

```

////////////////////////////////////
//////////

```

```

////////////////////////////////////
////////

```



Vlaanderen
is Wegen en Verkeer

1 PROJECTBESCHRIJVING

1.1 SITUERING VAN HET PROJECTGEBIED

Het projectgebied situeert zich aan de westrand van de Waaslandhaven te Beveren, tussende Schoorhavenweg en Deurganckdok-West. De ontsluiting volgt grotendeels het tracé van de Blikken en gaat rond Doeldok. Vanaf Putten Hoog wordt eveneens een nieuwe verbindingsweg aangelegd richting de Engelsesteenweg (de soms zo benoemde Nieuwe Dijkstraat).

Voor een goed begrip van onderhavige projectnota geeft onderstaande toponiemenkaart de belangrijkste plaatsnamen weer. De Figuur 1 bevat ten informatieve titel de meest voorkomende plaatsnamen in het dossier en heeft buiten algemene situering en oriëntatie verder geen (juridisch) oogmerk of bindende kracht in welke zin dan ook.



Figuur 1 Oriënterende toponiemenkaart Waaslandhaven (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

1.2 PROBLEEMSTELLING EN PROJECTDOELSTELLING

Door de Vlaamse Regering werd op 15 juli 2016 een startbeslissing¹ genomen voor het complex project 'Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen'. Met deze beslissing startte de onderzoeksfase waarin gezocht werd naar het meest aangewezen alternatief op strategisch niveau met het oog op het bereiken van een driedelige doelstelling: (1) extra containerbehandelingscapaciteit creëren, (2) bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en (3) de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.

Verschillende oplossingen werden op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen, op basis van dezelfde informatie en basisgegevens. Tijdens deze fase werden alle actoren die dat wensten en het brede publiek betrokken.

Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek werd gekozen voor een voorkeursalternatief, wat samen met de milderende maatregelen en het flankerend beleid het onderwerp vormt van het voorkeursbesluit. Het ontwerp voorkeursbesluit werd aan een openbaar onderzoek onderworpen. De ingesproken reacties werden behandeld in een antwoordennota. Dit resulteerde conform artikel 26 van het Decreet complexe projecten in bijsturingen en aanvullingen en in een door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld voorkeursbesluit² op 31 januari 2020. Hiermee werden de locaties vastgelegd voor het bewerkstelligen van de extra containercapaciteit (zie Figuur 2) .

De **extra containerbehandelingscapaciteit** wordt gerealiseerd door:

- De uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis;
- Het realiseren van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok;
- Het voorzien van dedicated binnenvaartligplaatsen aan de oostelijke zijde van het Doeldok;
- Het realiseren van een containerterminal aan het Waaslandkanaal ten westen van de Kioldrechtshuis;
- De realisatie van het Tweede Getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok.

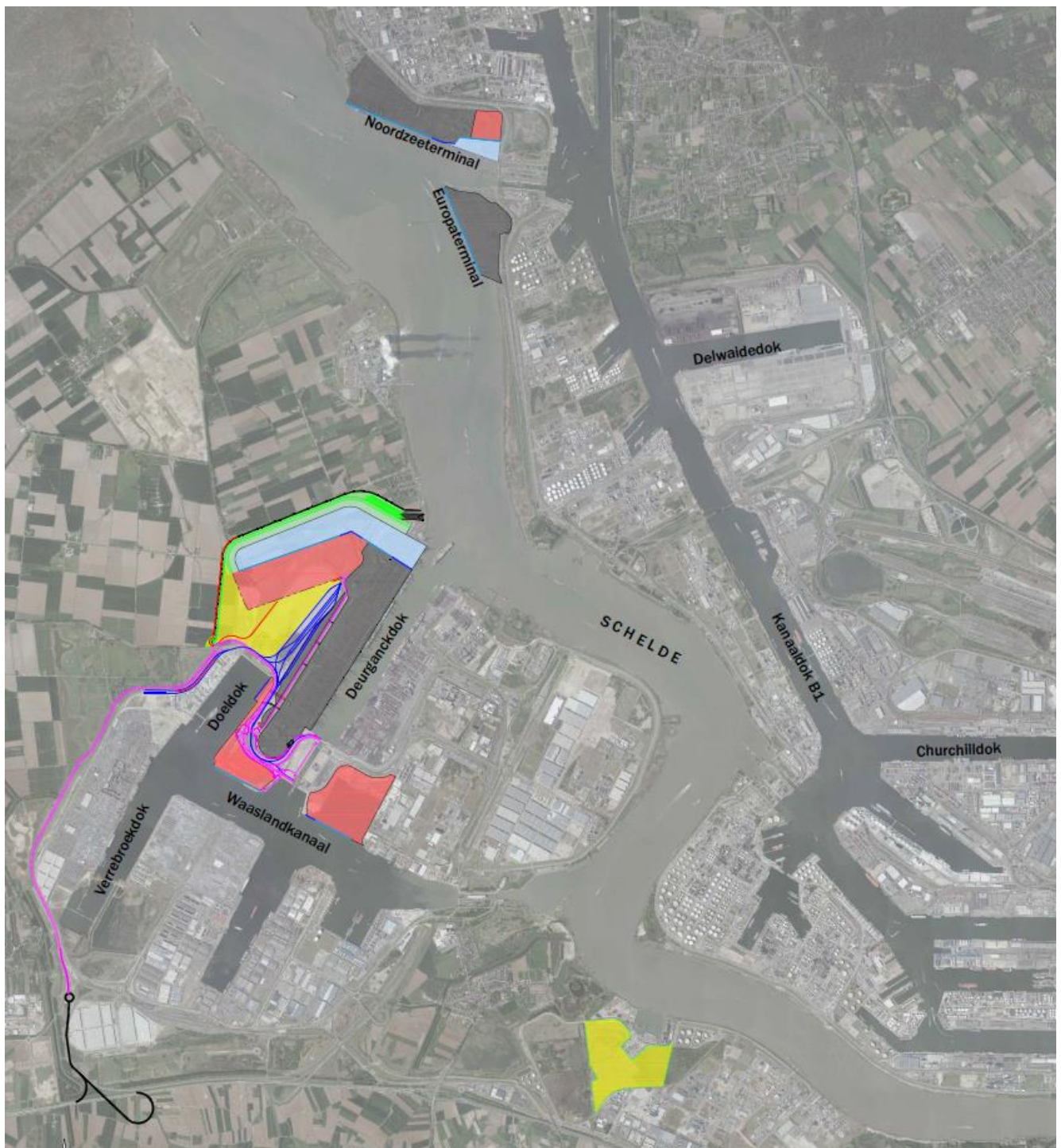
¹ Startbeslissing complex project "Realisatie van extra containerbehandelings-capaciteit in het havengebied Antwerpen" integraal te raadplegen via www.cpeca.be onder de tab 'documenten' en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang (mail maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be, tel 03 222 08 25)

² VOORKEURSBESLUIT REALISATIE VAN EXTRA CONTAINERBEHANDELINGSCAPACITEIT IN HET HAVENGEBIED ANTWERPEN" integraal te raadplegen via www.cpeca.be onder de tab 'documenten' en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang (mail maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be, tel 03 222 08 25)

Industriële/logistieke terreinen worden voorzien:

- De logistieke zone (zone “Drie dokken”).
- Vlake van Zwijndrecht.

De **multimodale ontsluiting** tot op het hoofdnet wordt gerealiseerd door het voorzien van laad- en loscapaciteit voor de binnenvaart en het spoorvervoer, aantakking van de nieuwe containerterminals op het spoornet, en de realisatie van de Westelijke Ontsluiting tot aan de rotonde Watermolen.



Figuur 2 Voorkeursalternatief met de bouwstenen voor extra containerbehandelingscapaciteit, industriële/logistiek terreinen en de westelijke ontsluiting zoals opgenomen in het voorkeursbesluit

Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven – problematiek

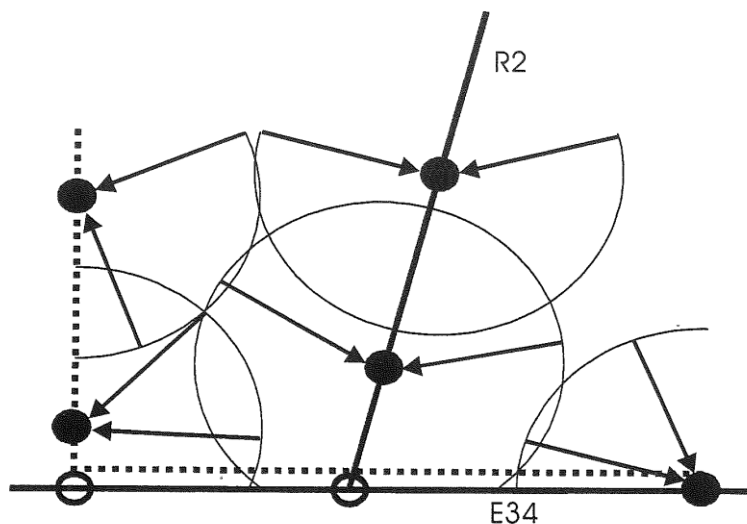
De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven is het chronologisch eerste projectbesluit dat voortvloeit uit het Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (hierna: 'CP ECA'). Het focust op de realisatie van de derde doelstelling van het CP ECA namelijk de realisatie van een **multimodale ontsluiting op het hoofdnet**. De andere doelstellingen worden gerealiseerd door middel van een later nog te nemen projectbesluit 'Containercluster Linkerscheldeover' (hierna : 'CCL') en door het doorlopen van een omgevingsvergunningsaanvraagprocedure voor het onderdeel 'Noordzeeterminal'.

Deze aanpak vloeit voort uit de noodzaak om sommige onderdelen van de aansluiting van de extra containerbehandelingscapaciteit op het hogere verkeersnet reeds te realiseren voorafgaandelijk aan de start van de bouwwerken voor de extra containercapaciteit an sich om zo tevens op een verkeersveilige wijze de bouwphase van de extra containerbehandelingscapaciteit mogelijk te maken. De Westelijke Ontsluiting zorgt ook voor een noodzakelijke verbetering van de ontsluiting van de bestaande terreinen in de Waasland haven naar het hoofdverkeersnet. De ontsluiting zal ook functioneren indien de extra containercapaciteit of bijkomende logistieke terreinen niet zouden worden ontwikkeld of een andere invulling zouden krijgen. Mede daarom wordt het projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven gezien als een eigenstandig projectbesluit, weliswaar binnen het CP ECA, maar niet louter afhankelijk gesteld van de andere onderdelen van CP ECA zoals de realisatie van de Containercluster Linkerscheldeover.

Reeds in 1997 werd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) melding gemaakt van de Westelijke Ontsluiting. 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.

Verder is het project van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven ook deel van het 'Raamplan Mobiliteit'. Dit rapport werd in 2002 opgesteld in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen en de Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en was een deeltuitwerking van het Strategisch Plan Waaslandhaven. Het stelde een raamplan voorop voor de mobiliteit (alle modi) van de Waaslandhaven. Algemene gegevens en principes zoals juridische context en onder andere kwantitatieve strategische doelstellingen werden opgenomen in het Strategisch Plan 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.

