zijn. Onderzocht moet worden of binnen het plangebied hieromtrent randvoorwaarden nodig zijn.
- De herinrichting van het plangebied zal een impact hebben op de visuele kwaliteit in de omgeving van het gebied.
- Tot slot wijzen we ook op recente investeringen die door buurtbewoners werden gedaan en waarvan het gebruiksgenot in gedrang komt.

- **Procedureel**

- Er zijn meerdere bemerkingen te maken bij voorliggende startnota.
  - Belangrijkste bemerking blijft dat de mobiliteitsstudie nu pas wordt uitgevoerd (zie punt 3.7 startnota). Zo lijkt het alsof het paard voor de kar gespannen.
    - Het nul-alternatief kan nog steeds een relevante uitkomst zijn. Feit dat onder punt 3.3 in de startnota wordt geschreven dat deze optie niet voor onderzoek wordt meegenomen is dan ook niet aanvaardbaar. De nuloptie moet ook mee in de verkeersmodellering zoals voorzien in punt 3.7 van de startnota (gesteund op een nieuw herkomst-bestemmingsonderzoek, een verkeersmodel met de meest actuele inzichten over recente investeringen en plannen en een maatschappelijke kosten-batenanalyse die de negatieve risico's p het vlak van aantrekken van extra mobiliteit en de kost van de verstoring van de omgeving mee in rekening brengt).
    - In de GRUP 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven' wordt gewag gemaakt van een mogelijke parallelweg tussen het complex Waaslandhaven-West en de N451 die het lokale verkeer kan bedienen => Ook hier dient (verkeers)onderzoek uit te wijzen of dit geen alternatief kan zijn voor de verbindingsweg in functie van lokale verkeersafwikkelingen. Deze oplossing zou alleszins veel minder impact op omgeving en landbouwgrond genereren.
    - Ook de verkeersmodellering volgens de oude reservatiestrook dient nog gedaan te worden (rechtstreekse aantakking op de R2)
    - Tot slot dienen ook alternatieven in de ruimere omgeving, zoals het doortrekken van de N41 van Sint-Niklaas naar de E34 mee onderzocht te worden in de verkeersmodellering. Momenteel wordt er onder luik 3.2 Planalternatieven boudweg aangegeven dat er geen andere opties zouden zijn.
  - Wat opvalt is dat het plangebied m.b.t. de verbindingsweg in de feiten veel kleiner is dan op basis van de 3 voorgehouden opties qua aantakking op de E34 weergegeven:
    - Op de website van Omgeving:

Plangebied



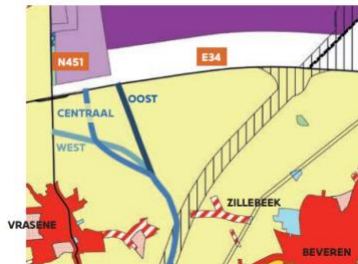
- 
- Zowel als in de folder die is rondgedeeld:

**Te onderzoeken tracés**

Het planteam maakte een eerste evaluatie van verschillende alternatieven voor de verbindingsweg tussen de N70 en de E34 die in het verder planproces worden onderzocht.

De tracés volgen ten noorden van de N70 de reservatiestrook op het gewestplan. Vervolgens buigen ze af richting E34. In de verdere uitwerking worden de impact op landbouw en erfgoed en grondinnames tot een minimum beperkt.

De verbindingsweg takt in het noorden aan op het hoofdwegennet (E34) en vormt dus geen nieuwe rechtstreekse verbinding naar de Waaslandhaven. De logische aansluiting op de E34 gebeurt via een goede afstemming met het lopende planningsproces van het GRUP 'E34-west ter hoogte van de Waaslandhaven'.



- 
- De route van het plangebied verloopt bovendien structureel anders dan de 3 opties qua aantakking op de E34 insinueren. In de feiten ligt het plangebied veel dichterbij de dorpskern van Vrasene (Verbindingsstraat, Mosselbank en Nerenhoek in het bijzonder)



- 
- Het geeft op zijn minst de indruk dat er geen keuze van tracé meer gelaten wordt.
  - Tijdens de infomarkt werd op de ten toon gestelde panelen hieromtrent nog het volgende meegegeven: "Het plangebied in de startnota is de maximale contour waarbinnen de plandoelstelling gerealiseerd zullen worden. Deze contour zal in de loop van het planproces verfijnd worden en kan dus in het definitieve GRUP kleiner zijn".
- De folder die is rondgedeeld bevat niet het tracé van het plangebied. Ook op de website dient doorgedrukt te worden op de onderliggende documenten.



- Tot slot: Het schrappen van de volledige reservatiestrook van de R2/E34 tot aan de E17 kan ook doorgevoerd worden, zonder de aanleg van voorliggende niet-nuttig en zelfs contraproductief geachte nieuwe verbindingsweg N70-E34.