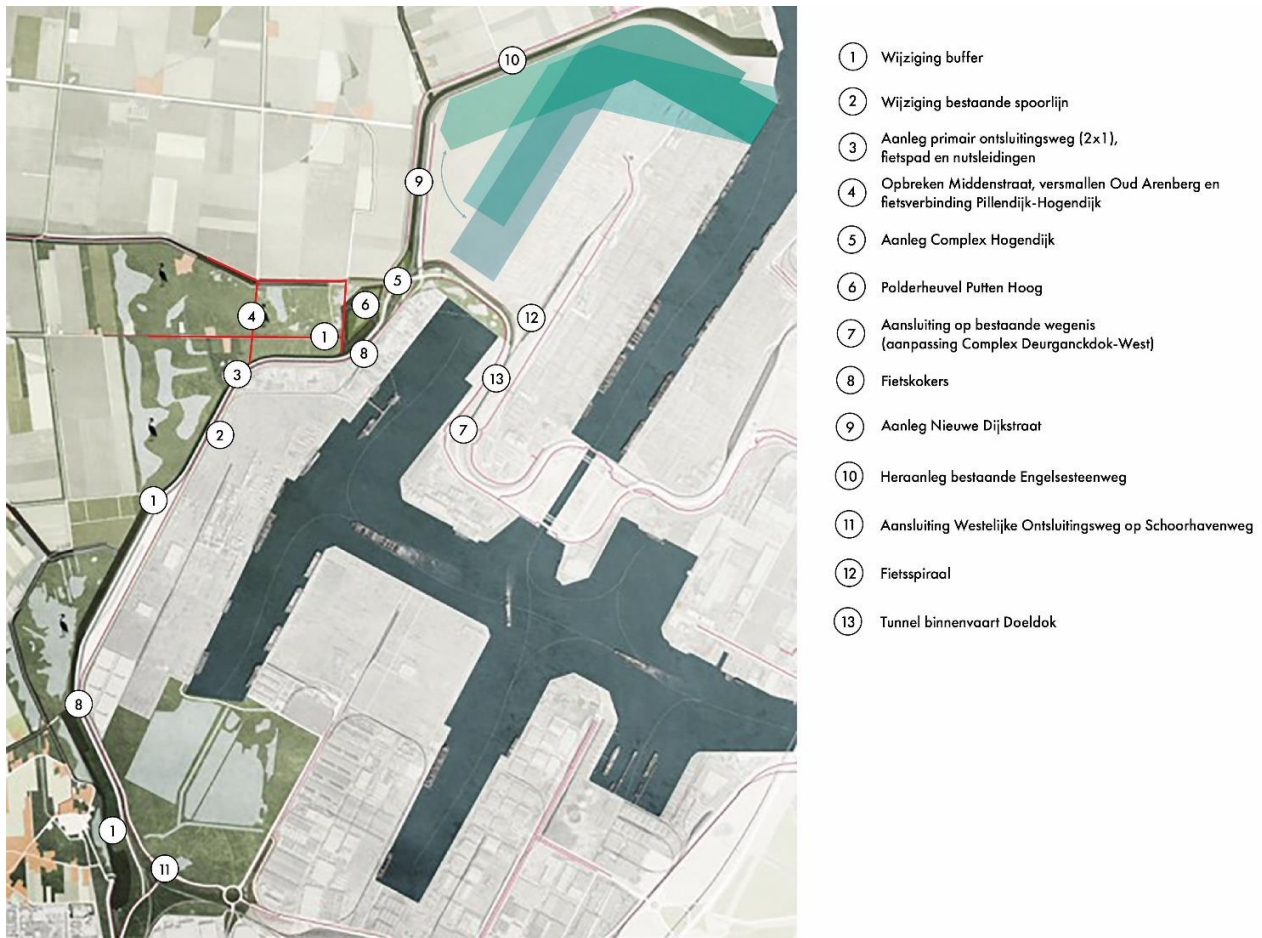
Het Raamplan Mobiliteit werkte ook het concept van de wegencategorisering zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verder uit. Voor de Waaslandhaven werd de realisatie van een U-structuur bepleit. In het zuiden vormt de hoofdweg E34 de ruggengraat van een complex geheel. De oostelijke 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 licht bijgesteld. Door een aaneenschakeling van primaire en hoofdwegen was vanaf 2008 sprake van een O-structuur in plaats van een U-structuur.



Figuur 3 Schematische voorstelling ontsluitingsinfrastructuur haven (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen en AWW Oost-Vlaanderen (2002) Raamplan Mobiliteit 24)

De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven werd dan 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). Logischerwijze verscheen de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven dan ook in het plan MER en het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen voor Linkerscheldeoever. Gezien dit GRUP werd vernietigd (in 2017) en gezien de gewijzigde randvoorwaarden dringt vandaag een heroverweging van dit project zich op.

Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven – omschrijving



Figuur 4 Nummering onderdelen van het project WOW (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

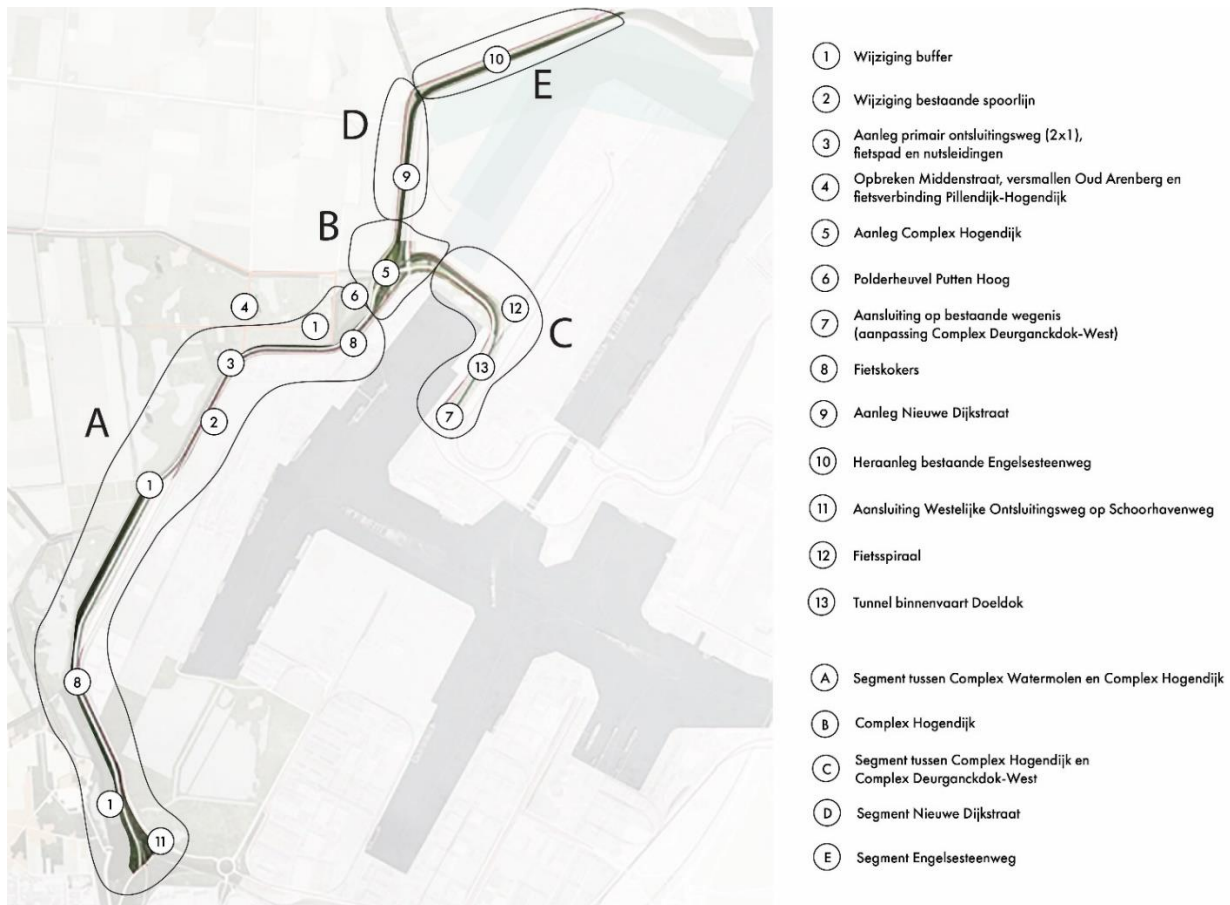
De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (hierna: 'WOW'), met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, loopt van aan het te vervolledigen complex Deurganckdok-West tot aan het nieuw te bouwen complex Watermolen, ten oosten van Verrebroek-centrum (zie Figuur 4).

Het gekozen inrichtingsalternatief van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven voorziet in de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het spoor. Het betreft een infrastructuurbundel met weg-, spoor-, fietsinfrastructuur, leidingen, nutsvoorzieningen en een kwalitatieve bufferdijk tussen het havengebied en de aanpalende polder- en natuurgebieden. Het project gaat uit van het behoud van de bestaande weg Blikken, met de nieuwe ontsluitingsweg ten westen van de bestaande spoorverbinding. De nieuwe ontsluitingsweg is enkel bestemd voor doorgaand verkeer terwijl de bestaande wegenis (Blikken) uitsluitend bedoeld is voor bestemmingsverkeer.

Het complex Watermolen betreft een nieuw te bouwen complex dat geen onderdeel uitmaakt van CP ECA. In afwachting van de bouw van het complex Watermolen zal de WOW aansluiten op de Schoorhavenweg. Het complex Hogendijk – waar het verkeer richting het nieuwe dok, de kerncentrale en Doel kan aansluiten op de

nieuwe ontsluitingsweg – maakt wel onderdeel uit van het projectbesluit WOW. Het complex Deurganckdok-West betreft een bestaand complex waarop wordt aangesloten (viaduct over de bestaande rotonde incl. op- en afritten).

Hieronder worden de projectonderdelen (zie Figuur 5), die door middel van het projectbesluit zullen worden gerealiseerd, kort beschreven. De figuren geveende verschillende projecten en projectonderdelen grafisch weer. Zoals te zien sluit de WOW aan op elk inrichtingsalternatief van CCL. De inrichtingsalternatieven van CCL staan louter ten informatieve titel op de figuur.



Figuur 5 Situering segmenten en onderdelen WOW (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

Voor de verdere algemene omschrijving van het gekozen inrichtingsalternatief wordt het tracé opgesplitst in verschillende segmenten, zijnde:

- segment 'A' tussen complex Watermolen en complex Hogendijk;
- segment 'B' met het complex Hogendijk zelf;
- segment 'C' tussen complex Hogendijk en bestaand complex Deurganckdok-West;
- segment 'D' tussen complex Hogendijk en Saftingen;
- segment 'E' tussen Saftingen en de Oostlangeweg.

De te onteigenen percelen zijn allen gelegen in de segmenten D en E.

Segment D

De nieuw aan te leggen verbindingsweg – dit is de nieuwe verbindingsweg tussen de WOW en de Engelsesteenweg – takt met een T-aansluiting aan op de WOW net ten westen van het Complex Hogendijk. Deze weg gaat onder de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Polderheuvel en de bufferdijk rondom het Tweede Getijdendok door. Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aange sloten langs de Dreefstraat en er wordt een gelijkgrondse fietsoversteekplaats ingericht, zodat de fietsers ten oosten van de nieuw aan te leggen verbindingsweg terecht komen en op die manier richting Engelsesteenweg kunnen rijden. De nieuw aan te leggen verbindingsweg wordt in ophoging voorzien (zelfde niveau als bvb. Saftingen).

Segment E

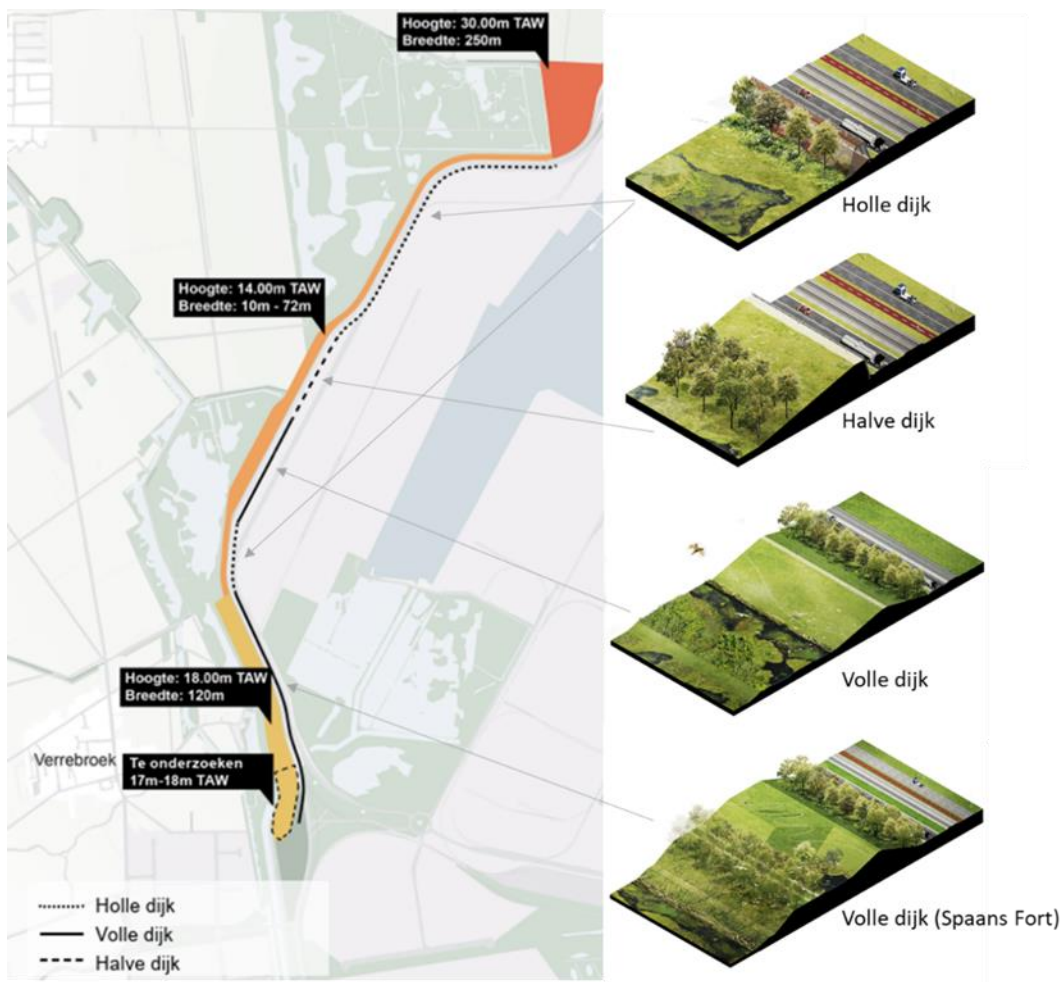
Het profiel van de Engelsesteenweg is identiek aan de nieuw aan te leggen verbindingsweg. Langs de Zuidzijde van de Engelsesteenweg wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Dit sluit vervolgens aan op de bestaande fietsinfrastructuur op het kruispunt met de Oostlangeweg. Het lengteprofiel van de Engelsesteenweg zakt vanaf Saftingen geleidelijk aan tot het bestaande maaiveld ter hoogte van de Westlangeweg. Tussen de Westlangeweg en de Oostlangeweg ligt de Engelsesteenweg op het huidige niveau.

Bufferdijk tussen haven en polder (segmenten A B D)

De buffer langs de WOW maakt integraal deel uit van het projectbesluit. Zo wordt een ononderbroken buffer langs de westelijke zijde van de Waaslandhaven, in de vorm van een dijk met beplanting, voorzien. De buffer heeft als doel geluidsoverlast, lichtvervuiling en visuele impact te verminderen. Tegelijk is het de bedoeling dat deze buffer de erfgoed- en natuurwaarden verzoent met functionele en recreatieve netwerken voor de omwonenden, werknemers en bezoekers. Het bufferlandschap loopt ter hoogte van de WOW langs de volledige westzijde van de nieuwe multimodale verkeers- en vervoersinfrastructuur. Omwille van grote verschillen inzake beschikbare ruimte, kan het bufferlandschap afwisselend bestaan uit een vol dijk lichaam (indien veel beschikbare ruimte), een halve dijk (steil aan haven- en zachtere helling aan polderzijde), of een zogenaamde holle dijk (indien weinig ruimte) (zie Figuur 6).

De bufferdijk ter hoogte van het Spaans Fort, ten noorden van het toekomstig Complex Watermolen, zal tot een hoogte van 18 m TAW reiken. De dijk wordt hier voorzien als een groot grondlichaam met ‘welen of wielen’ refererend naar de oude dijkdoorbraken die soms als relict in het landschap aanwezig waren en zijn in de regio.

De beschikbare ruimte tot aan de Sint-Michielsstraat is erg smal. Daarom wordt het gebied gebufferd door het aanleggen van een 450 meter lange holle dijk, met dezelfde structuur als bij Putten West. Door een gebrek aan beschikbare ruimte is het niet mogelijk om een doorlopende volle dijk aan te leggen ten noorden van Drijdijk. Daarom zal een halve dijk worden opgericht. Een nieuwe watersloot langs deze dijk maakt de verbinding tussen de natuurgebieden Drijdijk en Putten West mogelijk. Op de dijk wordt een half verhard pad voorzien, waarbij ook aansluitingen naar Klein Arenberg en de Hertogenstraat worden gemaakt.



Figuur 6 Indeling profiel bufferdijk WOW (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

Langs Putten West en Putten Weiden zal een 1,8 kilometer lange holle dijk worden aangelegd, aangezien de ruimte er te beperkt is. De 14m TAW hoge dijk bestaat uit een hol staketsel met er bovenop een wandelpad. De kant van de polder wordt afgewerkt met staaldraad en bekleed met klimplanten, terwijl de kant van de haven wordt afgewerkt met houten panelen.

De invulling van Putten Hoog maakt ook deel uit van het uit te werken bufferlandschap tussen haven en polder. Er wordt voor deze zone gekozen voor een heuvel met een hoogte tot circa 30 m TAW. Het ontwerp, verder benoemd als de 'Polderheuvel', voorziet langs de havenzijde een flauwe helling met een gradiënt van struweel en informele paden om de top te bereiken (zie Figuur 7).

De Polderheuvel wordt gezien als de poort tot de haven. Functionele fietsers die de bedrijven langs de Westelijke Ontsluitingsweg moeten bereiken, vinden via de fietstunnel Putten Hoog aansluiting op het fietspad langs de Blikken. Via de zachte zuidoostelijke helling op de Polderheuvel en een overbrugging over de nieuw aan te leggen verbindingsweg kan worden aangesloten op het fietspad richting Deurganckdok-West en op het fietspad op de bufferdijk langs het toekomstige Tweede Getijdendok en verder op het fietspad richting Engelsesteenweg.



Figuur 7 Voorstelling van de inrichting van de Polderheuvel (Bron: Bureau Omgeving (2023) Bufferlandschap ECA. Masterplan)

De Polderheuvel wordt in stappen opgebouwd. Tijdens de eerste stap wordt een grondlichaam aangelegd parallel aan de Westelijke Ontsluitingsweg. In een tweede stap wordt de zone verder ingevuld tot een maximale hoogte van 30 m TAW. De tweede stap zal pas kunnen uitgevoerd worden wanneer er grond beschikbaar is door uitgraving van het Tweede Getijdendok (CCL) of van elders.

Over de gehele lengte van het bufferlandschap wordt een driedubbele rij bomen voorzien, behalve ter hoogte van Putten Weiden waar de beschikbare ruimte slechts één rij toelaat (zie Figuur 8). De bufferdijk en het continue bomenlint vormen een krachtig, lijnvormig landschappelijk element dat de begrenzing van de haven beklemt.



Figuur 8 Voorstelling van de bufferdijk ter hoogte van Blikken (Bron: Bureau Omgeving (2023) Bufferlandschap ECA. Masterplan)

1.3 DOELSTELLING VAN ALGEMEEN NUT EN DE ONTEIGENING ALS MIDDEL – NOODZAAK VAN DE ONTEIGENING

1.3.1 Het onteigeningsdoel is van algemeen nut

Het projectbesluit WOW wil voorzien in **de aanleg van een multimodale ontsluiting (spoor, auto- en vrachtverkeer, fiets) van in de haven tot op het hoofdnet.**

De werken kaderen aldus onmiskenbaar in een doel van algemeen nut waarbij meer in het bijzonder het projectbesluit WOW de realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk maakt waarbij wordt voorzien in de aanleg van een multimodale ontsluiting (spoor- auto- en vrachtverkeer, fiets) van in de haven tot op het hoofdnet, en dit alles vóór de realisatie van het geplande Tweede Getijdendok.

De aanleg van de WOW zorgt er ook voor dat containers die in het geplande Tweede Getijdendok behandeld zullen worden, vlot hun weg vinden naar het hogere (spoor)wegennet. Het 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. De bestaande fietsinfrastructuur wordt aangepast en uitgebreid. Ook de spoorontsluiting krijgt een opwaardering, om de ambitieuze spoordoelstellingen te kunnen realiseren. Zo zal het project sterk bijdragen aan een vlot en veilig verkeer van fietsers, goederentreinen, personenwagens en vrachtwagens binnen dit deel van de haven. De ambitie is om het havenverkeer weg te houden uit de dorpskernen.

De infrastructuurwerken kaderen aldus binnen de aanleg van wegeninfrastructuur waarbij het zelfs in het algemeen belang is dat de overheid deze ook zelf ontwikkelt. De realisatie van zulk een infrastructuurwerken behoort nu eenmaal tot de basistaken van de overheid. Met de onteigening wordt aldus ontegensprekelijk de noodzakelijke realisatie van een doelstelling van algemeen nut mogelijk gemaakt.

Het staat aldus onmiskenbaar vast dat het onteigeningsdoel van algemeen nut is.

1.3.2 Onteigeningsnoodzaak

(1) Noodzaak van het onteigeningsdoel

Met het voorlopig onteigeningsbesluit wordt de onteigening nagestreefd van onroerende goederen gelegen op het grondgebied van de gemeente Beveren waarbij de onteigening de realisatie van de segmenten D en E van het projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) als deelproject van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (CP ECA) mogelijk moet maken.

De noodzaak van het onteigeningsdoel is evident aanwezig.

Het onteigeningsdoel kan ook enkel maar worden bereikt middels onteigening. Er bestaat redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

Binnen het projectgebied moeten onroerende goederen strikt noodzakelijk worden verworven om niet alleen een integrale en geïntegreerde realisatie van het project maar vervolgens ook een duurzaam beheer en onderhoud daarvan mogelijk te maken.

Door de Vlaamse Regering werd op 15 juli 2016 een startbeslissing³ genomen voor het complex project 'Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen'. Met deze beslissing startte de onderzoeksfase waarin gezocht werd naar het meest aangewezen alternatief op strategisch niveau met het oog op het bereiken van een driedelige doelstelling: (1) extra containerbehandelingscapaciteit creëren, (2) bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en (3) de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.

³ Startbeslissing complex project "Realisatie van extra containerbehandelings-capaciteit in het havengebied Antwerpen" integraal te raadplegen via www.cpeca.be onder de tab 'documenten' en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang (mail maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be, tel 03 222 08 25)

Verskillende oplossingen werden op een geïntegreerde manier onderzocht en afgewogen, op basis van dezelfde informatie en basisgegevens. Tijdens deze fase werden alle actoren die dat wensten en het brede publiek betrokken.

Op basis van de resultaten van het geïntegreerde onderzoek werd gekozen voor een voorkeursalternatief, wat samen met de milderende maatregelen en het flankerend beleid het onderwerp vormt van het voorkeursbesluit. Het ontwerp voorkeursbesluit werd aan een openbaar onderzoek onderworpen. De ingesproken reacties werden behandeld in een antwoordennota. Dit resulteerde conform artikel 26 van het decreet complexe projecten in bijstellingen en aanvullingen en een door de Vlaamse Regering definitief vastgesteld voorkeursbesluit⁴ op 31 januari 2020. Hiermee werden de locaties vastgelegd voor het bewerkstelligen van de extra containercapaciteit.

De **extra containerbehandelingscapaciteit** wordt gerealiseerd door:

- De uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis;
- Het realiseren van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok;
- Het voorzien van dedicated binnenvaartligplaatsen aan de oostelijke zijde van het Doeldok;
- Het realiseren van een containerterminal aan het Waaslandkanaal ten westen van de Kieldrechtshuis;
- De realisatie van het Tweede Getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok.

Industriële/logistieke terreinen worden voorzien:

- De logistieke zone (zone “Drie dokken”).
- Vlake van Zwijndrecht.

De **multimodale ontsluiting** tot op het hoofdnets wordt gerealiseerd door het voorzien van laad- en loscapaciteit voor de binnenvaart en het spoorvervoer, aantakking van de nieuwe containerterminals op het spoornet, en de realisatie van de Westelijke Ontsluiting tot aan de rotonde Watermolen.

De voorgenomen onteigening moet de derde doelstelling van het Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen, nl. de multimodale ontsluiting op het hoofdnets mogelijk maken.

Daartoe heeft de Vlaamse Regering op 8/3/2024 het Projectbesluit WOW voorlopig vastgesteld.

⁴ VOORKEURSBESLUIT REALISATIE VAN EXTRA CONTAINERBEHANDELINGSCAPACITEIT IN HET HAVENGEBIED ANTWERPEN” integraal te raadplegen via www.cpeca.be onder de tab ‘documenten’ en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang (mail maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be, tel 03 222 08 25)

De huidige infrastructuur die de verbinding maakt richting de Engelsesteenweg en zo naar de kerncentrale en het polderdorp Doel omvat de Sint-Antoniusweg, Blikken en Hogendijk. De huidige weginfrastructuur voldoet niet als multimodale ontsluiting.

De WOW, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, loopt van aan het te vervolledigen complex Deurganckdok-West tot aan het nieuw te bouwen complex Watermolen, ten oosten van Verrebroek-centrum.

Het gekozen inrichtingsalternatief van de WOW voorziet een nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het spoor. Het betreft een infrastructuurbundel met weg-, spoor-, fietsinfrastructuur, leidingen, nutsvoorzieningen en een kwalitatieve bufferdijk tussen het havengebied en de aanpalende polder- en natuurgebieden.

Het project gaat uit van het behoud van de bestaande weg Blikken, met de nieuwe ontsluitingsweg ten westen van de bestaande spoorverbinding. De nieuwe ontsluitingsweg is enkel bestemd voor doorgaand verkeer terwijl de bestaande wegnis (Blikken) uitsluitend bedoeld is voor bestemmingsverkeer.

De realisatie van het projectbesluit WOW is te vatten in 5 segmenten, zijnde:

- segment 'A' tussen complex Watermolen en complex Hogendijk;
- segment 'B' met het complex Hogendijk zelf;
- segment 'C' tussen complex Hogendijk en bestaand complex Deurganckdok-West;
- segment 'D' tussen complex Hogendijk en Saftingen;
- segment 'E' tussen Saftingen en de Oostlangeweg.

De beoogde verwervingen kaderen binnen segment 'D' tussen complex Hogendijk en Saftingen en segment 'E' tussen Saftingen en de Oostlangeweg.

De voorgenomen herinrichting ter hoogte van de te onteigenen percelen bestaat in de realisatie van een nieuwe verbinding tussen Blikken en de Engelsesteenweg ter hoogte van Saftingen ter vervanging van de oude verbinding via Blikken en Sint-Antoniusweg of Hogendijk.

Deze nieuw aan te leggen verbindingsweg takt met een T-aansluiting aan op de WOW net ten westen van het Complex Hogendijk. Deze weg gaat onder de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Polderheuvel en de bufferdijk rondom het Tweede Getijdendok door.

Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangesloten langsheen de Dreefstraat en er wordt een gelijkgrondse fietsoversteekplaats ingericht, zodat de fietsers ten oosten van de nieuw aan te leggen verbindingsweg terecht komen en op die manier richting Engelsesteenweg kunnen rijden.

De nieuw aan te leggen verbindingsweg wordt in ophoging voorzien (zelfde niveau als bvb. Saftingen). Het profiel van de Engelsesteenweg is identiek aan dat van de nieuwe verbindingsweg. Langsheen de zuidzijde van de Engelsesteenweg wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Dit sluit vervolgens aan op de bestaande fietsinfrastructuur op het kruispunt met de Oostlangeweg. Het lengteprofiel van de Engelsesteenweg zakt vanaf Saftingen geleidelijk aan tot het bestaande maaiveld ter hoogte van de Westlangeweg. Tussen de Westlangeweg en de Oostlangeweg ligt de Engelsesteenweg op het huidige niveau.

Om al deze weginfrastructuurwerken te kunnen realiseren en nadien het onderhoud en het beheer daarvan duurzaam te kunnen blijven garanderen is de gedwongen verwerving van de daarvoor te verwerven percelen dus noodzakelijk. Zonder de verwerving van deze percelen in volle eigendom, zoals deze staan afgebeeld op het onteigeningsplan, kunnen de projectdoelstellingen niet gerealiseerd worden.

(2) Noodzaak van de onteigening als middel

Het onteigeningsplan (16EF/ECA_WOW_ONT_01) duidt aan welke onroerende goederen noodzakelijk dienen te worden onteigend om het projectbesluit te kunnen realiseren.

De verwerving van de te onteigenen onroerende goederen is noodzakelijk om het gekozen inrichtingsalternatief zoals uitgewerkt in het projectbesluit WOW mogelijk te maken en waarbij de voorgenomen herinrichting ter hoogte van de te onteigenen percelen de realisatie en aanleg beoogt van een nieuwe verbindingsweg tussen Blikken en de Engelsesteenweg ter hoogte van Saftingen ter vervanging van de oude verbinding via Blikken en Sint-Antoniusweg of Hogendijk.

Het onteigeningsdoel, zoals hierboven omschreven, kan slechts worden bereikt middels onteigening.

Door de uit te voeren werken worden de eigendomsrechten *in casu* niet louter beperkt maar worden ze quasi ontnomen door volledige inlijving ervan, zodat na afweging van belangen, het mede omwille van het ingrijpende karakter van de werken aangewezen is de eigenaars onmiddellijk te vergoeden door middel van onteigening.

De verwerving van de onroerende goederen maakt aldus een noodzakelijke stap uit om de vooropgestelde werken effectief te kunnen uitvoeren en om zo ook de duurzame werking te kunnen garanderen. Zulks kan bezwaarlijk in handen van de burger gegeven worden.

Er bestaat, onverminderd de mogelijkheid tot minnelijke verwerving, redelijkerwijze geen alternatief voor het gebruik van de onteigeningsdwang.

De onderhandelingen die reeds voorafgaand aan de goedkeuring van dit voorlopig onteigeningsbesluit zouden hebben plaats gevonden, hebben tot op heden niet het gewenste resultaat bereikt. Het aannemen van onderhavig voorlopig onteigeningsbesluit staat toekomstige minnelijke onderhandelingen en een minnelijke verwerving niet in de weg, maar is onder meer nodig om de onderhandelingstermijn te doen aanvatten.

Het noodzakelijk inzetten van de onteigening als middel voor de realisatie van deze weginfrastructuur blijkt verder ook uit het feit dat overeenkomstig artikel 24, § 4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet de decreetgever in zulk geval uitdrukkelijk elk verzoek tot zelfrealisatie uitgesloten heeft.

Voor bepaalde infrastructuurwerken zoals aanleg van openbare verkeerswegen, spoorwegen, haven- en waterweginfrastructuur is het ook volgens de decreetgever in het algemeen belang noodzakelijk dat de overheid deze werken ook zelf realiseert en ontwikkelt. De volgende zaken dienen volgens de decreetgever immers absoluut te worden vermeden:

- een versnipperde eigendomsstructuur;
- een lappendeken aan verantwoordelijkheden inzake onderhoud en herstel, wat immers zou leiden tot een groter risico op juridische conflicten zowel onderling als ten aanzien van derden;
- een probleem van coördinatie tussen de zelfrealisator en de aannemer die desgevallend door de overheid wordt aangesteld;
- een verzwakte positie ten aanzien van het gedwongen doen verplaatsen van nutsleidingen
- een gebrek aan een globale inrichting en een overkoepelend beheer en onderhoud;
- problemen naar toegankelijkheid, het beschikbaar houden ten aanzien van andere gebruikers en bijvoorbeeld het voorzien van aanvullende reglementen van wegbeheer;

Het aanleggen, beheren en onderhouden van de voornoemde infrastructuurwerken behoort tot de basistaken van de overheid en vereist een coherent en doelmatig beheer en beleid, ook naar eventuele aansprakelijkheden en verantwoordelijkheden toe. Van de desbetreffende weginfrastructuur dient onder alle omstandigheden een veilig en doelmatig gebruik te kunnen worden gemaakt. Dit kan enkel indien de wegbeheerder volle eigenaar is van de weginfrastructuur en zelf kan instaan voor de realisatie ervan.

Een zo eenduidig mogelijke grondpositie kan en moet verder ook de goede uitoefening van de publieke beheerstaken waarborgen, onder meer naar onderhoud, verlenen van vergunningen, advisering in het kader van omgevingsvergunningen, aansprakelijkheden enz.

(3) Noodzaak voor wat betreft het voorwerp van de onteigening

In het voorlopig onteigeningbesluit, in het onteigeningsplan en in de projectnota wordt aangeduid welke onroerende goederen het voorwerp uitmaken van de voorliggende onteigening en noodzakelijk in volle eigendom dienen te worden verworven om de doelstelling van algemeen nut van het projectbesluit te kunnen realiseren.

De weerhouden uitvoeringsvariant, te weten het inrichtingsalternatief zoals omschreven in het projectbesluit WOW, en zoals tevens omschreven in onderhavige projectnota als bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit, is als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden.

De weerhouden uitvoeringsvariant van het project kan ook niet worden gerealiseerd binnen het bestaande openbaar domein.

Over de noodzaak van het voorwerp van de onteigening kan dan ook gezien de keuze die na afweging van de verschillende alternatieven werd gemaakt geen discussie mogelijk zijn.

Alternatievenafweging

In de onderzoeksfase van het CP ECA werden 9 alternatieven bestudeerd om invulling te geven aan de 3 ledige doelstelling¹ van het complex project ECA. Deze werden allen bestudeerd in een strategische milieueffecten beoordeling⁵. In het voorkeursbesluit² wordt een omstandige beschrijving gegeven waarom alternatief 9 van alle onderzochte redelijke alternatieven het minst schadelijk is voor de betrokken speciale beschermingszones. Hierin worden ook nog een heel aantal andere redenen aangehaald waarom dit alternatief gekozen werd. Tevens wordt hierin uiteengezet dat er dwingende redenen van groot openbaar belang bestaan.

⁵ Complex Project Geïntegreerd onderzoek Strategisch Milieueffectrapport - integraal te raadplegen via www.cpeca.be onder de tab 'documenten' en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij het departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Maritieme Toegang (mail maritieme.toegang@mow.vlaanderen.be, tel 03 222 08 25)

Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven

In het voorkeursbesluit koos de Vlaamse Regering één locatiealternatief voor de Westelijke Ontsluiting. In de uitwerkingsfase werden derhalve ook geen locatiealternatieven meer behandeld. Alternatieven binnen de (indicatief) vastgelegde grenslijn van het gekozen locatiealternatief worden beschouwd als inrichtingsalternatieven. Een inrichtingsalternatief is een andere manier om de doelstelling van het plan of project te realiseren. Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.

In het studiewerk ter voorbereiding van de projectonderzoeksnota (PON) werden verschillende mogelijke inrichtingsalternatieven van de Westelijke Ontsluiting afgetoetst aan de vooropgestelde doelstellingen en functionele eisen van het project. Uit de afweging bleek dat er slechts één inrichtingsalternatief bestaat voor de Westelijke Ontsluiting dat voldoet aan de vooropgestelde doelstellingen en bijhorende functionele eisen, namelijk de aanleg van een volledig nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het spoor (zie Figuur 9 Gekozen inrichtingsalternatief – principesnede).

De overige inrichtingsalternatieven, zoals het uitbreiden van de bestaande rijweg Blikken, de aanleg van 2x1 ontsluiting met parallelweg met 1 rijstrook, starten van een blanco grondplan, een combinatie van uitbreiding Blikken en aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, inname concessiegrond voor aanleg vluchtstroken en in- en uitvoegstroken ter hoogte van de bedrijfstoegangen, werden als niet redelijk beschouwd. Deze inrichtingsalternatieven werden niet verder meegenomen in het geïntegreerd onderzoek, zoals na de publieke raadpleging en adviesronde werd bevestigd in het overwegingsdocument, de geactualiseerde projectonderzoeksnota en de richtlijnen van het team MER.



Figuur 9 Gekozen inrichtingsalternatief – principesnede

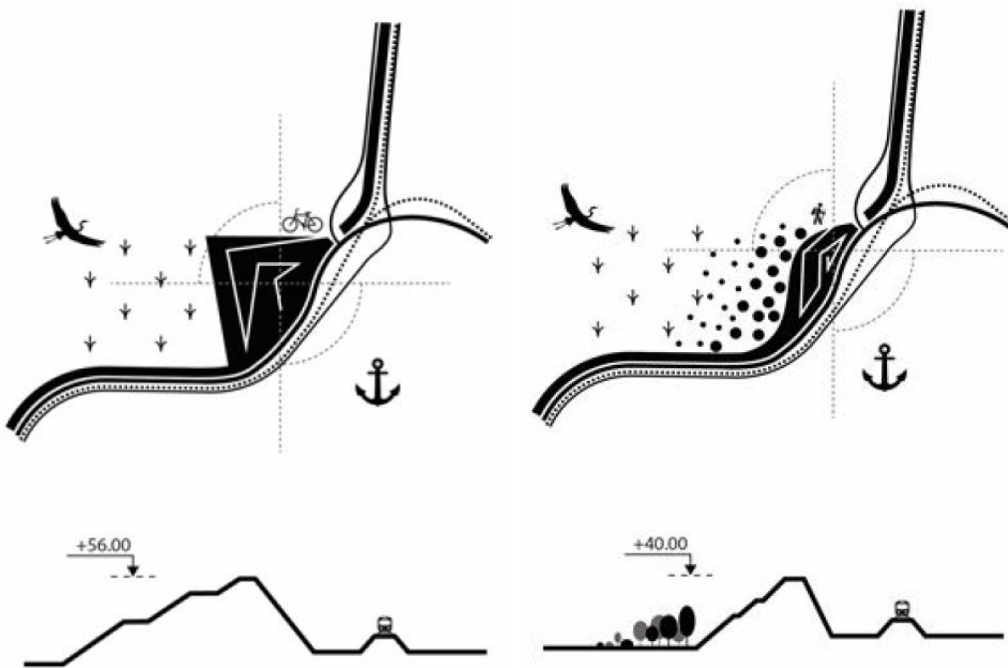
Binnen het gekozen inrichtingsalternatief werden voor een aantal projectonderdelen nog wel verschillende inrichtingsvarianten onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. Voor het **complex Hogendijk** zijn er twee inrichtingsvarianten, namelijk een noordelijke inplanting van het complex en een inplanting ten zuiden van het

spoor (zie **Fout! Verwijzingsbron niet gevonden.**). Andere inrichtingsvarianten zoals een inplanting van het complex op Putten Hoog, een minimale inname van Putten Hoog, een inplanting ten zuiden van het spoor op concessiegrond, geen rechtstreekse aansluiting van Blikken of Blikken knippen, bleken niet te voldoen aan de doelstellingen en bijhorende functionele eisen en prioritaire randvoorwaarden. Deze oplossingen werden als niet redelijk beschouwd. Dit werd na de publieke raadpleging en adviesronde bevestigd in het overwegingsdocument, de geactualiseerde projectonderzoeksnota en de richtlijnen van het team MER.



Figuur 10 Links: Noordelijke inplanting van het complex Hogendijk ten opzichte van het spoor. Rechts: Zuidelijke inplanting (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

Voor het complex Hogendijk wordt gekozen voor de inrichtingsvariant met de zuidelijke inplanting van het complex Hogendijk ten opzichte van het spoor. Dit is gebaseerd op verkeersveiligheidsonderzoek dat wordt samengevat als volgt: De inrichtingsvariant met noordelijke inplanting ten opzichte van het spoor voldoet niet aan de vereiste normen inzake zichtafstanden zoals bepaald door de Nederlandse CROW in het 'Handboek wegontwerp-basiscriteria' en 'Handboek regionale stroomwegen'. Gezien deze inrichtingsvariant niet voldoet aan een essentiële doelstelling van het project, namelijk verkeersveilige infrastructuur ontwerpen, werd deze noordelijke inrichtingsvariant niet verder meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.



Figuur 11 Links: Havenberg. Rechts: Gradiënt (Bron: Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Bureau Omgeving (2020) Landschappelijke inpassing en ontwerpen onderzoek)

De inrichting van **Putten Hoog** werd eveneens onderzocht. Op basis van de vooropgestelde randvoorwaarden werd de Havenberg en de Gradiënt voorgesteld (zie Figuur 11). Op basis van een scoping is er voor enkele disciplines sprake van een onderscheid tussen beide inrichtingsvarianten.

- **Bodem:** Een meer gesloten grondbalans binnen het projectgebied pleit voor een Havenberg. De instabiliteit van de steile helling en grote druk van een dergelijk grondlichaam op omliggende gronden en kunstwerken (wegenis, spoorbruggen...) is echter zeer nadelig. De technische ingrepen om instabiliteit te vermijden zijn dusdanig groot dat het voordeel van de grondbalans snel verloren zal gaan. Hierdoor wordt de Havenberg niet meegenomen als redelijk alternatief.
- **Biodiversiteit:** voorkeur voor de Havenberg dan de Gradiënt met beperkte hoogte omwille van de minder steile hellingen die een beter natuurbeheer en -ontwikkeling toelaten.
- **Gezondheid:** perceptief en naar aanleiding van de betere integratie in de natuurlijke omgeving wordt de minder steile heuvel als beter alternatief naar voor geschoven.
- **Landschap en Mens Ruimte:** bij beiden is er sprake van een markering die meer uitgesproken zal zijn in het geval van de Havenberg. Voor aansluitingen van fiets- en wandelpaden is de minder steile heuvel meer aangewezen.

Er kan gesteld worden dat de Havenberg minder wenselijk voorkomt voor verschillende disciplines. Technisch bleek dit ook een grote uitdaging. Afgezien van de technische uitdaging en de effecten gepaard met het (te) grote volume grond van de Havenberg zijn de verschillen inzake beoordeling tussen beide alternatieven beperkt.

De inrichting van deze zone werd ook meegenomen in het ontwerp van het bufferlandschap, waarbij uiteindelijk gekozen werd voor een hybride ontwerp tussen beide alternatieven, bestaande uit een beperkte hoogte van circa +30 m TAW, maar met een bijna volledige invulling van de zone zonder geleidelijke overgang naar Putten Weiden. Dit ontwerp wordt verder benoemd als de 'Polderheuvel'. Deze keuze is gebaseerd op geïntegreerd onderzoek in kader van het hele bufferlandschap.

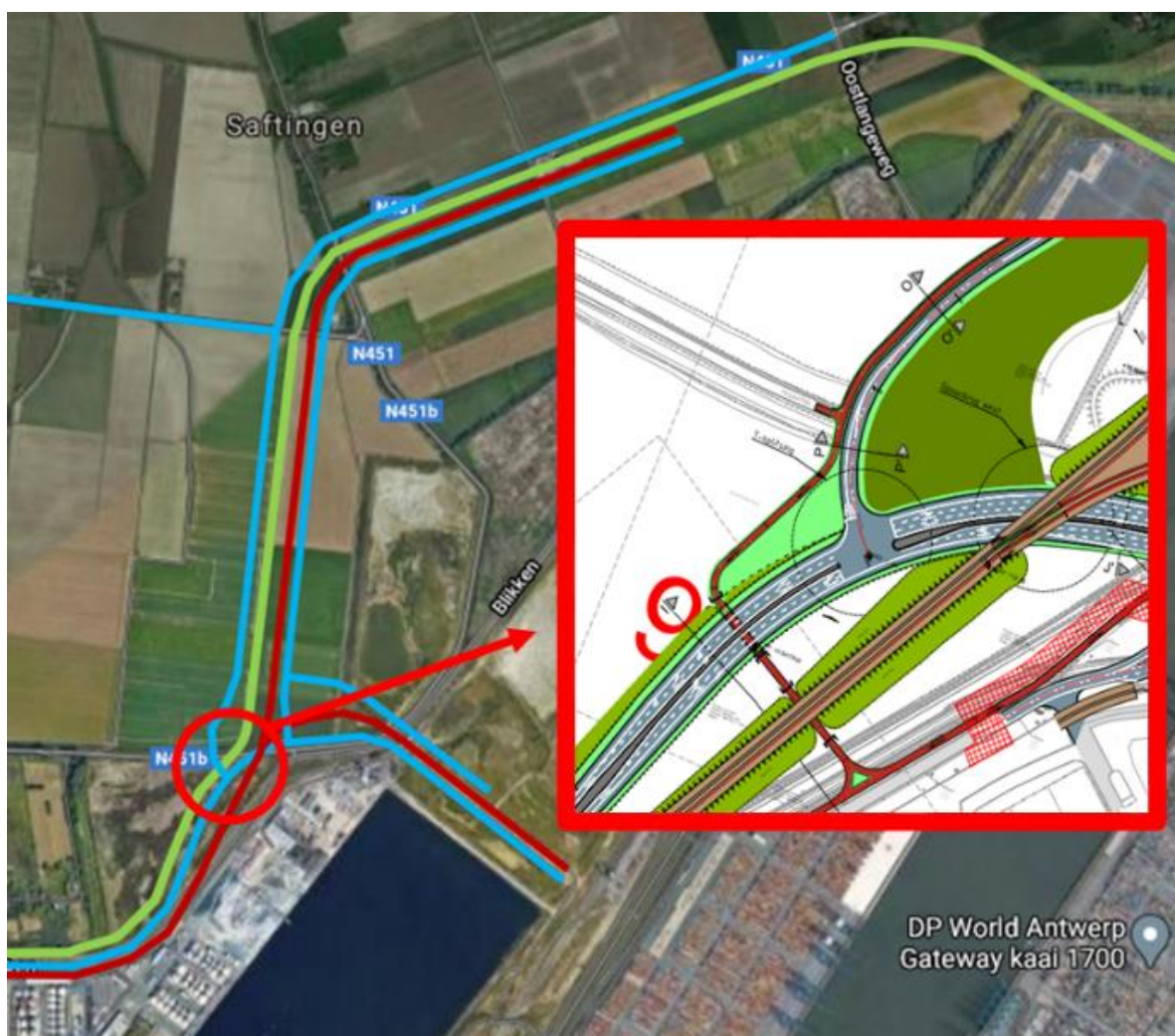
Ook voor de **inrichting van de buffer** tussen de Westelijke Ontsluiting en de naastliggende polder werden een aantal mogelijke inrichtingen bekeken. Voor de inrichting van de bufferdijk tussen de haven en de Polder werden op basis van dit ontwerpend onderzoek een bufferdijklint, een polderbos en het coulissen-principe voorgesteld. Uit het masterplan Bufferlandschap bleek een dijklichaam tot 14 m TAW als bufferdijk langsheen de Westelijke Ontsluiting de beste oplossing. Deze keuze wordt gemotiveerd door de efficiënte buffering (zowel ten opzichte van de woonkernen als de natuurgebieden), de sterke verankering in het landschapstype, de beperkte ruimtebehoefte en de snelle realisatiemogelijkheden. Er ontstaat geen compartimentering van het open polderlandschap. De varianten 'polderbos' en 'coulissen-principe' voldoen niet aan de bufferdoelstelling.

Vanuit de inspraakreacties bij de projectonderzoeksnota werd een bijkomende inrichtingsvariant voorgesteld voor de **aansluiting van de rijweg vanuit Saftingen en Doel op de WOW** (zie Figuur 12).

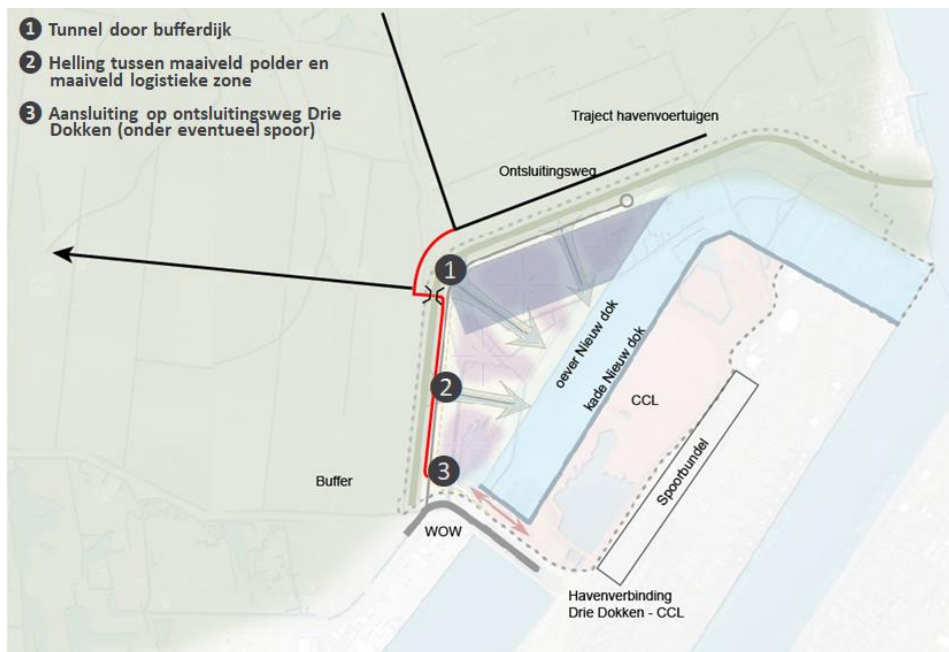
Het T-kruispunt van deze aansluiting op de WOW net voor het knooppunt Complex Hogendijk wordt in deze variant vervangen door een verbinding via de wegaansluiting in de logistieke zone (Drie dokken) met de Dreefstraat. De inrichtingsvariant 'noordelijke kruising bufferdijk' (zie Figuur 13 en Figuur 14) scoort niet duidelijk beter dan het basisontwerp en werd ook niet gekozen. Argumentatie:

- **Mobiliteit:** De verschillen tussen beide inrichtingsvarianten zijn beperkt, maar de organisatie van de verschillende mobiliteitsstromen is in het basisontwerp (2 separate functies = 2 separate wegen) logischer opgebouwd. Daarnaast wordt voor de inrichtingsvariant 'noordelijke kruising bufferdijk' het voordeel van het vermijden van omrijbewegingen voor woon-werkverkeer tussen Kieldrecht / Saftingen / Doel en CCL / Drie Dokken ook duidelijk 'tegengewerkt' door het nadeel van extra conflictkansen ten gevolge van meer verkeer op de toegangsweg tot CCL / Drie Dokken.
- **Landschap en mens-ruimte:** De variant met noordelijke kruising snijdt in het open polderlandschap ter hoogte van de Nieuw Arenbergpolder, die tot op heden gevrijwaard is van havenuitbreiding
- Ter hoogte van de aansluiting van de lokale weg op de haven ontstaat een onderbreking in de buffering rondom de haven in het geval van het basisontwerp of van een passage doorheen de bufferdijk. Bij een aansluiting ter hoogte van het Complex Hogendijk zijn er meer mogelijkheden (bufferheuvel) om deze onderbreking aan het zicht te onttrekken dan met een aansluiting ter hoogte van de Engelsesteenweg.

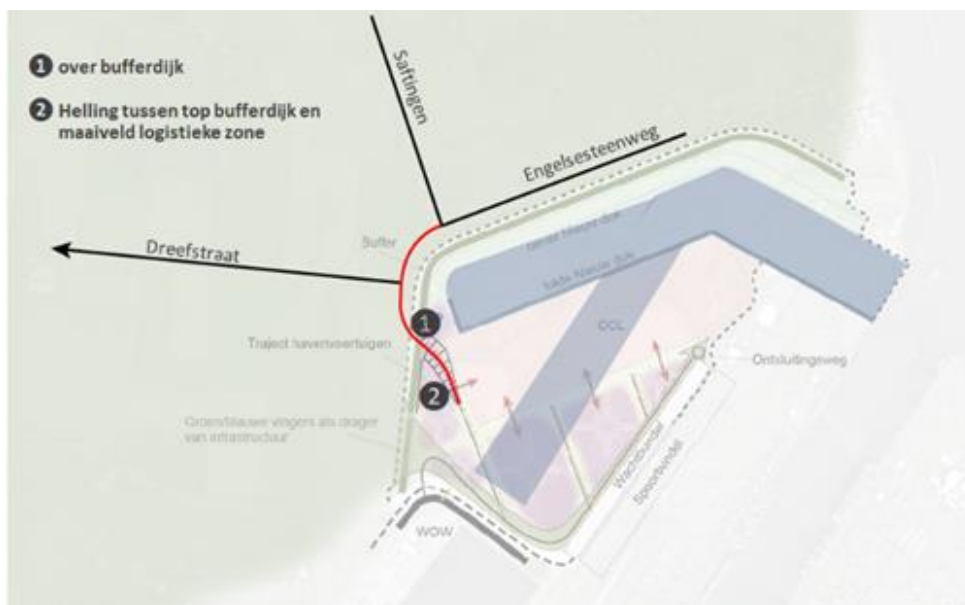
- De passage door de bufferdijk zal een opening in de waterkerende functie (Sigma vereisten) veroorzaken van de bufferdijk.
- De variant zal bijkomende ruimte in de zone Drie Dokken innemen bij het bovenkomen en maken van een bocht.
- De passage over de bufferdijk geeft een grotere visuele verstoring door wegenis en bijhorend verkeer dat mee over de bufferdijk gaat.
- De varianten zijn niet onderscheidend inzake de impact op Europees beschermde natuur. In alle varianten zal een beplanting met grauwe abelen (naast de weg of op de toekomstige bufferdijk) ervoor zal zorgen dat er verstoring is zodat er nabij deze weg geen foerageergebied Bruine Kiekendief zal zijn.



Figuur 12 Basisontwerp (Bron: SHIP (2023) MER WOW)



Figuur 13 Variant met noordelijke kruising bufferdijk over bufferdijk (Bron: SHIP (2023) MER WOW)



Figuur 14 Variant met noordelijke kruising bufferdijk door bufferdijk (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

Voortschrijdend inzicht, overleg en bijkomend studiewerk hebben geleid tot een optimalisatie van het ontwerp van de **fietsverbinding tussen Hogendijk/Oud Arenberg en het complex Deurganckdok-West**. In de ene variant ('dokzijde') bevindt het fietspad zich aan de zijde van Doeldok, met een fietstoegang tot de Zone Drie Dokken (zie Figuur 15). In de andere variant wordt bij Oud Arenberg aangesloten en bevindt het fietspad zich aan de 'Scheldezijde' van de rijweg over Doeldokdam, met een spiraal en brug over de rijweg die aansluiting geeft op het bestaande fietspad ter hoogte van Deurganckdok West (zie Figuur 16). In 'Scheldevariant' wijzigt dus de inplanting van verschillende tunnels en de kruisingen met andere bruggen wordt geoptimaliseerd. De overspanning van het kunstwerk over de nieuwe verbingsweg valt minder breed uit. De 'Scheldevariant' van de rijweg is verkeerstechnisch en ontwerpmatig superieur. Bestemmingsverkeer voor Drie Dokken moet de rijweg

niet meer oversteken. De Scheldevariant voorziet ook geen afzonderlijke aftakking voor de fietsers naar Drie Dokken. Er zijn minder constructies. De varianten werden onderzocht in verschillende MER disciplines:

- Mobiliteit: De fietser dient minder om te rijden in de Scheldevariant.
- Biodiversiteit, Lucht, Geluid, Gezondheid: niet onderscheidend
- Ruimtelijke kwaliteit: Scheldevariant is voor fietsers beter leesbaar en heeft minder verharding, wat ook gunstig is voor klimaat.
- Bodem en water: de Doeldokvariant heeft meer tunnels en dus meer grondverzet en bemaling nodig, wat negatiever is.



Figuur 15 Fietsontsluiting Oud Arenberg-Complex Deurganckdok-West. Dokzijde (Bron: SHIP (2023) MER WOW)



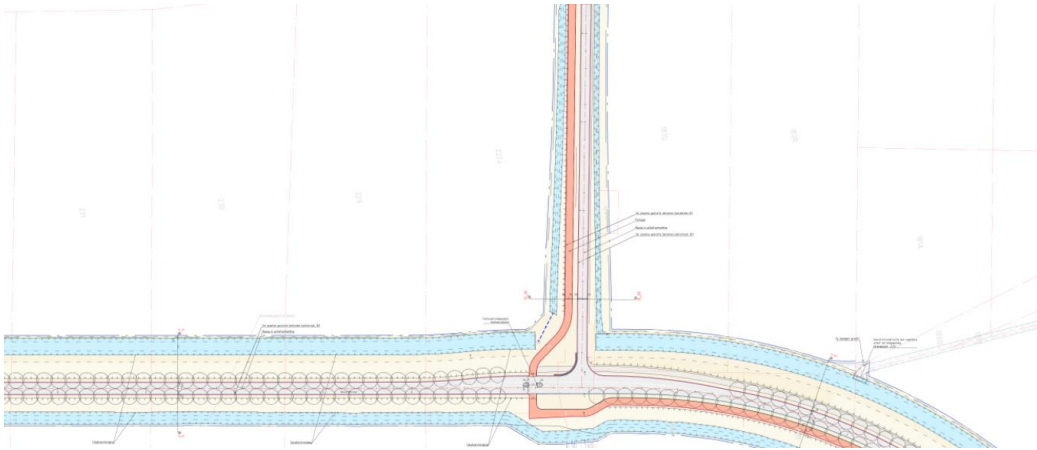
Figuur 16 Fietsontsluiting Oud Arenberg-Complex Deurganckdok-West. Scheldezijde (Bron: SHIP (2023) MER WOW)

De weerhouden uitvoeringsvariant, te weten het inrichtingsalternatief zoals omschreven in het projectbesluit WOW, en zoals tevens omschreven in onderhavige projectnota als bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit, is dus na een alternatievenafweging als meest positief naar voren gekomen om de onteigeningsdoelstelling zo adequaat mogelijk te kunnen realiseren en daarbij de innemingen zo beperkt mogelijk te houden.

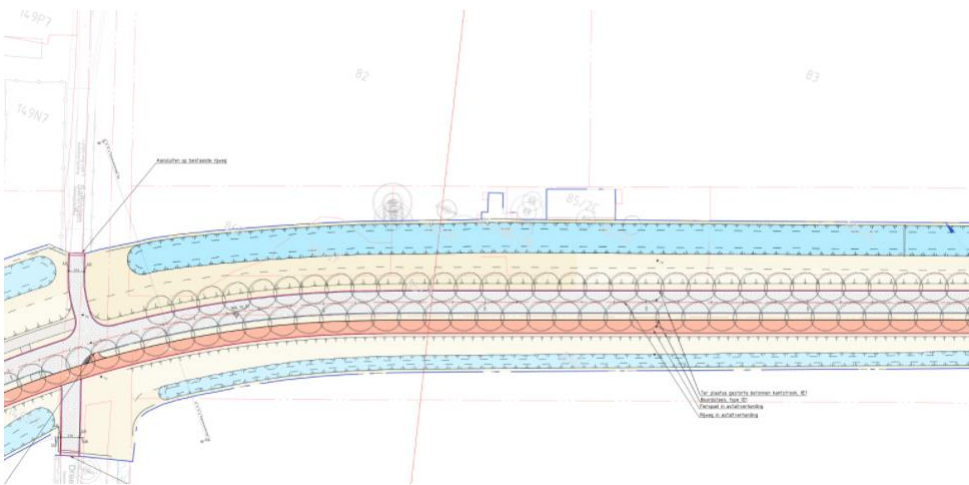
2. OMSCHRIJVING VAN DE TE REALISEREN WERKEN EN VOORWERP VAN DE ONTEIGENING

Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven

De te onteigenen percelen situeren zich ten zuiden van de Dreefstraat en de Engelsesteenweg (t.h.v. Saftingen). Binnen het project zijn deze wegen een essentieel onderdeel om de kerncentrale en het polderdorp Doel bereikbaar te houden.



Figuur 17 Aansluiting Dreefstraat op Nieuwe Dijkstraat



Figuur 18 Aansluiting Saftingen op vernieuwde Engelsesteenweg

De te onteigenen **percelen ter hoogte van Saftingen** worden ingenomen voor de realisatie van de nieuw aan te leggen verbindingsweg, de heraanleg van de Engelsesteenweg en de realisatie van de nodige fietsvoorzieningen, inclusief de nodige taluds en voorzieningen voor afwatering.

De afwatering van de nieuw aan te leggen verbindingsweg dient rekening te houden met twee fasen, de tijdelijke toestand (voor de aanleg van CCL) en de definitieve toestand (na aanleg CCL). De poldergracht wordt gedimensioneerd zodat deze zowel in tijdelijke als in definitieve toestand voldoet.

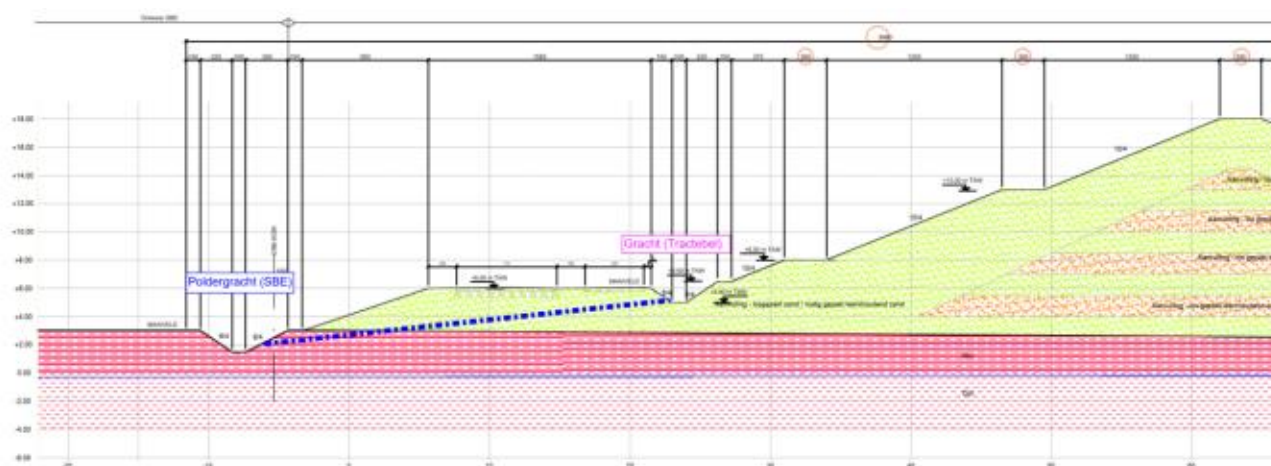
Tijdelijke toestand (voor aanleg CCL)

De tijdelijke gracht dient rekening te houden met:

- de nieuwe wegenis en fietspad;
- het talud tussen de nieuwe wegenis en de aansluiting op het huidige maaiveld;
- de afwatering van het huidige binnengebied (ten oosten van de nieuwe rijweg) en de huidige grachten.

Definitieve toestand (na aanleg CCL)

Onderstaande figuur toont een principesnede voor het afwateringsprincipe in definitieve fase. Bij de aanleg van de CCL wordt tussen de nieuw aan te leggen verbindingsweg en het nieuwe dok een nieuwe dijk gebouwd. Er wordt een gracht voorzien aan de teen van de nieuwe dijk. Deze gracht heeft louter een afvoerende functie en geen bufferende en infiltrerende functie. Op regelmatige afstand worden doorsteken voorzien om het hemelwater uit de gracht af te voeren naar de poldergracht.



Figuur 19 Principesnede afwatering definitieve toestand (WOW + CCL)

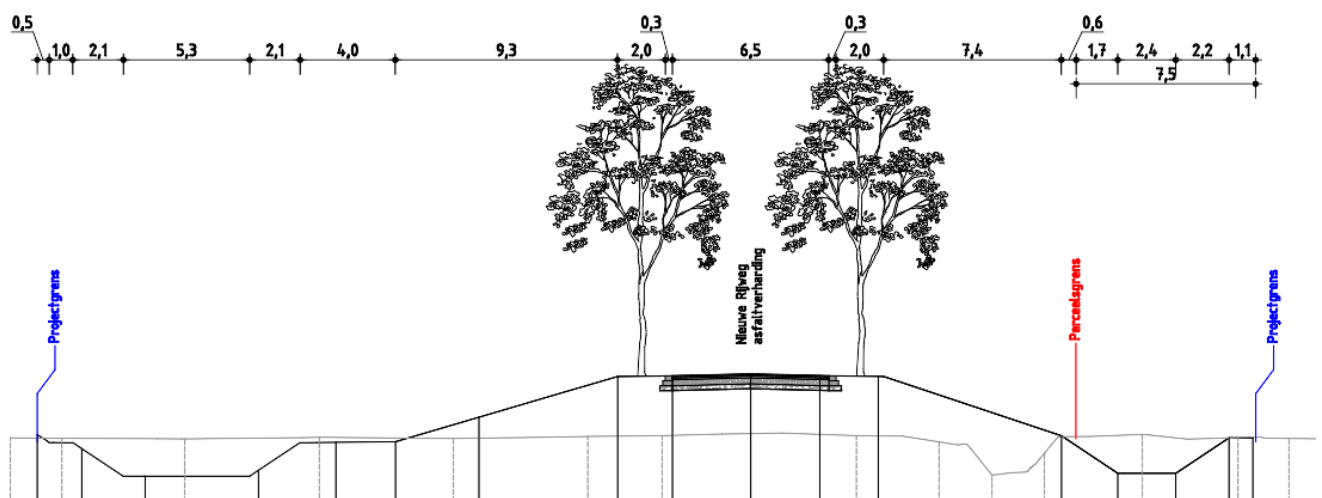
Het hemelwater dat terecht komt in de zone binnen de inkuiping van Complex Hogendijk zal allemaal worden afgevoerd richting de poldergracht buiten het scherm. Langsheen de 4 armen van het complex Hogendijk worden buffergrachten voorzien (binnen het verticaal scherm) die worden opgesplitst in verschillende compartimenten om zoveel mogelijk het hemelwater ter plaatse te houden alvorens het wordt afgevoerd naar buiten het scherm. Vanaf het laagste punt van de grachten wordt een RWAstreng met gesloten buizen aangelegd richting de nieuw aan te leggen verbindingsweg. Daar wordt het hemelwater via een knijp- en overstortconstructie vertraagd afgevoerd naar de poldergracht aan de teen van het talud naast de nieuw aan te leggen verbindingsweg (poldergracht 602).

Er wordt in de berekeningen ook rekening gehouden met een inkomend lekdebiet doorheen de damplanken van de inkuiping (extra inkomend lekdebiet van 1,65l/s).

Ten noorden en westen van de polderheuvel worden buffergrachten aangelegd (ringgracht 1, 2 en 3) die het water van een deel van de polderheuvel opvangen. Via een doorvoeropening worden deze vertraagd afgevoerd naar poldergracht 602.

De poldergrachten (601-603) ten westen van de nieuw aan te leggen verbindingsweg worden onderaan het talud van de wegenis (op het huidige polderniveau) aangelegd dewelke wordt aangesloten op de huidige waterloop in de polder. De aansluiting gebeurt vertraagd met een knijp- en overstortconstructie.

De nieuw aan te leggen verbindingsweg is een nieuw aan te leggen lokale ontsluitingsweg, parallel aan de bufferdijk, tussen het nieuw complex Hogendijk en de heraan te leggen Engelsesteenweg. Het rijwegprofiel bestaat uit 1x2 rijstroken van telkens 3,25m breed, met afwateringsgrachten aan beide zijden voorzien. Dergelijke breedte van de rijstroken is noodzakelijk voor het (vracht)verkeer en de hulpdiensten die vlot naar de kerncentrale moeten kunnen. Langs beide zijden van de nieuwe weg wordt een bomenrij van abelen voorzien. De weg wordt op niveau +6m TAW aangelegd. Dit is hoger dan het huidige polderniveau. De reden hiervoor is dat dit nodig is voor de stabiliteit van de toekomstige bufferdijk die in het kader van CCL (zoals voorzien in het voorkeursbesluit ECA) rondom het nieuwe getijdendok zal aangelegd worden.

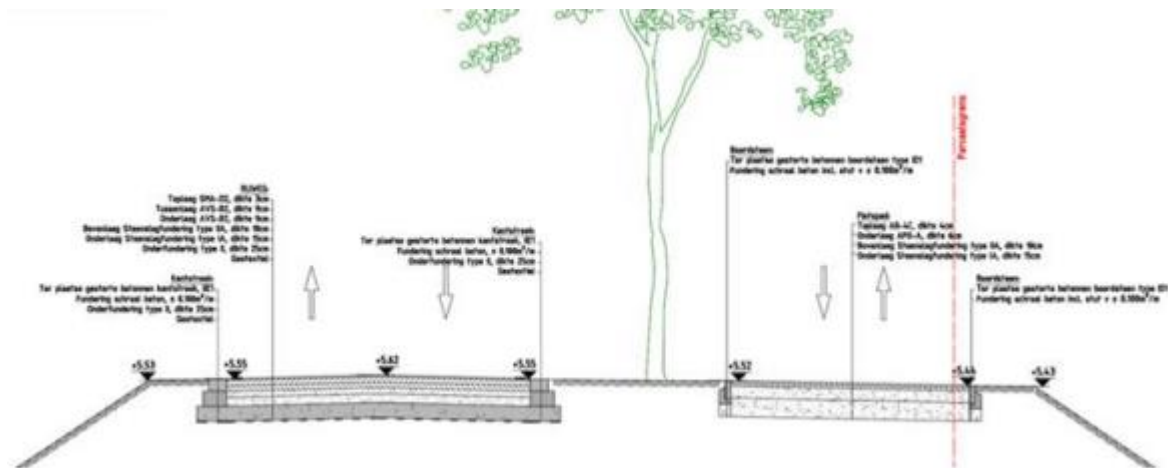


Figuur 20 Typedwarsprofiel Nieuwe Dijkstraat ten zuiden van de Dreefstraat

De bestaande Dreefstraat wordt onderbroken door de nieuw aan te leggen verbindingsweg, waarbij een T-kruising voorzien is met de westelijke deel van de Dreefstraat. Het oostelijke deel van de Dreefstraat is toegankelijk via het kruispunt Dreefstraat-Engelsesteenweg. De rijweg in de Dreefstraat is 5,7m breed, inclusief boordstenen en sluit aan op het bestaande profiel van de Dreefstraat.

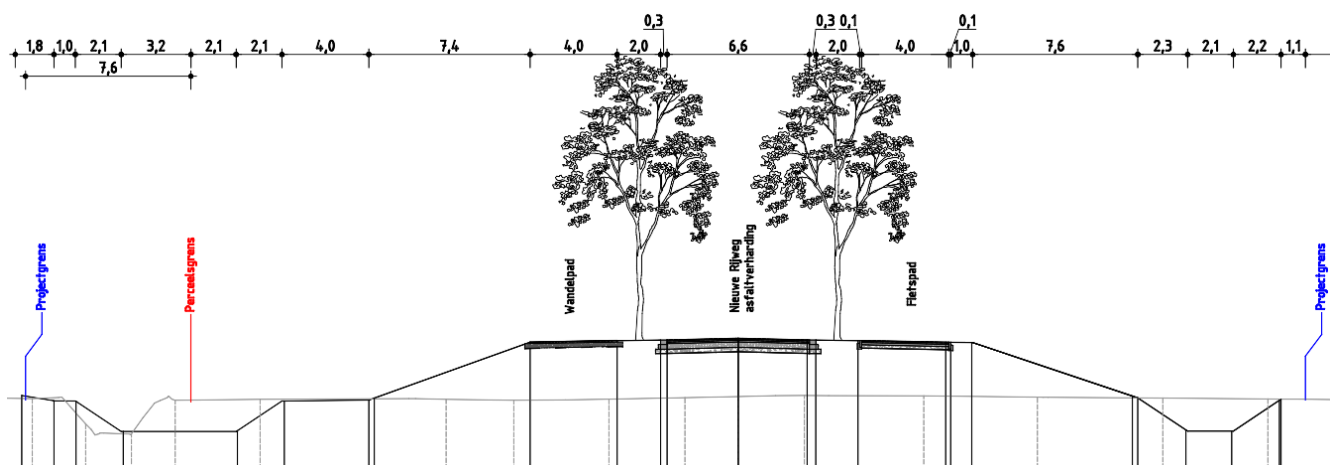
Ten zuiden van de Dreefstraat wordt een losliggend dubbelrichtingsfietspad met breedte van 4m voorzien (conform het Vademecum Fietspaden) en wordt vervolgens een gelijkgronds fietsoversteekplaats ingericht

d.m.v. een verkeerseiland, zodat de fietsers ten Zuidoosten van de nieuw aan te leggen verbindingsweg terecht komen en op die manier richting de Engelsesteenweg kunnen rijden. Het fietspad, alsook de rijweg, worden aangelegd in asfaltverharding.



Figuur 21 Typedwarsprofiel Dreefstraat

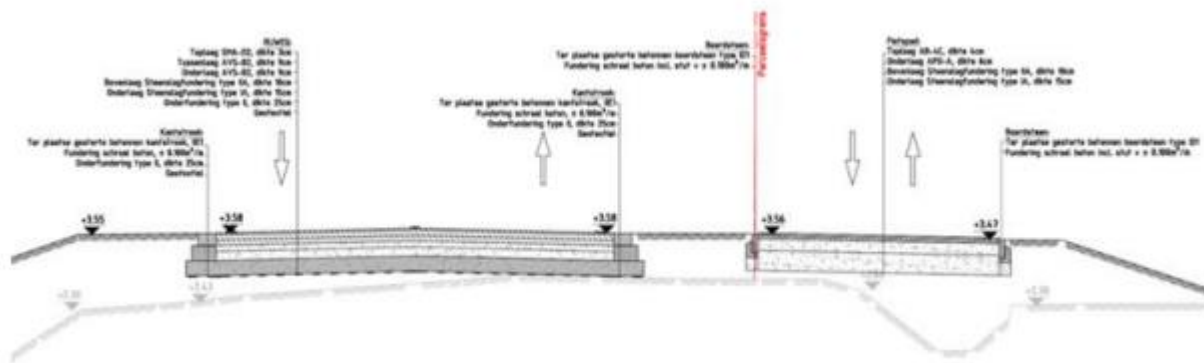
Tussen de Dreefstraat en Saftingen is naast de rijweg en dubbelrichtingsfietspad in asfaltverharding, nog bijkomend een 3m breed wandel/fietspad in halfverharding voorzien. Dit pad laat toe dat zwakke weggebruikers en ruiters niet noodzakelijk de nieuw aan te leggen verbindingsweg tweemaal hoeven te dwarsen om vanuit de Dreefstraat naar Saftingen te gaan.



Figuur 22 Typedwarsprofiel Nieuwe Dijkstraat tussen Dreefstraat en Saftingen

Het profiel van de Engelsesteenweg is identiek aan de nieuw aan te leggen verbindingsweg. Langs beide zijde van de vernieuwde weg wordt een rij van hoge grauwe abelen geplant die 20m hoog kunnen worden, waardoor een groene 'traditionele' polderdijk met dreef ontstaat die de Doelpolder begrenst. De bomen zullen een deel

van de haveninfrastructuur visueel bufferen. De nieuwe rijweg heeft een breedte van 7,2m en wordt aangelegd in asfaltverharding. Langsheen de zuidzijde van de Engelsesteenweg, en in het verlengde van de nieuw aan te leggen verbindingsweg, wordt een losliggend dubbelrichtingsfietspad aangelegd van 4m breed (conform het Vademecum Fietspaden). Deze sluit vervolgens aan op de bestaande fietsinfrastructuur op het kruispunt met de Oostlangeweg. Het fietspad wordt in asfaltverharding aangelegd.



Figuur 23 Typedwarsprofiel Engelsesteenweg

1.4 PROJECTPLAN

Zie bijlage

1.5 REALISATIETERMIJN EN REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE UITVOERING VAN DE WERKEN EN BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

A. VOORAF

Overeenkomstig artikel 24 §4 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 worden alle weg-, spoorweg-, haven- en waterweginfrastructuur en de daarmee onlosmakelijk samenhangende ingrepen uitgesloten van het recht om een verzoek tot zelfrealisatie in te dienen. Het is in het algemeen belang dat de overheid deze zelf ontwikkelt zodat de vermelding van realisatietermijnen, -voorwaarden en beheersmodaliteiten voornamelijk van belang zijn voor de onteigenende overheid.

Niettegenstaande het voorgaande zullen in wat volgt de wijze waarop en de termijn waarbinnen de doelstelling van algemeen nut gerealiseerd moet worden kort worden toegelicht.

B. REALISATIETERMIJNEN VOOR DE WERKEN

Globaal gezien wordt op indicatieve wijze volgende realisatietermijnen vooropgesteld. De start van de werkzaamheden wordt beoogd op 02/06/2025. Het einde van het onderdeel van de werkzaamheden waarvoor de onteigening noodzakelijk is wordt beoogd tegen 01/12/2025. Aan de overschrijding van deze termijn kan geen enkel rechtsgevolg verbonden worden.

Voor de realisatie van de werken wordt in volgende indicatieve volgorde voorzien:

- Beslissing VR definitief projectbesluit WOW: 04/09/2024
- Opmaak definitief ontwerp en bestek: 04/06/2024
- Sluiten overeenkomst overheidsopdracht werken: 25/04/2025
- Start uitvoering werken: 02/06/2025
- Voorziene einde onderdeel werken voorwerp van onteigening: 01/12/2025
- Voorziene einde totale werken : 30/05/2028 met uitzondering van een aantal onderdelen die later kunnen uitgevoerd worden zoals de ophoging polderheuvel stap 2, ophoging bufferdijk Spaans fort en afwerking natuurcompensaties weidevogelgebied in Doelpolder Zuid.

C. REALISATIEVOORWAARDEN VOOR DE WERKEN

De werken dienen te worden uitgevoerd zoals omschreven in deze projectnota en de hierbij samen te lezen documenten.

D. BEHEERSMODALITEITEN VAN HET OPENBAAR DOMEIN

Na realisatie van het onteigeningsdoel zullen de aangelegde en gewijzigde openbare wegenissen in beheer overgedragen worden aan de gemeente Beveren die vervolgens tevens zal instaan voor het beheer van deze wegenissen.

1.6 LINKEN NAAR OVERIGE INFORMATIE

- Geactualiseerde Projectonderzoeksnota (PON) van 16 oktober 2023, integraal te raadplegen via <https://www.cpeca.be> onder 'projecten' 'westelijke ontsluiting waaslandhaven' en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij (mail info@cpeca.be, tel 03 222 08 25)
- Ontwerp Projectbesluit, integraal te raadplegen via <https://www.cpeca.be> onder 'projecten' 'westelijke ontsluiting waaslandhaven' en tevens digitaal/per post te ontvangen op aanvraag bij (mail info@cpeca.be, tel 03 222 08 25)

1.7 BIJLAGEN

Volgende bijlage wordt aan deze projectnota toegevoegd:

- Projectplan

Opgemaakt door Ir. Thomas Maes, Projectmanager

Gezien om bijgevoegd te worden bij het voorlopig onteigeningsbesluit WOW

Jan Jambon

Minister-President van de Vlaamse Regering

Lydia Peeters

Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken