
INTERWAAS

**STUDIEOPDRACHT
MOBILITEIT OP DE WEG IN HET WAASLAND**



EINDRAPPORT

oktober 2009

INHOUD

INLEIDING	1
1 / GEWENSTE BOVENGEMEENTELIJKE VERKEERSSTRUCTUUR	2
1.1 / NAAR EEN DUBBELE KAMSTRUCTUUR VOOR HET WAASLAND	2
1.2 / GEWENSTE WEGENCATEGORISERING WAASLAND	3
1.3 / ONTSLUITING VRACHTVERKEER OP STREEKNIVEAU	4
1.4 / ONTSLUITING STEDELIJK GEBIED BEVEREN, EN ONTMOEDIGING SLUIPAS LINDENLAAN – KLAPPERSTRAAT - VAN CRAENENBROECKSTRAAT - LEURSHOEK	5
1.5 / FIETSNETWERK WAASLAND	6
1.6 / OPENBAAR VERVOER	7
1.7 / SAMENVATTENDE TABEL TRACÉS EN RESULTATEN RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASBAARHEID	9
2 / ONTWERPEND ONDERZOEK TRACÉS EN AANSLUITINGSMOGELIJKHEDEN E34	11
2.1 / SCENARIO 1 / AANSLUITEN OP 1 VAN DE 2 OP- EN AFRITCOMPLEXEN MET R2 OF NIEUWE WESTELIJKE ONTSLUITINGSWEG WAASLANDHAVEN	11
2.2 / SCENARIO 2 / AANSLUITING NIEUWE ONTSLUITINGSWEG OP PARALLELWEG LANGS DE E34	17
2.3 / SCENARIO 3 / AANSLUITING NIEUWE ONTSLUITINGSWEG OP KNOOPPUNT N450 OF N451	20
3 / BESPREKING AANPASSING NETWERK E17	28
3.1 / OPTIE PARALLELWEGEN	28
3.2 / OPTIE VIERDE RIJSTROOK	35

4 / OMLEIDING HOGE BOKSTRAAT SINT-NIKLAAS	36
5 / PARALLELWEG E34 STEKENE - SINT-GILLIS WAAS	40
5.1 / HUIDIG DWARSPROFIEL PARALLELWEG IN OVEREENSTEMMING MET GEWENSTE FUNCTIE VAN DE WEG, UITWIJKHAVENS VOOR LANDBOUWVERKEER ZORGEN VOOR VERBETERDE DOORSTROMING	40
5.2 / PARALLELWEG E34 NIET MEER ALS BOVENLOKALE FIETSRUTE	40
5.3 / ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN STEKENE	40
BESLUIT	41
ALGEMEEN BESLUIT	44

VECTRIS cvba
Vital Decosterstraat 67A/0201 - 3000 Leuven
T 016/31 91 00 - F 016/29 02 10
www.vectris.be - info@vectris.be

INLEIDING

Deze nota omvat de uitwerking van het voorkeurscenario uit de modelstudie. Daarin werden een aantal scenario's onderzocht in verband met het optimaliseren van het hoofdwegennet en het verbeteren van de ontsluiting van het Waasland. Uit de modelstudie is gebleken dat de combinatie van de aanleg van een noordelijke ontsluitingsweg vanuit de N70 naar het knooppunt westelijke ontsluitingsweg Waaslandhaven met de aanleg van parallelwegen langs de E17 de beste oplossing bood om de capaciteit van het hoofdwegennet te verbeteren, alsook voor het verbeteren van de ontsluiting van het Waasland. Doordat de nieuwe ontsluitingsweg een centrale ligging heeft tussen Beveren en Vrasene, zorgt zij voor een voldoende drainerend effect, zodat ook de verkeersleefbaarheid in beide kernen wordt verbeterd. Een aansluiting van de Kruibeeksesteenweg op de parallelwegen zorgt echter wel voor extra verkeer op de Kruibeeksesteenweg (grondgebied Beveren) waardoor het niet wenselijk is omwille van de verkeersleefbaarheid om deze weg aan te sluiten. Als second-bestoplossing voor de E17 gaf de modelstudie aan een vierde rijstrook aan te leggen op de E17.

Het rapport omvat een eerste hoofdstuk, waar de verschillende netwerken op schaal van het Waasland worden beschreven, en waarbij wordt aangegeven wat de toekomstige wijzigingen in dit netwerk zullen zijn.

In een tweede hoofdstuk wordt nadien verder ingegaan op de resultaten van het tracéonderzoek. We hebben de verschillende tracévarianten ondergebracht in drie scenario's:

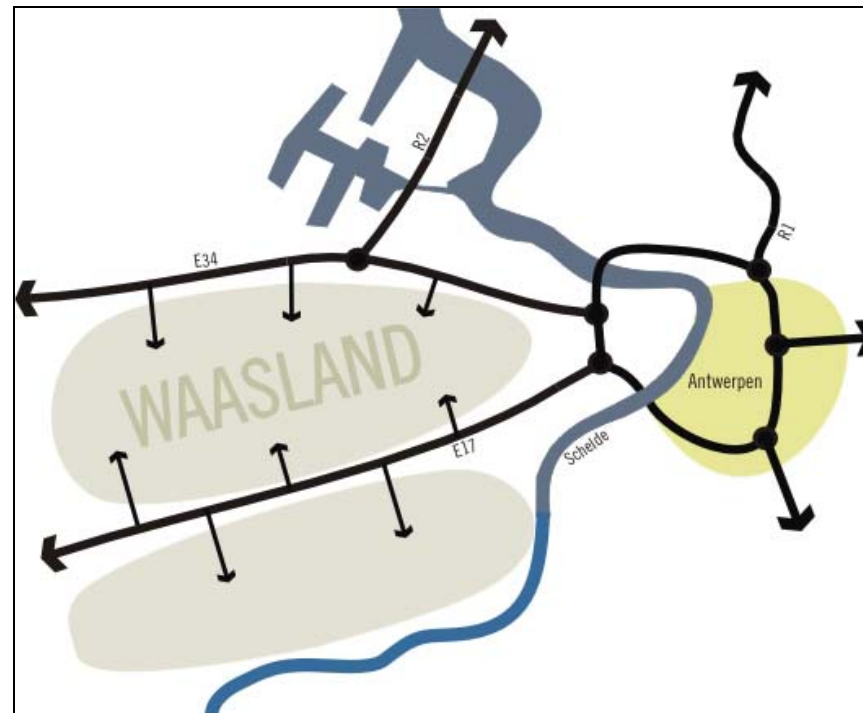
- Aansluiten op één van de twee geplande/bestaande complexen (Stenengoot en knooppunt met de R2)
Dit scenario gaat uit van het principe van een koppeling van de ontsluiting van de Waaslandhaven en het Waasland.
- Aansluiten op de geplande parallelweg langs de E34
Dit scenario is een verderzetting van het idee voor de aanleg van een binnenring, cf. Zwijndrecht, parallelweg E34.
- Aansluiten op het knooppunt N450 of N451
Dit derde scenario gaat uit van een opsplitsing van de ontsluiting van het Waasland en de Waaslandhaven.

In het derde hoofdstuk wordt de ruimtelijke en verkeerskundige haalbaarheid van het optimaliseren van de E17 onderzocht. Twee varianten werden hier onderzocht: enerzijds de aanleg van de parallelwegen en anderzijds de aanleg van een vierde rijstrook. Tot slot worden ook de ruimtelijke en verkeerskundige mogelijkheden van de westelijke omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat in beeld gebracht, en het optimaliseren van de parallelweg langs de E34. Beide voorstellen vormen ook onderdeel van het voorkeurscenario om het Waasland beter te ontsluiten.

1 / GEWENSTE BOVENGEMEENTELIJKE VERKEERSSTRUCTUUR

1.1 / NAAR EEN DUBBELE KAMSTRUCTUUR VOOR HET WAASLAND

In plaats van de N41 door te trekken, wordt in de mobiliteitsstudie voor het Waasland voorgesteld een **dubbele kamstructuur** te voorzien voor het Waasland. Dit betekent dat de parallelweg langs de E34 verder wordt uitgebouwd als hoofdontsluitingsstructuur voor de kernen Stekene en Sint-Gillis-Waas. Vanuit de randen (E34-E17) worden toegangen tot het Waasland voorzien, met centraal voldoende weerstand om te vermijden dat een kortsluiting ontstaat tussen de E34 en de E17.



1.2 / GEWENSTE WEGENCATEGORISERING WAASLAND

1.2.1 / Doelstelling van de nieuwe ontsluitingsweg

- Zorgen voor een goede en veilige wegverbinding voor vrachtwagens uit het Waasland naar de Waaslandhaven.
- Verbeteren van de verkeersleefbaarheid in de doortocht van Beveren en Vrasene.
- Verbeteren bereikbaarheid Waasland vanuit het noorden via de E34.
- Alternatief bij calamiteiten op de E17/E34

1.2.2 / Nieuwe ontsluitingsweg als secundaire weg type II

De nieuwe ontsluitingsweg voor het Waasland naar de E34 vanuit de N70 zal het statuut van secundaire weg type II krijgen. Samen met de N403 zorgt de weg voor de ontsluiting van de stedelijke kernen Sint-Niklaas en Beveren naar de E34.

Een secundaire weg type II heeft een verzamel functie op bovenlokaal niveau. De hoofdfunctie van de weg is toegang verlenen en verblijven.

1.2.3 / Lokale wegen type I

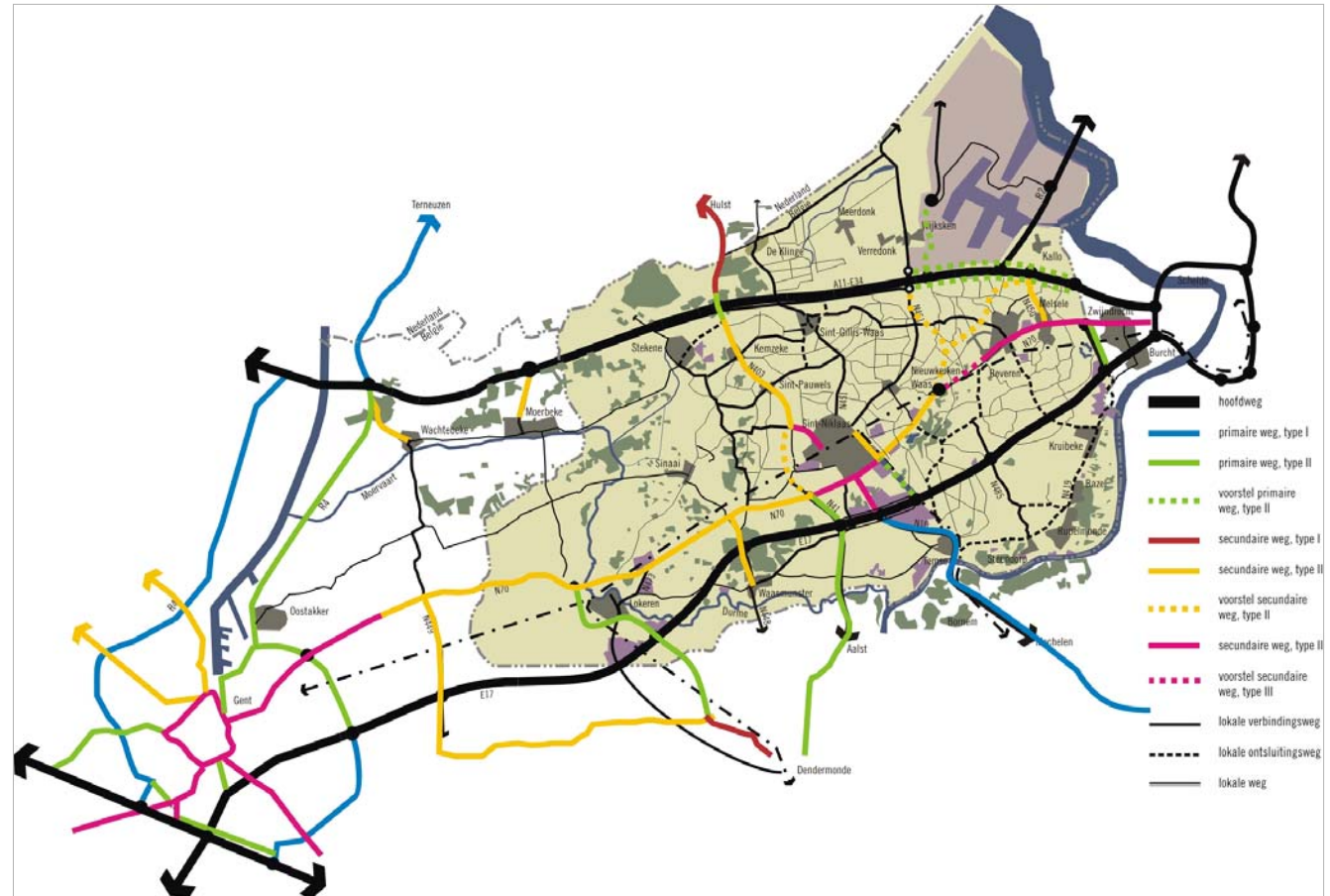
- De parallelweg langs de E34 krijgt een verbindingsfunctie.
- De N451 fungeert eveneens als lokale verbindingsweg.

1.2.4 / Lokale wegen type II

- De Lindenlaan - Boerenstraat fungeert als lokale ontsluitingsweg en wordt rechtstreeks aangesloten op de nieuwe secundaire weg tussen de N70 en de E34. De weg ontsluit zowel het Doornpark als de sportzone.
- De Glazenleeuwstraat - Zillebeek fungeert als ontsluitingsweg voor de kern van Beveren naar de nieuwe verbindingsweg tussen N70 en E34. Ook de kern van Vrasene wordt op die manier ontsloten naar de nieuwe weg.
- De Sint-Niklaasstraat behoudt zijn functie als lokale weg type I tussen de kern van Sint-Niklaas en Sint-Gillis-Waas. De Drielindenstraat - Nieuwkerkenstraat behoudt het statuut van lokale ontsluitingsweg.
- De parallelweg langs de E34 wordt op termijn verknoopt met de **geplande ontsluitingsweg als secundaire weg tussen N70 en E34**. De Vosstraat - Kleine Laarstraat behoudt zijn rol als lokale ontsluitingsweg.

Figuur 1

Gewenste wegcategorisering



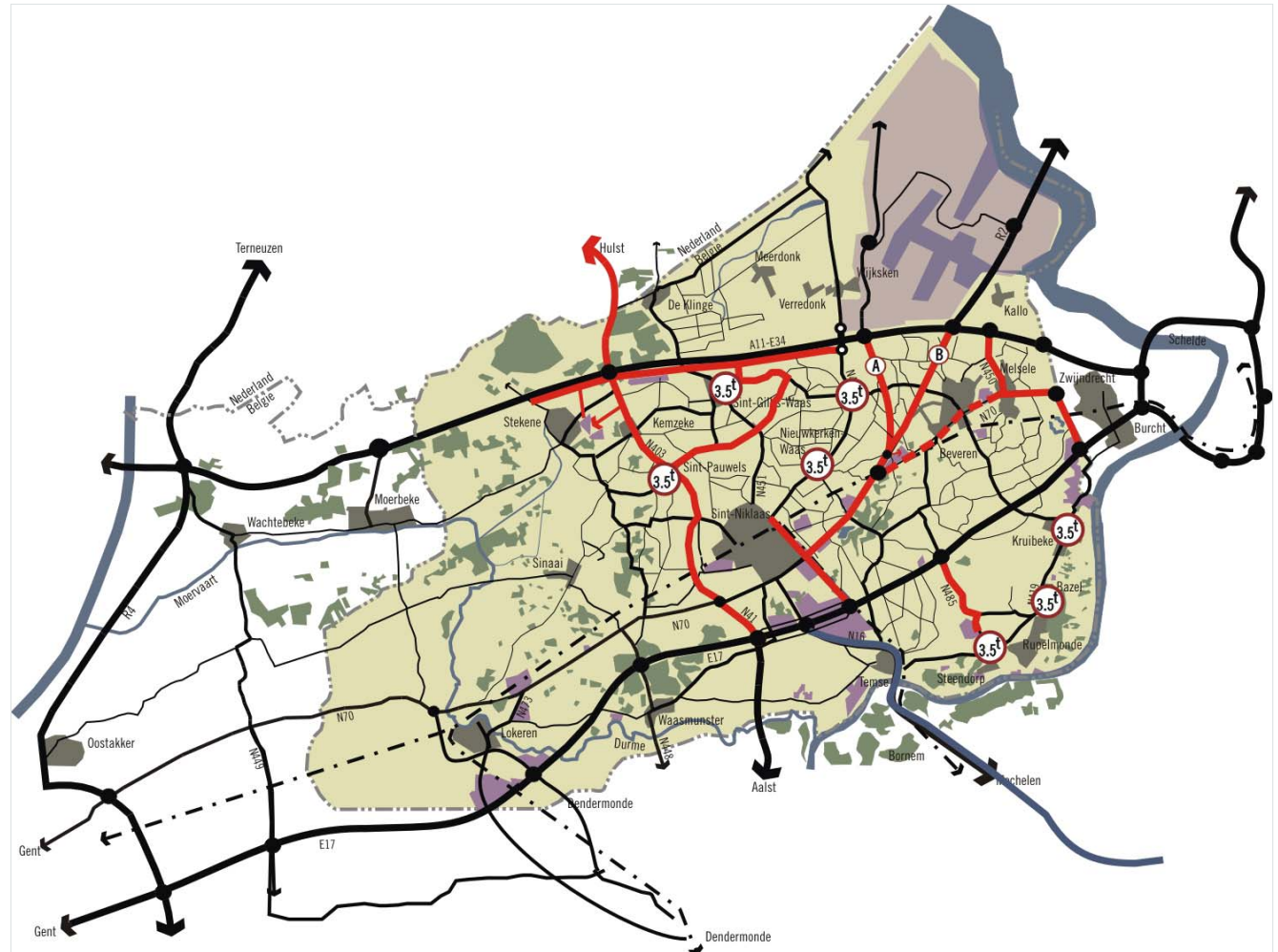
1.3 / ONTSLUITING VRACHTVERKEER OP STREEKNIVEAU

De mobiliteitsstudie voor het Waasland had onder meer als doelstelling het verbeteren van de economische bereikbaarheid van het Waasland. Uit analyse is gebleken dat het concept van het E17-netwerk, met een aantal toegangen naar de E17, niet meer houdbaar is en dat er druk bestaat vanuit het Waasland om naar de E34 te rijden. Dit gebeurt vandaag via de bestaande doortochten en kernen van Beveren, Vrasene... Om die bewegingen te kanaliseren wordt voorgesteld een nieuwe ontsluitingsweg te voorzien vanuit de N70 richting E34. De geplande bedrijventerreinen worden zo dicht mogelijk in de buurt van de op- en afritten naar het hoofdwegenet voorzien, met als regel dat men vanuit het hoofdwegenet niet langer mag rijden dan 10 minuten. Verder worden alle routes langsheen doortochten en kernen zoveel mogelijk geweerd als vrachtroute.

Op het grondgebied van Beveren zorgt de nieuwe secundaire weg voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Doornpark. De N70 behoudt ook een lokale ontsluitingsfunctie voor het vrachtverkeer. Doorgaand vrachtverkeer wordt geweerd.

Figuur 2

Ontsluiting vrachtverkeer



1.4 / ONTSLUITING STEDELIJK GEBIED BEVEREN, EN ONTMOEDIGING SLUIPAS LINDENLAAN – KLAPPERSTRAAT - VAN CRAENENBROECKSTRAAT - LEURSHOEK

Ongeacht de keuze van het tracé lijkt het aangewezen maatregelen te nemen op de sluiipas Lindenlaan – Klapperstraat - Van Craenenbroeckstraat - Leurshoek.

Als metafoor hiervoor gebruiken we het concept van de stedelijke woonkamers, die elk hun eigen ontsluiting naar de N70 hebben. De nieuwe omleidingsweg voorziet enkele toegangen tot deze stedelijke kamers:

- Boerenstraat - Doornstraat voor ontsluiting Doornpark en sportzone;
- Elzestraat - Zillebeek voor de ontsluiting van westzijde van Beveren;
- Melseledijk voor ontsluiting Melsele - Beveren-centrum.

1.5 / FIETSNETWERK WAASLAND

De Boerenstraat, de Moerstraat - Daelstraat en de Broekstraat maken onderdeel uit van het recreatief fietsnetwerk (knooppuntennetwerk) van het Waasland. De Broekstraat en Boerenstraat als lokale fietsroute - en Zillebeek als bovenlokale functionele fietsroute - vormen belangrijke oost-westgerichte functionele fietsroutes die eveneens worden gekruist door de nieuwe weg.



1.6 / OPENBAAR VERVOER

De Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn wil een verdere invulling geven aan het Netmanagement. Met het RSV als onderlegger wordt de stedenhiërarchie gebruikt voor het bepalen van de gewenste knooppunten. Deze worden gelaagd opgevat. De hoogste knooppunten bieden verbindingen aan op alle niveaus.

In en nabij het Waasland is dit de rangorde van de weerhouden knooppunten:

- internationaal: Antwerpen-Centraal;
- interstedelijk: Sint-Niklaas;
- bovenlokale of stedelijk knoop: Beveren, Hulst, Temse, Lokeren en Kallo;
- nog een aantal hoofdhaltens in de hoofddorpen.

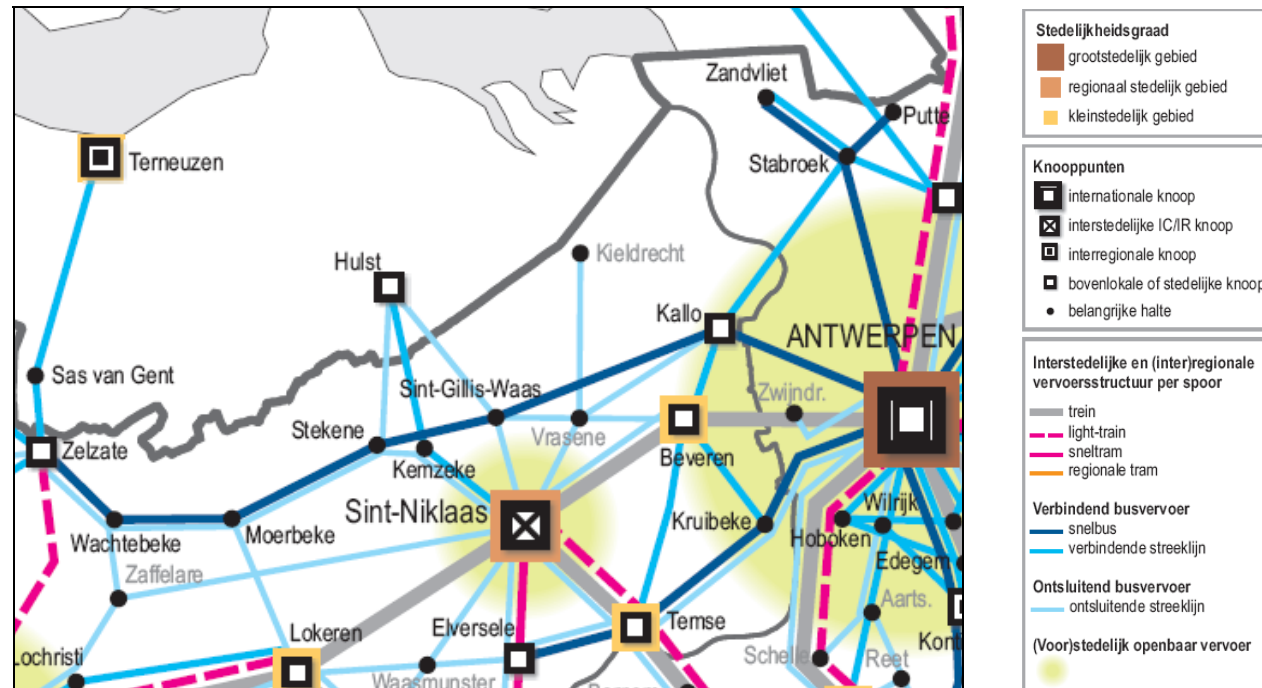
De bovenlokale knooppunten passen in het voorstel om in het noorden van het Waasland enkele snelbussen of verbindende streeklijnen te voorzien:

- Stabroek - Kallo - Beveren - Temse als havenverbinding en koppeling met twee kleinstedelijke gebieden Beveren en Temse;
- Antwerpen - Kallo - Zelzate, waarbij de verbinding met de hoofddorpen Sint-Gillis-Waas, Stekene en Moerbeke wordt verzekerd.

Verder stelt De Lijn in haar plan het volgende:

“Voor de ontsluiting van de Waaslandhaven en andere grote bedrijvenzones wordt een specifieke exploitatiestructuur opgezet. Er wordt eveneens een regulier basisaanbod voorzien van verbindende lijnen. In de Waaslandhaven is Kallo een knooppunt en wordt een reguliere verbindende buslijn voorzien van Temse/Kruibeke over Beveren.”

(Mobiliteitsvisie blz. 50)



Daarop voortuitlopend had VECTRIS ook een lijnvoering uit het regionaalstedelijk gebied Sint-Niklaas naar de Waaslandhaven voorgesteld. Zij vult het concept aan met diensten via Nieuwkerken-Waas, Vrasene en verder via de primaire lus rondom het havengebied. De stations van Sint-Niklaas, Beveren en Zwijndrecht kunnen versterkt worden als knooppunt tussen de busdiensten en een opgewaardeerde interregionale trein in het hart van het E17-netwerk vanuit Antwerpen via Zwijndrecht, Beveren, Sint-Niklaas, Lokeren, Zele, Dendermonde naar Aalst.

Kansen voor het openbaar vervoer na realisatie noordelijke ontsluitingsweg:

- As N451 wordt versterkt als openbaarvervoeras.
- Uitdunning verkeer in Doortocht Beveren-Melsele, waardoor de N70 als secundaire weg type III wordt versterkt.
- Doortrekking tram tot aan knooppunt Doornpark met uitbouw P+R-parking.
- Nieuwe aansluiting westelijke ontsluitingsweg Waaslandhaven biedt mogelijkheid voor nieuwe toegang openbaar vervoer.

Figuur 3

Gewenste ontsluiting openbaar vervoer



1.7 / SAMENVATTENDE TABEL TRACÉS EN RESULTATEN RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASBAARHEID

In de volgende tabel is getracht een overzicht te geven van de effecten en kansen inzake ruimte en landschap per variant van de noordelijke secundaire weg. Het betreft de tracés vanaf N70 nabij Westakkers tot Zillebeek (dit is het gemeenschappelijke tracé voor alle varianten) en de vervolgotracés-varianten, welke afzonderlijk worden besproken.

Effecten	Kansen
Tracé 0: Beveren Westakkers tot Beveren (Zillebeek) (circa 3,3 km)	
<ul style="list-style-type: none"> – Groot verkeersknooppunt op N70 in ophoging in aanloop overbrugging spoorlijn 59. – Doorsnijding niet landschappelijk waardevol landbouwgebied, geen bundeling met drie hoogspanningleidingen (op circa 600m). Plaatselijk ventwegen voor landbouwverkeer nodig. – Mits onverlicht en met fluisterasfalt geringere impact (geldt ook voor de overige tracés). – Bekken Beverse beek, behoeden voor piekdebiet RWA vanaf de weg, milderer door infiltratie en of buffering (geldt ook voor de overige tracés). – Knooppunt Zillebeek vergt zorg voor fiets en bus op lokale route Vrasene – Beveren (geldt ook voor volgende tracés). 	<ul style="list-style-type: none"> – Overweg Doornstraat vervangen door laterale weg naast het tracé. – Fietsroute Nieuwkerken-Beveren langs Boerenstraat, onderdoor tracé. – Kans om invalsroutes Beveren te bundelen, door de Veldhoekdam en Moerstraat te knippen door het tracé (deze laatste eventueel niet als trage weg knippen, maar onderdoor leiden). – Zillebeek als tweede invalsroute vanaf het tracé naar het stedelijk gebied van Beveren.
Tracé West: Beveren (Zillebeek) tot Vrasene (N451) (circa 2 km)	
<ul style="list-style-type: none"> – Doorsnijding landbouwgebied en beekvallei. – Enkel landbouwweg Kavelsdam-Nerenhoek doorsneden, met ventweg plaatselijk te verbinden via Zillebeek. – Visuele en akoestische afscherming langs kern van Vrasene nodig. 	<ul style="list-style-type: none"> – Knooppunt met N451 als noordelijke poort bebouwde kom Vrasene vorm te geven. – Dit knooppunt kan ook het fietsnetwerk versterken op oost-west relatie, langs Watergang richting Zillebeek en Vliegenstal en verder.

Tracé Noordwest: Beveren (Zillebeek) – Westelijke ontsluiting Waaslandhaven “Stenengoot” (circa 2,3 km)	
<ul style="list-style-type: none"> – Landelijk woonlinten in K.Dekkerstraat, Zillebeek en Polderstraat vergen nodig afscherming (geldt ook voor volgende tracés). – Doorsnijding Broekstraat, ongelijkvloers trage weg te behouden (idem voor volgende tracés). – Doorsnijding bunkerlinie (idem voor volgende tracés). 	<ul style="list-style-type: none"> – Broekstraat kan onderdeel vormen van fietsroute uit Stekene richting Antwerpen. – Knooppunt Zillebeek als baken en infopunt in het landschap (geldt ook voor volgende tracés). – Zillebeek als volgende invalsweg van stedelijk gebied Beveren.
Tracé Oost: Beveren (Zillebeek) – Melsele / Kallo (N450) (circa 4,7 km)	
<ul style="list-style-type: none"> – Doorsnijding uitgestrekt open ruimte gebied tussen het bebouwd gebied van Beveren en Waaslandhaven. – Wegen voor landbouwverkeer doorsneden, Achterhoek, Broestraat, Kasteelstraat, Hofdam en Walenweg. – Site van Singelberg wordt niet geraakt. 	<ul style="list-style-type: none"> – Dijkstraat (N450) als volgende invalsweg van stedelijk gebied Beveren – Nood aan landbouwontsluiting via ventwegen plaatselijk te lenigen.

2 / ONTWERPEND ONDERZOEK TRACÉS EN AANSLUITINGSMOGELIJKHEDEN E34

2.1 / SCENARIO 1 / AANSLUITEN OP 1 VAN DE 2 OP- EN AFRITCOMPLEXEN MET R2 OF NIEUWE WESTELIJKE ONTSLUITINGSWEG WAASLANDHAVEN

2.1.1 / Variant 1 / Nieuwe ontsluitingsweg aansluitend op complex nieuwe westelijke ontsluitingsweg Waaslandhaven

2.1.1.1 / BESCHRIJVING TRACÉ EN AANSLUITING E34

Zoals reeds aangegeven in de inleiding, gaf de modelstudie aan dat een rechtstreekse aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg op het geplande knooppunt met de ontsluitingsweg voor de Waaslandhaven een goede garantie bood om de verkeersleefbaarheid in de doortochten Vrasene, Nieuwkerken-Waas en Beveren te verbeteren. Ook zorgt deze oplossing voor een goede interne ontsluiting van het Waasland en Waaslandhaven. Bij de opmaak van dit scenario werd er steeds van uitgegaan dat een aansluiting op deze plaats alle bewegingen en richtingen toelaat (idee van volwaardige op- en afrit met rotondes als keerpunt, cf. kruispunt N450 en N451). De meest recente plannen voor dit complex gaan echter uit van een asymmetrische ontsluiting vanuit de Waaslandhaven, waarbij wordt gewerkt met een halve aansluiting (cf. 'druppel' kruispunt R2). Dit betekent dat de mogelijkheden om de nieuwe ontsluitingsweg aan te sluiten op dit complex, beperkt worden. Een afrit vanuit richting Zelzate, een oprit richting Antwerpen en een rechtdoorgaande beweging richting Waaslandhaven zijn technisch nog haalbaar. Enkel een oprit naar Zelzate vanuit het Waasland, en een afrit vanuit richting Antwerpen, zijn ruimtelijk niet haalbaar. Om deze bewegingen toe te laten is het noodzakelijk over een keerpunt te kunnen beschikken aan de noordzijde van de E34.

Voordelen

- Een rechtstreekse aansluiting van de ontsluitingsweg op de E34 wordt mogelijk gemaakt.
- Interne ontsluiting Waasland en Waaslandhaven wordt mogelijk.
- Geen rechtstreekse aansluiting met de R2.

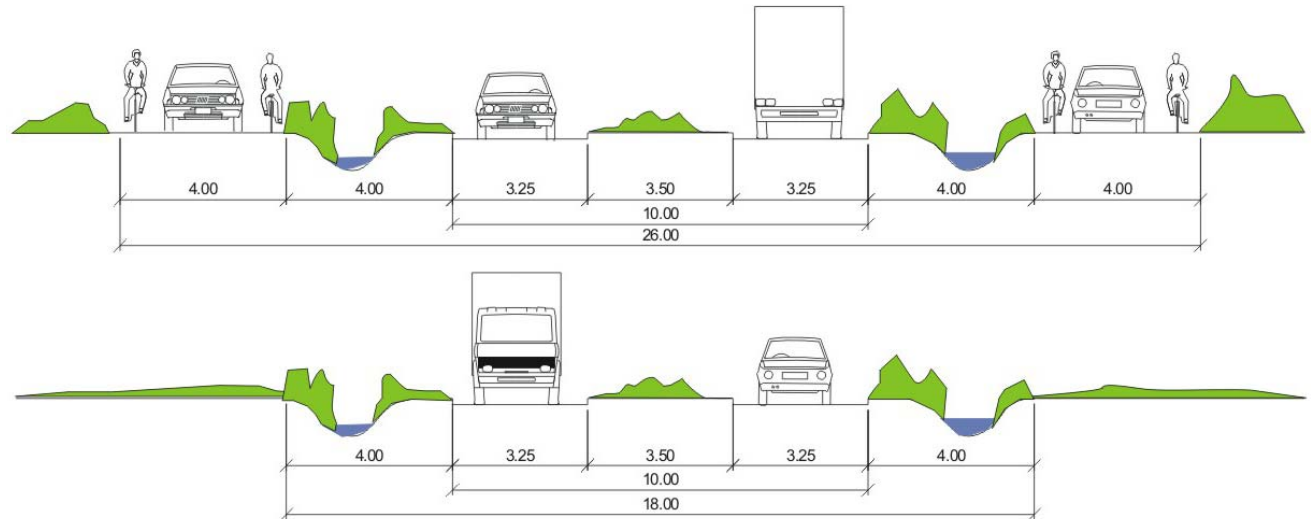
Nadelen

- Huidige plannen voor het complex laten geen afrit vanuit Antwerpen en oprit richting Zelzate vanuit het Waasland toe. Een keerpunt ten noorden van de E34 is steeds nodig.
- De restcapaciteit van dit complex is ook niet bekend.
- Menging van twee functies op één knooppunt, enerzijds de ontsluiting van de haven en anderzijds de ontsluiting van het Waasland.
- Aanpassing kruispunt vraagt herziening MER-procedure.

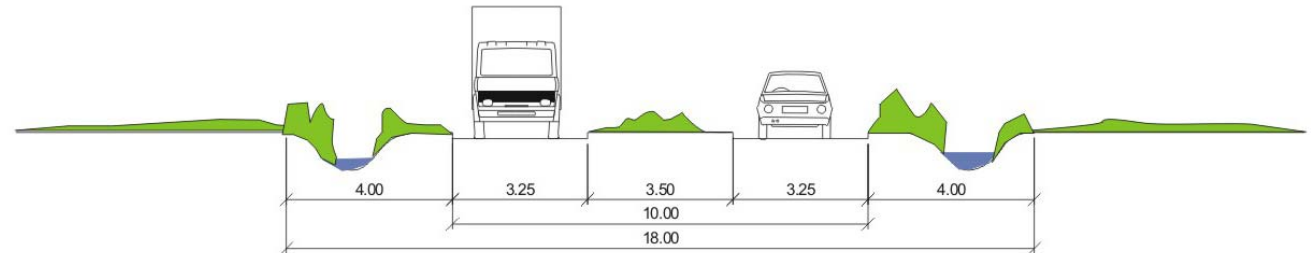
Figuur 4-5

Typedwarsprofielen omleidingsweg

Typedwarsprofiel met ventweg



Typedwarsprofiel zonder ventweg



Scenario 1 / Aansluiting op gepland/bestaand complex ontsluiting Waaslandhaven
Variant 1: Aansluiting op complex Stenengoot



2.1.1.2 / ONDERLIGGEND WEGENNET EN KRUISPUNTOPLOSSINGEN

- Via de Boerenstraat - Doornstraat wordt aangesloten op de geplande rotonde en ongelijkvloerse kruising van de spoorweg ter hoogte van het Doornpark. Er is geen autoverbinding meer mogelijk via de Boerenstraat - Zoetwaterstraat. Hierdoor wordt de as Boerenstraat - Zoetwaterstraat een exclusieve fietsas tussen Beveren en Nieuwkerken-Waas.
- De Veldhoekdam en de Moerstraat sluiten niet rechtstreeks aan op de nieuwe ontsluitingsweg.
- Het kruispunt Zillebeek wordt ingericht met een rotonde.
- De Broekstraat krijgt een ongelijkvloerse kruising voor het landbouwverkeer en de fiets.

2.1.1.3 / FIETS

- Zoals hierboven geschetst, krijgt de Boerenstraat een ongelijkvloerse kruising voor de fiets ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg.
- De Broekstraat en Boerenstraat als lokale fietsroute, en Zillebeek als bovenlokale functionele fietsroute, vormen belangrijke oost-westgerichte functionele fietsroutes die eveneens worden gekruist door de nieuwe weg.
- De routes die samenvallen met de ontsluitende wegen voor het autoverkeer worden beveiligd met een ongelijkvloerse kruising voor de fiets door de aanleg van een verhoogde rotonde met fietstunnel. Dit is het geval voor de aansluiting met Zillebeek. Het kruisen van de Moerstraat - Daelstraat en de Broekstraat gebeurt door de aanleg van een fietstunnel. Ter hoogte van de Broekstraat wordt dit gecombineerd met een onderdoorgang voor het landbouwverkeer.

2.1.1.4 / LANDBOUWVERKEER

- Om de barrièrewerking voor het landbouwverkeer tegen te gaan, wordt gewerkt met ventwegen.
- Tussen de Boerenstraat en de Moerstraat wordt langs beide zijden van de nieuwe weg een parallelweg aangelegd. Vanaf de Moerstraat fungeren de bestaande wegen Permansstraat en Brandstraat als een parallelle ontsluitingsstructuur voor het landbouwverkeer.
- De K. Dekkerstraat wordt aan de noordzijde afgebogen naar Zillebeek. De Polderstraat, aansluitend op de Broekstraat, fungeert als tracé voor de aansluiting met het nieuwe complex Stenengoot.
- De Broekstraat wordt voorzien van een ongelijkvloerse kruising voor het landbouwverkeer.

2.1.1.5 / RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASBAARHEID

Het tracé volgt grotendeels het gewestplantracé. Vanaf Zillebeek buigt het traject af richting geplande aansluiting westelijke ontsluitingsweg Waaslandhaven. Het tracé gaat met een boog omheen de watergang en omgeving. Voor wat betreft de gewenste ruimtelijke inpassing, wordt verwezen naar scenario 2, variant 2.

2.1.1.6 / OVERZICHT SCENARIO 1 VARIANT 1

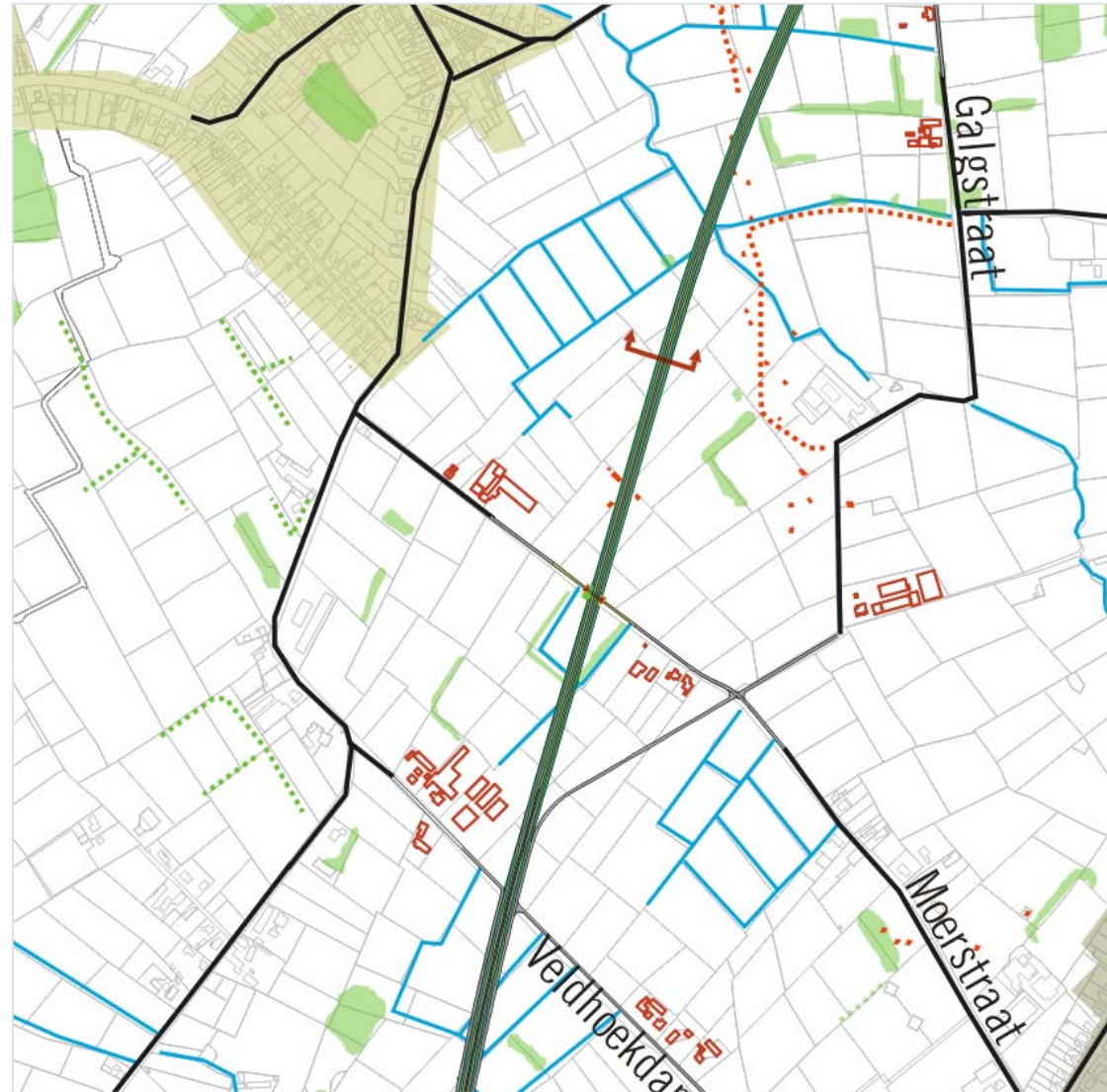
	lengte	oppervlakte	aantal te onteigenen woningen	aantal woningen in een straal van 100 m van het tracé
Scenario 1 variant 1	5800 m	147.550 m ²	1	14

Figuur 6-9

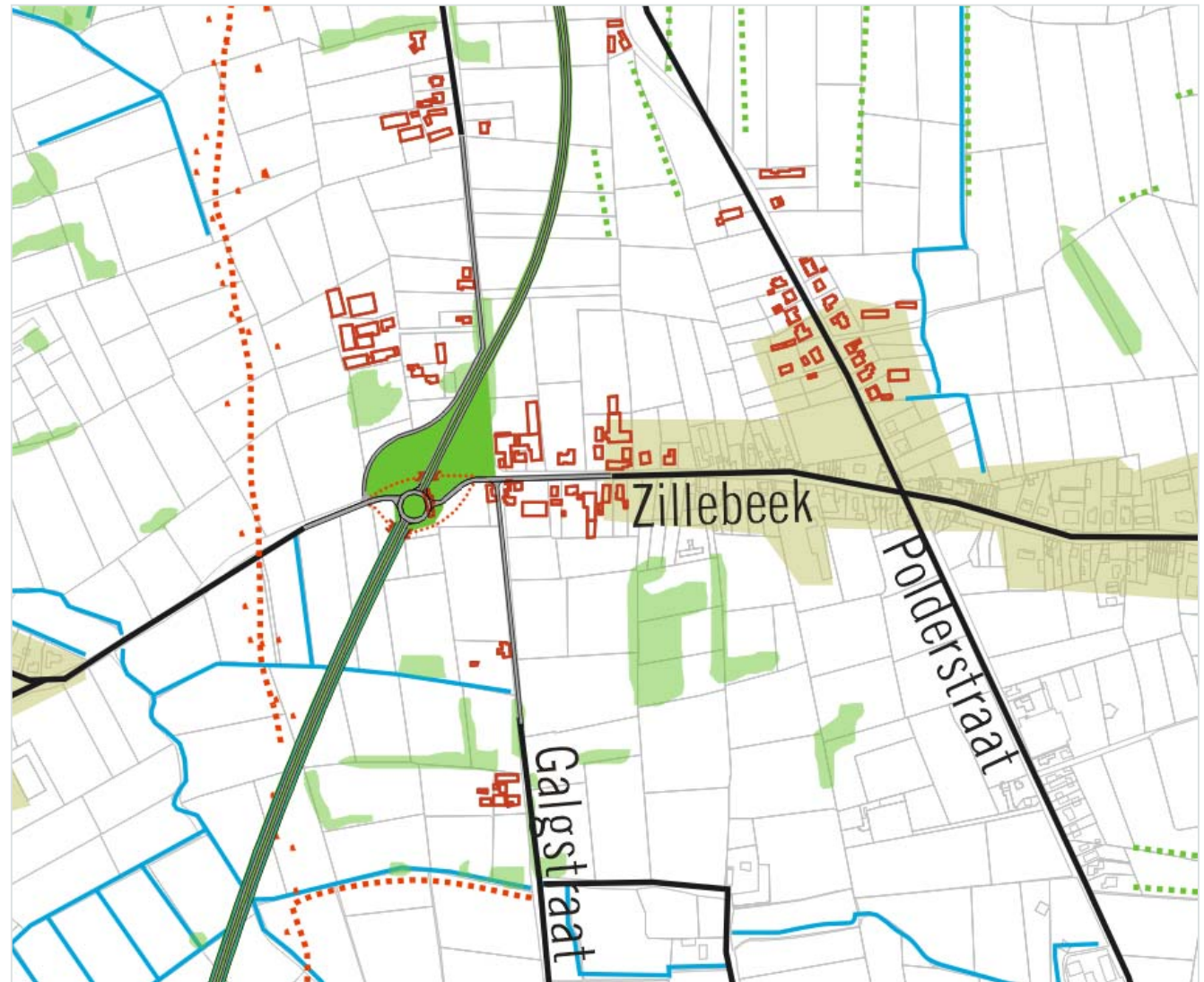
Scenario 1 / Variant 1: Aansluiting met Doornpark en ongelijkvloerse kruising fiets Boerenstraat



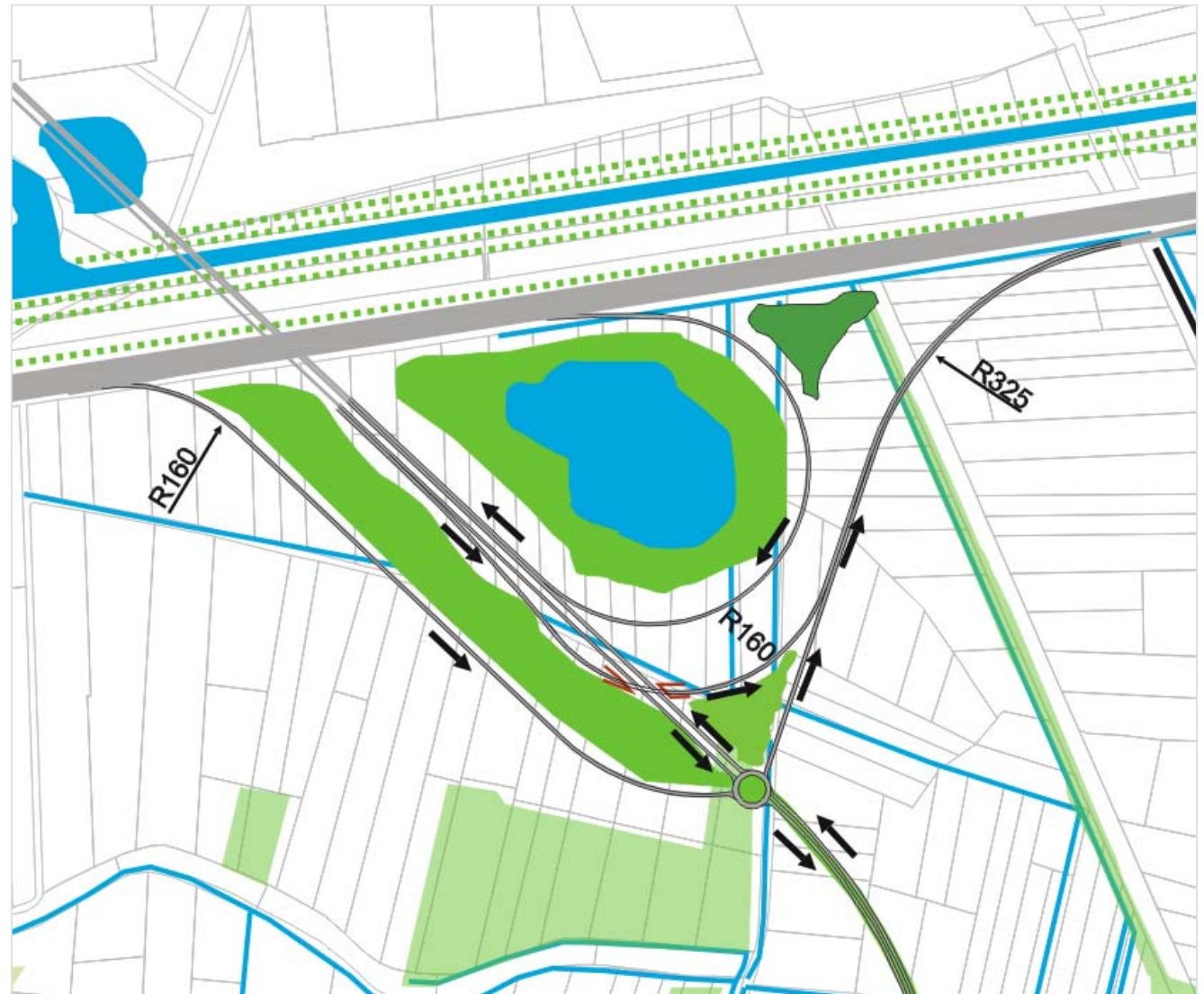
Scenario 1 / Variant 1: Ongelijkvloerse kruising Moerstraat



Scenario 1 / Variant 1: Verhoogde rotonde Zillebeek met ongelijkvloerse kruising fiets



Scenario 1 / Variant 1: Verknoping nieuwe ontsluitingsweg met complex Stenengoot



2.1.2 / Variant 2 / Aansluiting van de ontsluitingsweg op het bestaande complex met de R2

2.1.2.1 / BESCHRIJVING TRACÉ EN AANSLUITING E34

In dit scenario wordt het verkeer komende vanuit de richting van de Liefkenshoektunnel via de bestaande oprit naar de E34 afgeleid naar de nieuwe ontsluitingsweg. Hiervoor wordt gebruik gemaakt van de bestaande onderdoorgang van de brug. Hier bestaat de mogelijkheid om te werken met een ontwerpsnelheid van 70 km/uur. Het verkeer komende vanuit de richting Gent wordt samen met de huidige afrit van de E34 richting R2 afgeleid naar de nieuwe ontsluitingsweg. Het verkeer komende vanuit de richting N70 krijgt eveneens een rechtstreekse oprit naar de E34. Het verkeer komende vanuit de richting N70 dat naar de R2 rijdt, doet dit via een nieuwe brug, parallel met de bestaande brug over de E34.

Om de kruisende bewegingen van de op- en afritten naar de nieuwe ontsluitingsweg op te vangen, wordt een rotonde voorzien. De rotonde is tevens een manier om een toegangspoort naar het Waasland te creëren.

Voordeel

Een rechtstreekse aansluiting van de ontsluitingsweg op de E34 wordt mogelijk gemaakt, zonder het bestaande complex helemaal in vraag te stellen.

Nadelen

- Extra belasting van het knooppunt, vooral de keerbewegingen via de rotondes zijn omslachtig en zorgen voor een extra verkeersbelasting.
- Menging van lokaal verkeer met transitverkeer en verkeer voor de Waaslandhaven.

Figuur 10

Scenario 1 / Variant 2: Nieuwe ontsluitingsweg aansluitend op complex met R2



2.1.2.2 / ONDERLIGGEND WEGENNET EN KRUISPUNTOPLOSSINGEN

- Via de Boerenstraat - Doornstraat wordt aangesloten op de geplande rotonde en ongelijkvloerse kruising van de spoorweg ter hoogte van het Doornpark. Er is geen autoverbinding meer mogelijk via de Boerenstraat - Zoetwaterstraat. Hierdoor wordt de as Boerenstraat - Zoetwaterstraat een exclusieve fietsas tussen Beveren en Nieuwkerken-Waas.
- De Veldhoekdam en de Moerstraat sluiten niet rechtstreeks aan op de nieuwe ontsluitingsweg.
- Het kruispunt Zillebeek wordt ingericht met een rotonde en een ongelijkvloerse kruising voor de fiets.
- De Broekstraat krijgt een ongelijkvloerse kruising voor het landbouwverkeer en de fiets.

2.1.2.3 / FIETS

- De Boerenstraat wordt voorzien van een ongelijkvloerse kruising voor de fiets ter hoogte van de nieuwe ontsluitingsweg.
- De Broekstraat en Boerenstraat als lokale fietsroute - en Zillebeek als bovenlokale functionele fietsroute - vormen belangrijke oost-westgerichte functionele fietsroutes die eveneens worden gekruist door de nieuwe weg.
- De routes die samenvallen met de ontsluitende wegen voor het autoverkeer worden beveiligd met een ongelijkvloerse kruising voor de fiets door aanleg van een verhoogde rotonde met fietstunnel. Dit is het geval voor de Boerenstraat en Zillebeek. Het kruisen van de Moerstraat - Daelstraat en de Broekstraat gebeurt door de aanleg van een fietstunnel. Ter hoogte van de Broekstraat wordt dit gecombineerd met een onderdoorgang voor het landbouwverkeer.

2.1.2.4 / LANDBOUWVERKEER

- Tussen de Boerenstraat en de Moerstraat wordt langs beide zijden van de nieuwe weg een parallelweg aangelegd. Vanaf de Moerstraat fungeren de bestaande wegen Permansstraat en Brandstraat als een parallelle ontsluitingsstructuur voor het landbouwverkeer.
- De Broekstraat wordt voorzien van een ongelijkvloerse kruising voor het landbouwverkeer.
- Tussen Polderdreef, Hofdam wordt een nieuwe landbouwweg aangelegd die aansluit op de parallelle landbouwweg langs de E34.
- De Drieboomkensisstraat - Kasteelstraat worden ook met elkaar verknoopt door de aanleg van een nieuwe landbouwweg parallel met de nieuwe ontsluitingsweg.

2.1.2.5 / RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASBAARHEID

Toegankelijk maken van bunkerlinie vanuit knooppunt Zillebeek



De weg doorsnijdt de bunkerlinie, maar het aantal bunkers dat hiervoor dient te worden weggenomen is beperkt tot drie. Ter hoogte van het kruispunt Zillebeek kan een beperkte parking worden ingericht als instappunt voor een lokale wandeling langs de bunkers. Door parallel met de Dekkerstraat en de Permansstraat een wandelpad te voorzien (principe van recht van overpad), ontstaat een lokale wandeling die verknoopt wordt met het knooppunt Zillebeek. Hier kan een informatiepunt worden ingericht op de parking rond de site van de bunkerlinie. Op de plaats waar de bunkerlinie wordt doorsneden, kan een parkeerhaven annex pechhaven worden voorzien.

Deze maatregel is ook van toepassing voor de andere varianten.

Realisatie groene buffer E34

Langsheen de E34 wordt een groene buffer ingericht met aandacht voor natuurtechnische ingrepen: bijvoorbeeld voorzien van waterpartij binnen op- en afrittencomplex. Verder wordt gewerkt met brede grachten langs de parallelweg met de E34, en met beplanting op het talud met de E34. De knooppunten R2 en Stenegoot worden voorzien van hoogstammig groen. Langs de E34 wordt geen hoogstammig groen voorzien teneinde de perspectieven vanuit de E34 naar het polderlandschap open te houden. In het poldergebied wordt wel gewerkt met dreven en bomerijen, bijvoorbeeld Polderdreef.

2.1.2.6 / OVERZICHT SCENARIO 1 VARIANT 2

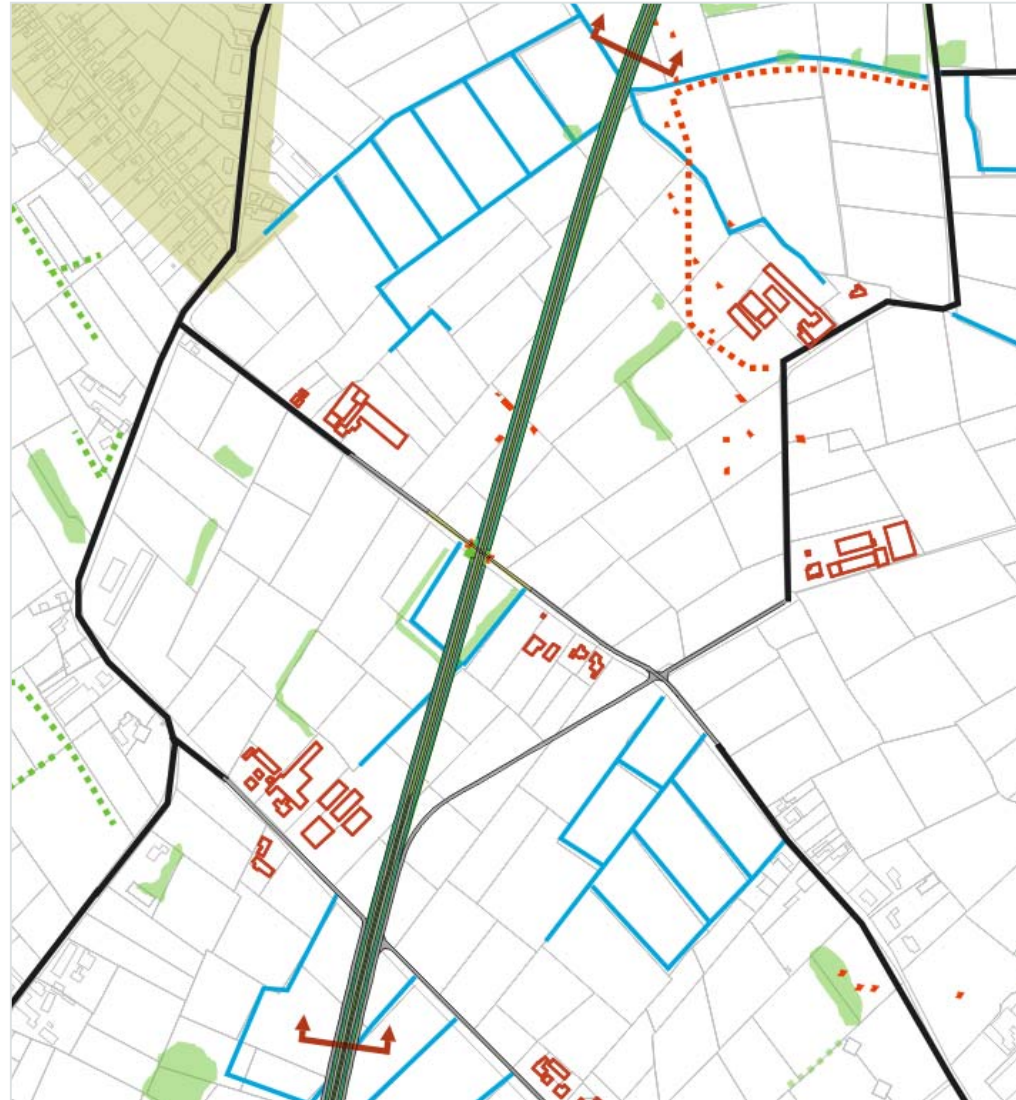
	lengte	oppervlakte	aantal te onteigenen woningen	aantal woningen in een straal van 100 m van het tracé
Scenario 1 variant 2	6200 m	185.120 m ²	1	19

Figuur 11-16

Scenario 1 / Variant 2: Aansluiting Doornpark en ongelijkvloerse kruising fiets Boerenstraat



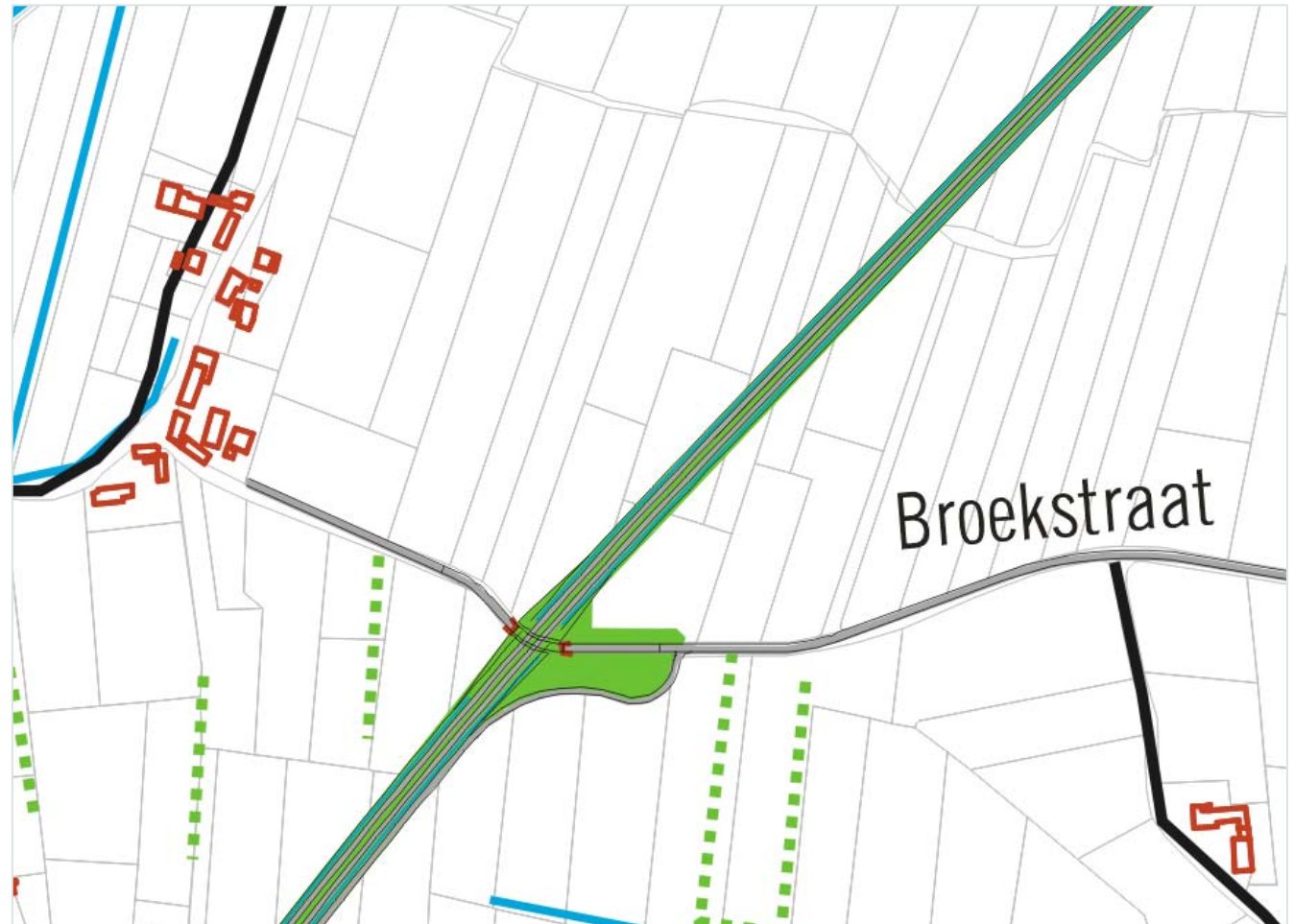
Scenario 1 / Variant 2: Ongelijkvloerse kruising Moerstraat



Scenario 1 / Variant 2: Wegvak Zillebeek – Broekstraat



Scenario 1 / Variant 2: Ongelijkvloerse kruising fiets en landbouwverkeer Broekstraat



Scenario 1 / Variant 2: Ongelijkvloerse kruising Broekstraat



Scenario 1 / Variant 2: Aansluiting op complex R2-E34



2.2 / SCENARIO 2 / AANSLUITING NIEUWE ONTSLUITINGSWEG OP PARALLELWEG LANGS DE E34

Dit scenario voorziet de verdere uitbouw van de parallelweg langs de E34. De parallelweg sluit aan op de geplande rotonde ter hoogte van het op- en afritcomplex met de N451. De weg sluit verder aan op het op- en afrittencomplex met de N450. De geplande ontsluitingsweg, vertrekkende vanuit de N70 ter hoogte van het Doornpark, sluit aan op de parallelweg. De parallelweg fungeert in twee richtingen, zodat men alle richtingen kan uitrijden. Op de parallelweg geldt een snelheidsregime van 90 km/uur. Het kruispunt ontsluitingsweg - parallelweg wordt beveiligd met een rotonde.

Voordelen

- Geen interferentie met het geplande ontsluitingscomplex Waaslandhaven en het huidige complex met de E34.
- Verschillende rijrichtingen blijven mogelijk vanuit de geplande ontsluitingsweg, waardoor de weg zijn rol als omleidingsweg voor Beveren maar ook Vrasene kan opnemen. Doordat de parallelweg aansluit bij de bestaande parallelweg in de richting van Sint-Gillis-Waas, fungeert de ontsluitingsweg ook als wegverbinding vanuit Sint-Niklaas naar het bedrijventerrein van Sint-Gillis-Waas.
- Dit scenario past binnen de visie dat de weg een ontsluitende functie heeft voor het Waasland en geen kortsluiting maakt tussen twee hoofdwegen.

Nadelen

- Door de uitbouw van de twee complexen moet de parallelweg heel wat slingerende bewegingen maken.
- Het ruimtegebruik van de weg is een nadeel, zeker indien de weg wat verder van de E34 wordt gelegd. In feite worden hier twee wegen aangelegd: enerzijds de ontsluitingsweg en anderzijds de parallelweg.

Figuur 17

Scenario 2 / Aansluiting op parallelweg



2.2.1 / ONDERLIGGEND WEGENNET EN KRUISPUNTOPLOSSINGEN

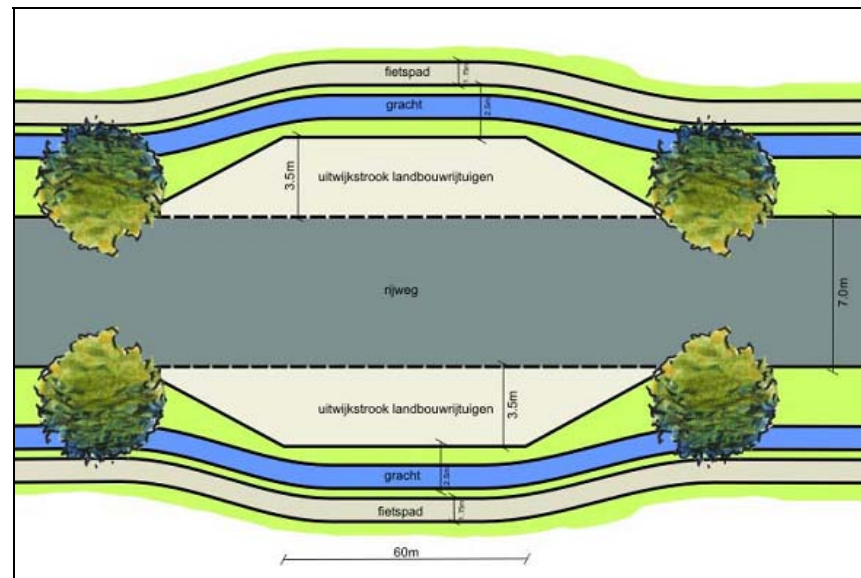
Wat betreft het onderliggende wegennet, gelden dezelfde kruispuntoplossingen als voor scenario 1, variant 2.

2.2.2 / FIETS

Ook in dit scenario gelden dezelfde oplossingsrichtingen als voor scenario 1, variant 2.

2.2.3 / LANDBOUWERKEER

Voor het landbouwverkeer worden naast de parallelweg enkele uitwijkhavens voorzien voor het traag verkeer. De verwachting is dat de ontsluiting van de landbouwpercelen eerder vanuit de parallelle as Broekstraat en de dwarsende straten gebeurt. De uitbouw van een extra parallelweg voor landbouwverkeer, naast de reeds voorziene parallelweg voor het gemotoriseerd verkeer, lijkt wat van het goede te veel. Desnoods kan lokaal een smalle landbouwweg worden aangelegd.



Voorstel uitwijkhaven landbouwweg

2.2.4 / OVERZICHT SCENARIO 2

	lengte	oppervlakte	aantal te onteigenen woningen	aantal woningen in een straal van 100 m van het tracé
Scenario 2	5800 m	162.100 m ²	1	17

Figuur 18-20

Scenario 2 / Aansluiting ontsluitingsweg op parallelweg



Scenario 2 / Aansluiting op parallelweg



Scenario 2 / Aansluiting op parallelweg



2.3 / SCENARIO 3 / AANSLUITING NIEUWE ONTSLUITINGSWEG OP KNOOPPUNT N450 OF N451

2.3.1 / Variant 1 / Aanleg nieuwe ontsluitingsweg parallel met de N451, aansluitend op bestaand op- en afrittencomplex E34

In dit scenario voorzien we de aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg parallel met de N451. Omwille van de aanwezigheid van de watergang en het zeer karakteristieke landschap, is gezocht naar een compactere oplossing, waarbij de nieuwe weg tussen Vrasene en het gehucht Mosselbank loopt. Uit de modeldoorrekeningen bleek dat dit een gunstig scenario was om het aandeel doorgaand verkeer uit de kern van Vrasene te weren, maar hierdoor minder effect had op de kern van Beveren. De nieuwe omleidingsweg sluit rechtstreeks aan op het op- en afrittencomplex. De N451 wordt ondergeschikt gemaakt aan de nieuwe omleidingsweg. Uit capaciteitsoverwegingen kan worden gepleit voor de verruiming van de geplande rotonde tot een ovonde.

Voordelen

- Compacte oplossing die meer als omleidingsweg voor Vrasene fungeert dan voor de stedelijke kern van Beveren.
- Mogelijkheid om aan te sluiten op het bestaande op- en afrittencomplex met de N451.

Nadelen

- De hoofdstroom van het verkeer loopt richting Waaslandhaven en Antwerpen, waarvan dit tracé enigszins afbuigt.
- De winst op het vlak van de verkeersleefbaarheid voor Beveren is te beperkt.

Figuur 21

Scenario 3 / Variant 1: Oostelijke omleiding rond Vrasene



2.3.1.1 / ONDERLIGGEND WEGENNET EN KRUISPUNTOPLOSSINGEN

Net als voor scenario 1 en 2 geldt dezelfde kruispuntoplossing voor de aansluiting met het Doornpark. Ook de Boerenstraat heeft een ongelijkvloerse kruising. Vanaf de rotonde Doornpark wordt in een rechte beweging aangesloten op Mosselbank. Het kruispunt wordt voorzien van een rotonde. Vanaf de rotonde Mosselbank sluit het omleidingstracé rechtstreeks aan op het Polderhuiscomplex. De geplande rotonde wordt verruimd naar een ovonde. De N451 krijgt een haakse aansluiting op de nieuwe omleidingsweg.

2.3.1.2 / FIETS

- De Boerenstraat fungeert als exclusieve fietsroute door de ongelijkvloerse kruising van de nieuwe ontsluitingsweg.
- De Brandstraat wordt niet rechtstreeks aangesloten op de nieuwe omleidingsweg. Wel voorzien we op deze plaats een ongelijkvloerse kruising voor de fiets.
- Het kruispunt Mosselbank - nieuwe ontsluitingsweg wordt uitgerust met een verhoogde rotonde en een ongelijkvloerse kruising voor de fiets. De bestaande fietsverbinding via de Daelstraat wordt gegroepeerd met de onderdoorgang voor de fiets aan de rotonde met de Mosselbank.
- Wat betreft het fietsknooppuntennetwerk in het Waasland, stellen we voor een verbinding te maken tussen knooppunt 1 en 72, zodat de continuïteit van de fiets in oost-westrichting vergroot. We voorzien hier een ongelijkvloerse kruising van het fietspad door een brug te voorzien over de waterloop.
- Langs de nieuwe omleidingsweg worden geen fietspaden aangelegd. Wel zal een deel van het oude tracé van de N451 fungeren als fietsroute, die aansluit op een dubbelrichtingsfietspad met een ongelijkvloerse kruising van het op- en afrittencomplex met de E34 voor de fiets.

2.3.1.3 / LANDBOUW

- Wat betreft de landbouw, wordt parallel met de nieuwe ontsluitingsweg langs beide zijden van de weg tussen de Boerenstraat en de Brandstraat gewerkt met een ventweg.
- Tussen de Brandstraat en Mosselbank fungeert de Brandstraat aan de oostzijde van de nieuwe weg als toegangsweg voor het landbouwverkeer. Aan de westzijde wordt eveneens een parallelweg voorzien. Tussen Mosselbank en het op- en afrittencomplex fungeert de Kavelendam als ontsluitingssysteem voor het landbouwverkeer.

2.3.1.4 / RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASBAARHEID

Dwarsende fietsroute als groene toegangspoort

De omgeving van de watergang wordt gekenmerkt door de statige bomenrijen. Deze landschapstypologie wensen we op te nemen als vormgevend element voor de nieuwe omleidingsweg. De dwarsende bomenrij wordt daarbij als een 'poort' beschouwd, waarbij de bomenrij wordt doorgetrokken tot over de bestaande N451. Tevens begeleidt de bomenrij het aan te leggen fietspad langs de watergang tussen Braderik en Vliegenstal. Het lengteprofiel van de weg wordt aangepast, zodat een ongelijkvloerse kruising van het fietspad mogelijk is. Tevens wordt benadrukt dat men het water kruist. Deze ingreep laat ook toe dat er natuurtechnische maatregelen worden genomen, met aandacht voor faunapassage. Vlak voor de dorpskern van Vrasene buigt de omleidingsweg af en voorzien we een haakse aansluiting van de bestaande N451 op de nieuwe omleidingsweg.

Stedenbouwkundige afwerking van de dorpsrand

Tussen de nieuwe omleidingsweg en de bestaande dorpskern van Vrasene voorzien we de mogelijkheid van een stedenbouwkundige afwerking van de dorpsrand. Dit kan door een beperkte uitbreiding van de bebouwing en het aanbrengen van een groenscherm, parkstrook (talud) tussen de rijweg en de woonuitbreiding.



Zicht bij het binnenrijden van Vrasene vanaf de E34

2.3.1.5 / OVERZICHT SCENARIO 3 VARIANT 1

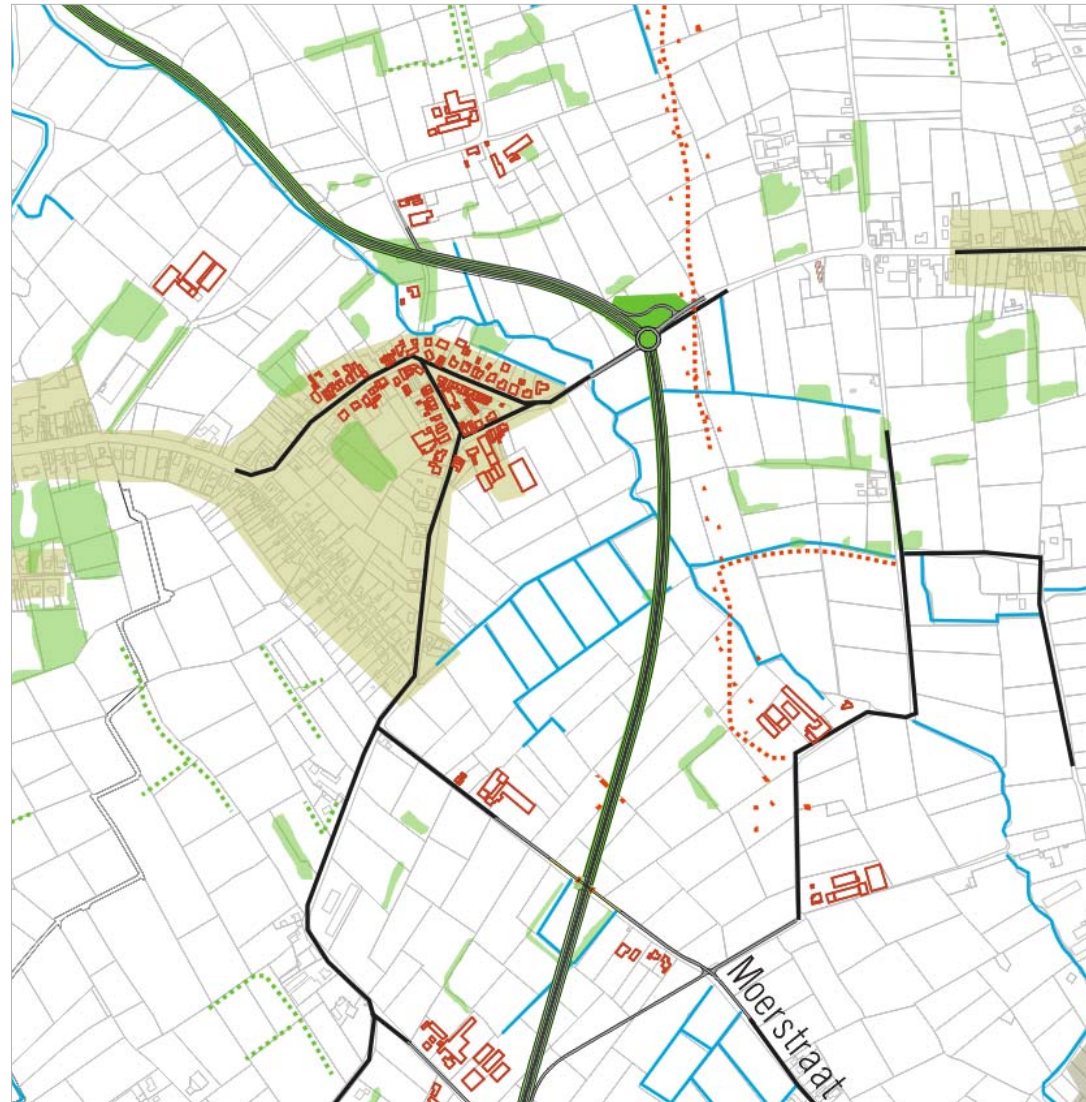
	lengte	oppervlakte	aantal te onteigenen woningen	aantal woningen in een straal van 100 m van het tracé
Scenario 3 variant 1	6275 m	170.066 m ²	0	19

Figuur 22-25

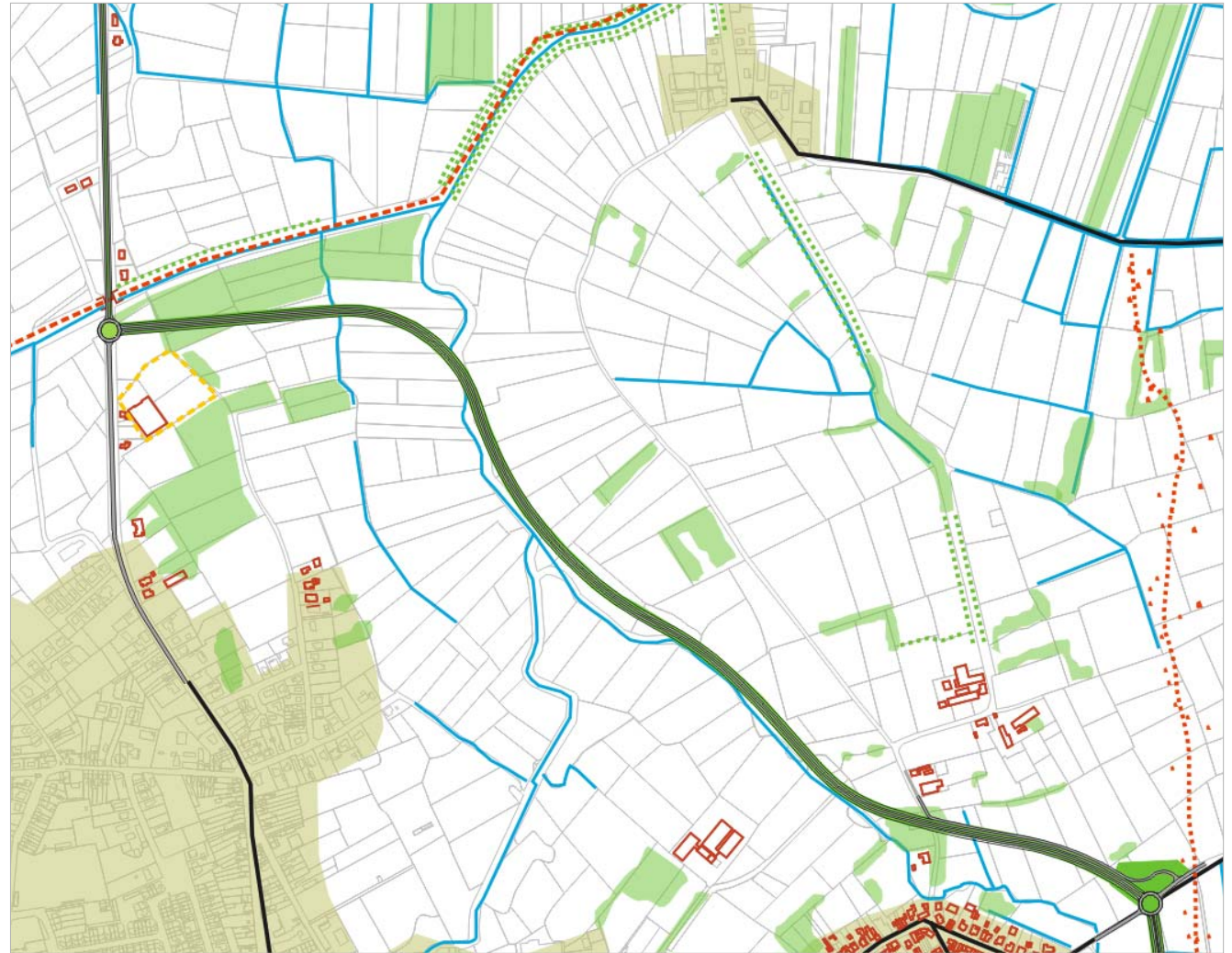
Scenario 3 / Variant 1: Rechtstreekse aansluiting Doornpark met rotonde, ongelijkvloerse kruising fiets Boerenstraat en Brandstraat



Scenario 3 / Variant 1: Ongelijkvloerse kruising Brandstraat,
verhoogde rotonde Zillebeek-Mosselbank



Scenario 3 / Variant 1: Omleiding rond Vrasene met stedenbouwkundige afwerking dorpsrand



Scenario 3 / Variant 1: Doortrekking fietspad, haakse aansluiting N451



2.3.1.6 / AFWEGING AANSLUITING OMLEIDINGSWEG OP DOORTOCHT VRASENE

Niettegenstaande het feit dat deze tracévariant niet voortkomt uit de modelstudie, wordt de haalbaarheid van deze variant beknopt beschreven.

Ruimtelijk kan worden vastgesteld dat het dorp vooral een oost-westoriëntatie heeft, waarbij het zwaartepunt van de bebouwing langs de as Oude Dorpsstraat - Brugstraat is gelegen. Deze straten hebben een vrij beperkt dwarsprofiel. De Nieuwe Baan - Kerkstraat heeft een ruimer dwarsprofiel en is korter in afstand. Buiten de bebouwde kom heeft de N451 een vrij breed profiel met vrijliggende fietspaden. In de dorpskern zijn er mogelijkheden om de oversteekbaarheid te verbeteren en te vergroten.



Foto's bestaande toestand doortocht Vrasene

Op verkeerskundig vlak blijkt uit recente verkeerstellingen dat de dagintensiteiten rond de 6076 voertuigen schommelt, met een percentage van 10% middelzwaar vrachtverkeer en 2% zwaar verkeer. Tijdens de ochtendspits bedraagt de intensiteit richting E34 896 pae (personenauto-equivalent), in de avondspits 456. In de richting van Sint-Niklaas bedragen de dagintensiteiten 5.632 pae, met 656 pae richting Sint-Niklaas in de avondspits en 353 pae tijdens de ochtendspits. Dit betekent op dagbasis ongeveer 12.000 pae. Uit de modelstudie voor 2020 komt de verwachting naar voor dat de toekomstige verkeersbelasting toeneemt en dat vooral het aandeel vrachtverkeer groeit met 16% (middelzwaar en zwaar vrachtverkeer.)

2.3.2 / Variant 2 / Nieuwe ontsluitingsweg sluit rechtstreeks aan op het op- en afrittencomplex met de N450

In dit scenario wordt de nieuwe ontsluitingsweg aangesloten op het op- en afrittencomplex met de N451. Dit scenario fungeert hierdoor niet alleen als ontsluitingsweg voor het Waasland, maar neemt ook nadrukkelijk zijn rol op als omleidingsweg voor Beveren, met aansluitingen ter hoogte van de Boerenstraat, Zillebeek en de N450. Eventueel kan worden overwogen ook de Broekstraat aan te sluiten op de 'ringweg'. Dit biedt opportuniteiten om de bebouwde band van Beveren-Melsele langs de N70 op te delen in verschillende kamers, elk met hun eigen toegang vanuit de nieuwe weg. Hierdoor wordt het oost-westsluipverkeer doorheen de as Klapperstraat - Van Craenenbroeckstraat, Leurshoek en Koolputstraat geweerd. De N70 fungeert als openbaarvervoer- en fietsas.

Voordelen

Geen aanpassingen van de toegangscomplexen naar de Waaslandhaven nodig. Ontsluiting Waasland en Waaslandhaven blijven strikt gescheiden van elkaar, met de mogelijkheid om toch een verbinding tussen beide te realiseren. Ook wordt een rechtstreekse aansluiting op de E34 voorzien.

Nadelen

Doordat de weg sterk uitbuigt richting Antwerpen, ontstaat een omwegeffect voor het wegverkeer dat deze weg als alternatief voor de N450 wenst te gebruiken. Een mogelijkheid bestaat erin ter hoogte van de oprit van de R2 een afrit naar de nieuwe ontsluitingsweg te voorzien.

Figuur 26

Scenario 3 / Variant 2: Aansluiting op N450



2.3.2.1 / ONDERLIGGEND WEGENNET EN KRUISPUNTOPLOSSINGEN

- De Boerenstraat krijgt net zoals in de andere varianten een ongelijkvloerse kruising voor de fiets. Via de Doornstraat wordt een auto-ontsluiting voorzien naar de geplande rotonde met het Doornpark.
- De aansluiting van de nieuwe ontsluitingsweg met de N70 gebeurt via een ovonde. Deze maatregel is reeds voorzien om ook het bedrijventerrein aan de zuidzijde van de N70 mee te ontsluiten. De ontsluiting van de kazerne Westakkers kan via de N70 gebeuren.
- Het kruispunt Zillebeek wordt voorzien van een rotonde met een ongelijkvloerse kruising voor de fiets. Hiervoor wordt de rotonde verhoogd aangelegd.
- De Broekstraat wordt voorzien van een ongelijkvloerse kruising voor de fiets en landbouwverkeer.

2.3.2.2 / FIETS

- De fietsas Broekstraat – Braderik - Duikeldam wordt versterkt door een ontbrekend fietspad aan te leggen tussen Braderik en Vliegenstal - Broekstraat (zie ook andere varianten). De Broekstraat krijgt een ongelijkvloerse kruising voor de fiets.
- Het kruispunt Zillebeek wordt voorzien van een ongelijkvloerse kruising voor de fiets door de rotonde verhoogd aan te leggen. Langs beide zijden van Zillebeek wordt gewerkt met tweezijdige fietspaden.
- De Moerstraat wordt eveneens voorzien van een ongelijkvloerse kruising voor de fiets. Hier wordt immers een route van het fietsknooppuntennetwerk, alsook een lokale functionele route gekruist.
- De Boerenstraat fungeert als exclusieve fietsas met ongelijkvloerse kruising van de nieuwe ontsluitingsweg.

2.3.2.3 / LANDBOUWVERKEER

- Tussen de Broekstraat en de nieuwe secundaire weg worden de noord-zuidgerichte wegen Hofdam, Waelenweg en Drieboomkensstraat aangesloten op een nieuwe landbouwweg, die parallel loopt met de nieuwe secundaire weg. Hierdoor ontstaat een lus die de verschillende landbouwpercelen kan ontsluiten. Aan de westzijde van de nieuwe secundaire weg wordt de bestaande parallelweg –landbouwweg met de E34, die aansluit op de Drieboomkensstraat, aangetakt op de Kasteelstraat.
- Tussen de Broekstraat en de rotonde aan Zillebeek wordt langs beide zijden van de nieuwe weg gewerkt met parallelwegen voor het landbouwverkeer. Tussen de rotonde aan Zillebeek en de Moerstraat wordt gebruik gemaakt van de bestaande landbouwwegen. Tussen Veldhoekdam en de Boerenstraat wordt opnieuw gewerkt met parallelwegen voor het landbouwverkeer.

2.3.2.4 / RUIMTELIJKE EN LANDSCHAPPELIJKE INPASBAARHEID

Realisatie van groenscherm tussen E34 en nieuwe ontsluitingsweg

Het structuurplan van de gemeente Beveren voorziet de realisatie van een groene buffer om de havenuitbreiding en E34 af te schermen. Dit voorstel wordt aangegrepen om de ruimte tussen de E34 en de nieuwe ontsluitingsweg in te richten als een natuurtechnische strook, met aandacht voor waterberging en aanplant van een gemengde groenstrook.

Restruimten rond nieuwe knooppunten als groene rustpunten met aandacht voor natuurtechnische invulling

De restruimten rond de nieuwe knooppunten krijgen een parkachtige invulling, met aandacht voor het natuurtechnische. Concreet betekent dit dat de bermgrachten langs de rijweg uitwaaiëren en eindigen in een kleine waterpartij. Verder wordt voldoende ruimte voorzien om de fietstunnels te voorzien van zachte hellingswanden, zodat men niet het gevoel heeft in een gesloten koker te rijden. De groene knooppunten fungeren ook als oriëntatiepunt.

Bermgrachten langs nieuwe ontsluitingsweg

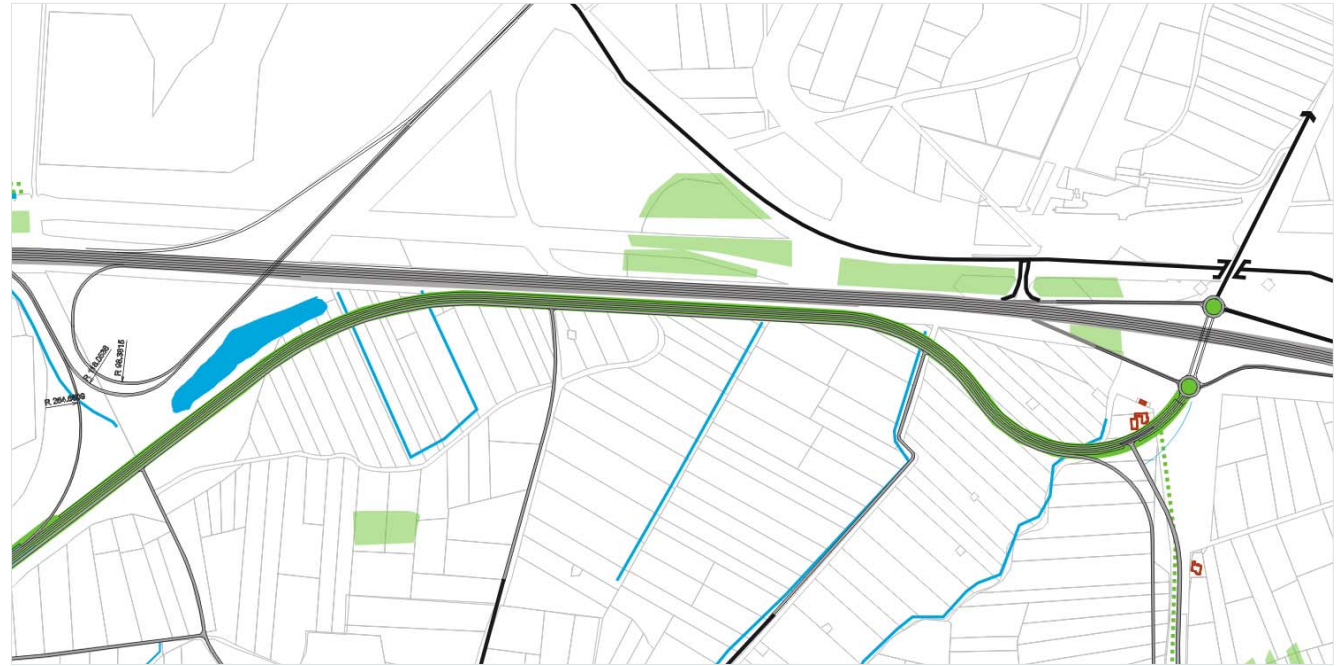
Langs de weg wordt langs beide zijden gewerkt met grasbermen en bermgrachten. De bermgrachten zijn ook een manier om de ontsluitingsweg te scheiden van de ventwegen.

2.3.2.5 / OVERZICHT SCENARIO 3 VARIANT 2

	lengte	oppervlakte	aantal te onteigenen woningen	aantal woningen in een straal van 100 m van het tracé
Scenario 3 variant 2	8100 m	243.100 m ²	1	16

Figuur 27

Scenario 3 / Variant 2: Aansluiting op op- en afrittencomplex N450



3 / BESPREKING AANPASSING NETWERK E17

Uit de modeldoorrekening is gebleken dat de aanleg van twee parallelstroken langs de E17 een goede oplossing biedt om enerzijds de capaciteit te vergroten, maar anderzijds ook de vele aansluitingen in de buurt van het stedelijk gebied van Sint-Niklaas op te vangen. De aanleg van een extra rijstrook bood ook een vergroting van de capaciteit, die echter gedeeltelijk teniet werd gedaan door de aantrekking van extra verkeer.

Om de haalbaarheid van de aanleg van parallelwegen te onderzoeken, is het van belang inzicht te bekomen in de reeds geplande kruispuntoplossingen. Het concept van de parallelwegen zal hieraan worden getoetst.

Figuur 28

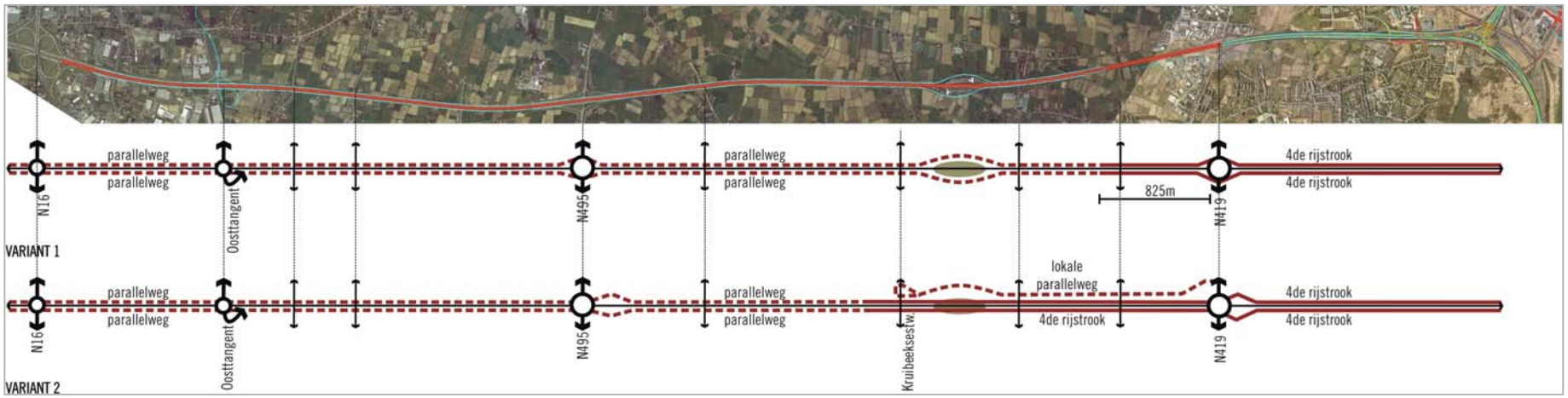
3.1 / OPTIE PARALLELWEGEN

3.1.1 / Aansluiting Oosttangent

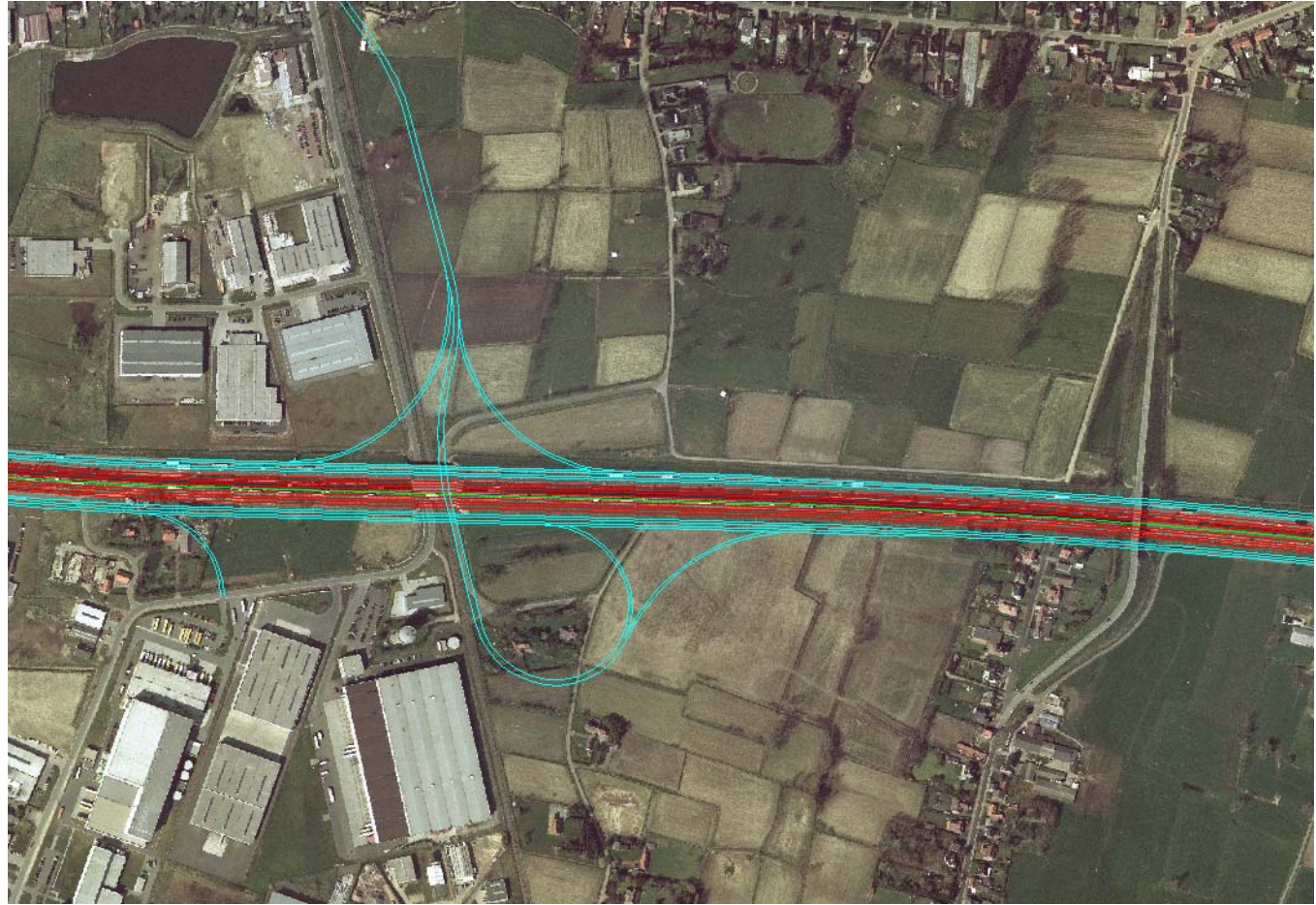
De oplossing voor de knoop met de Oosttangent voorziet het doortrekken van de huidige parallelwegen langs de E17 tot voorbij de N485. De Oosttangent sluit rechtstreeks aan op de parallelweg en dus niet meteen op de E17. Vanuit de richting van Sint-Niklaas is er een rechtstreekse oprit richting Gent en een oprit richting Antwerpen via een ongelijkvloerse kruising van de E17. Aan de oprit naar Antwerpen is ook de afrit van Gent gekoppeld. De parallelweg eindigt ter hoogte van de Doornstraat; we stellen voor de parallelwegen door te trekken richting Antwerpen.

Figuur 29-32

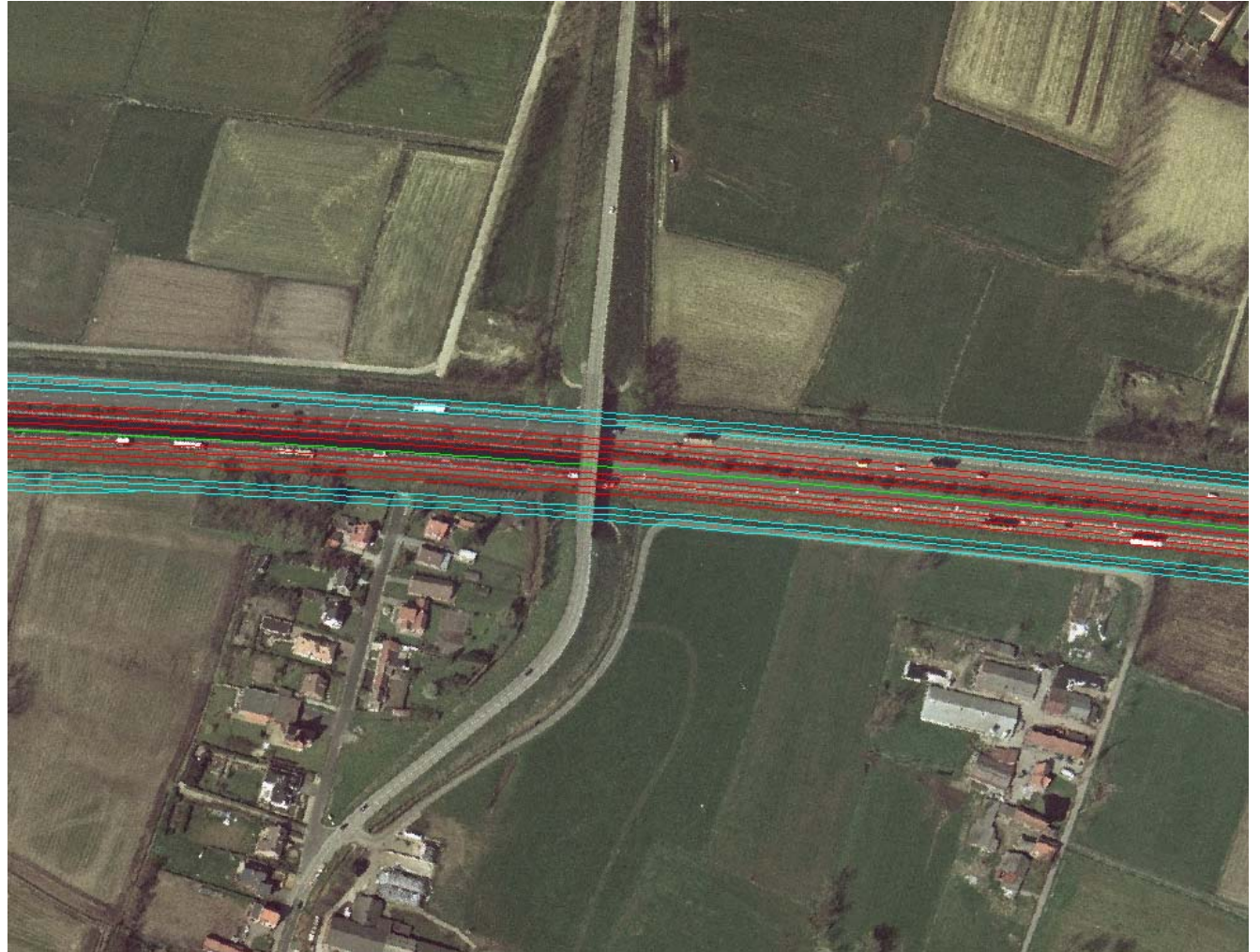
Ontwerpend onderzoek E17: Overzicht aanpassingen E17



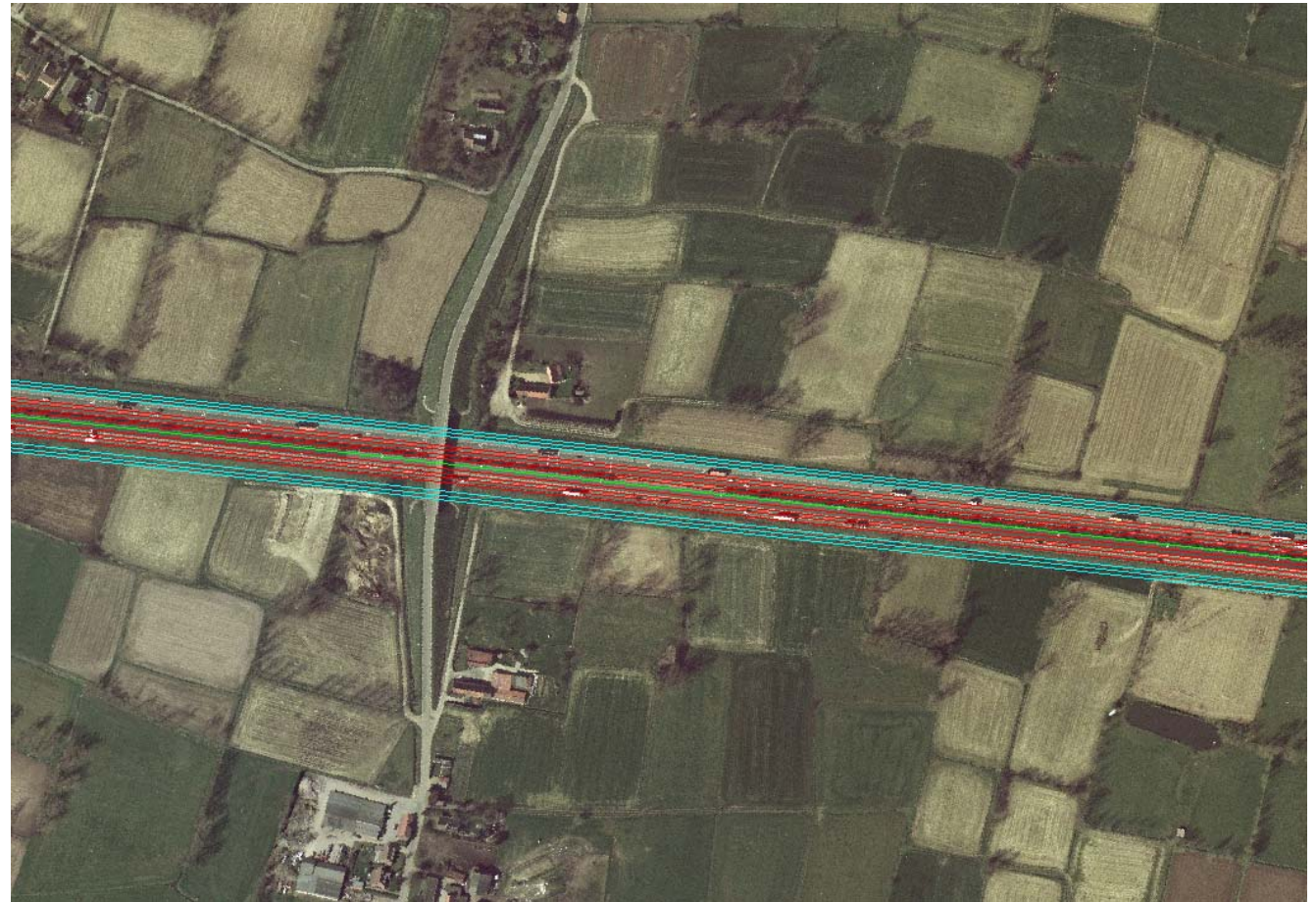
Ontwerpend onderzoek E17: Aansluiting Oosttangent op E17



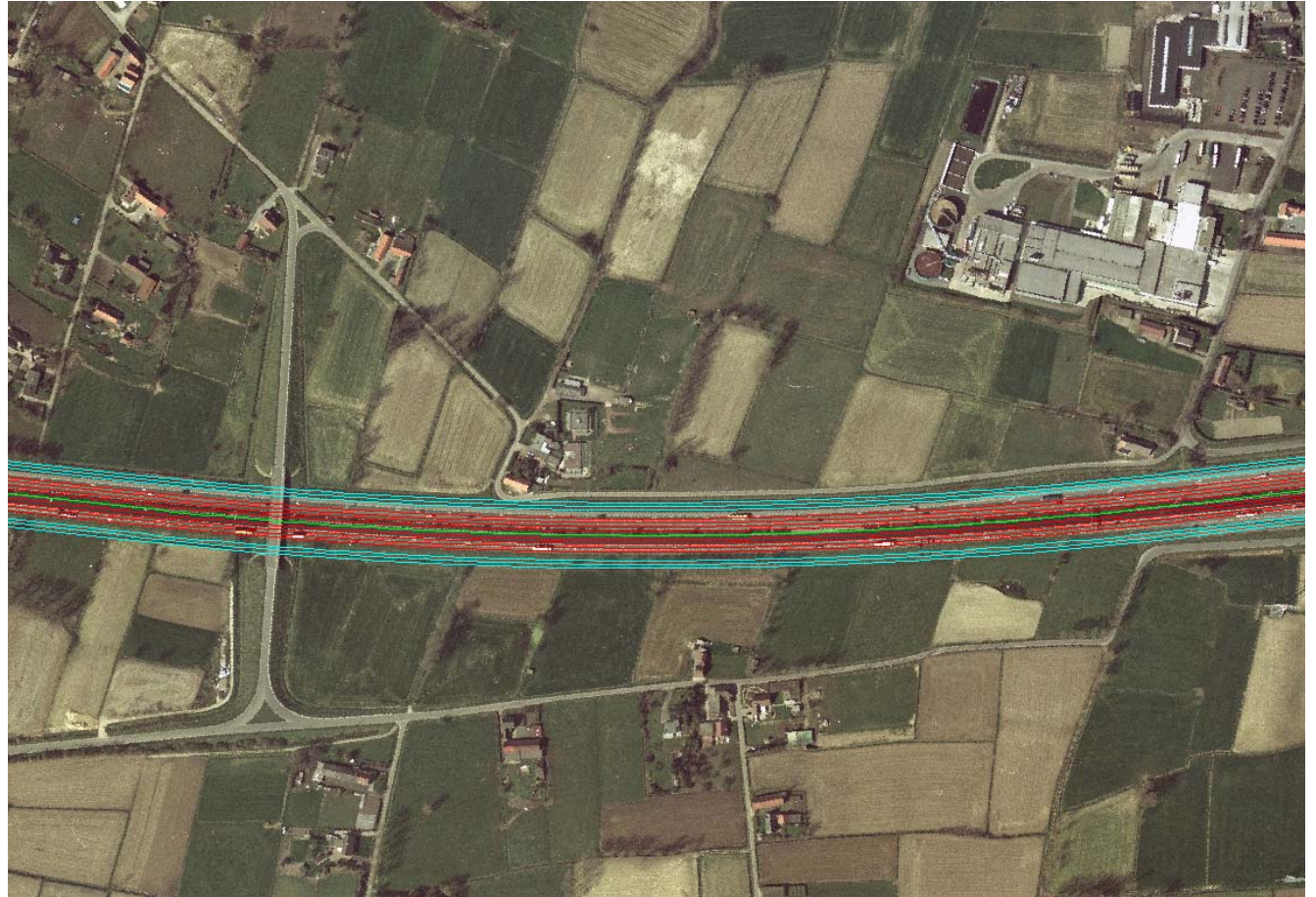
Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekken parallelwegen



Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekken parallelwegen



Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekken parallelwegen



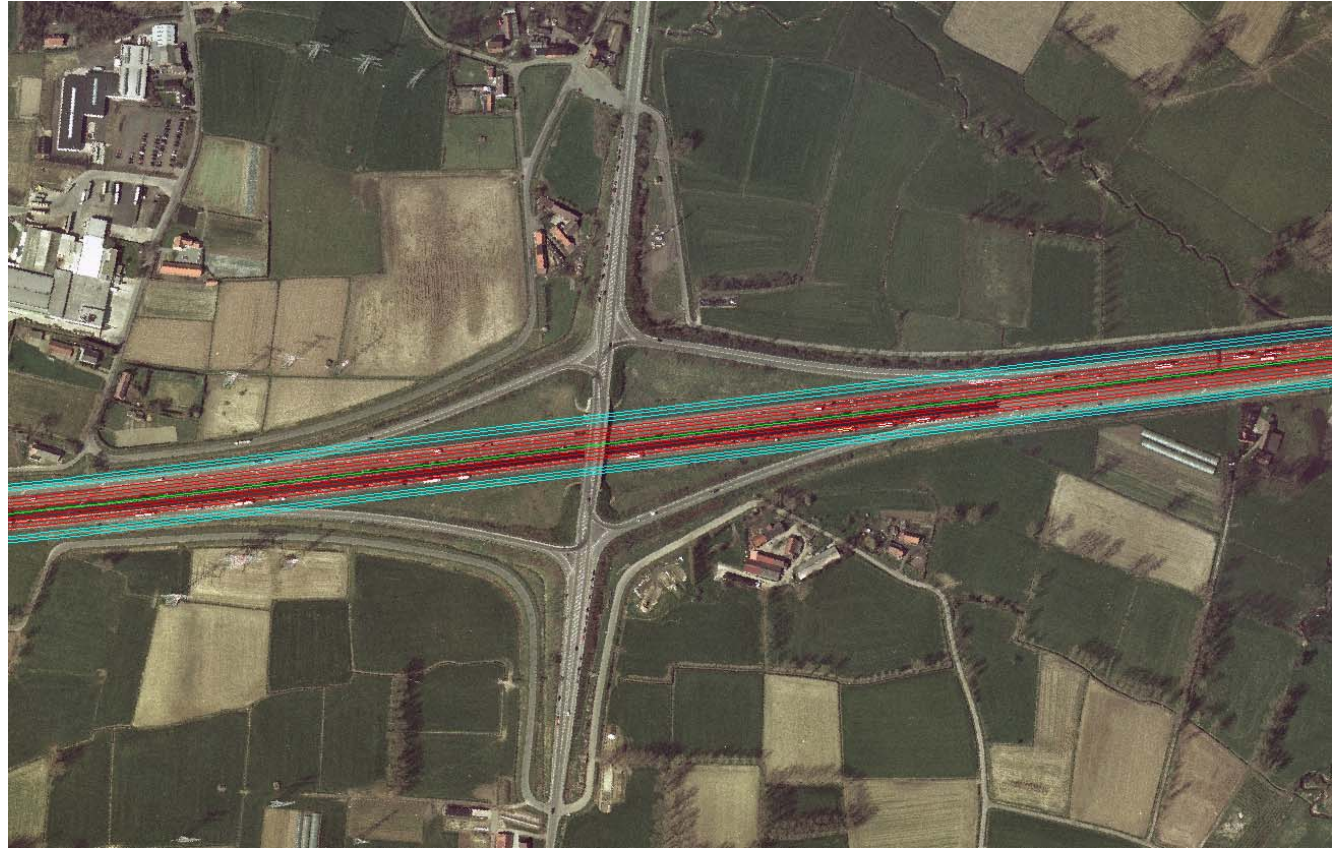
3.1.2 / Aansluiting N485

Het provinciaal ruimtelijk structuurplan voorziet het afsluiten van de N485 na realisatie van de Oosttangent. Het doortrekken van de parallelwegen langs de E17 zorgt ervoor dat de N485 niet rechtstreeks aansluit op de E17 maar eerst op de parallelweg. De aansluiting van de N485 blijft behouden.



Figuur 33-35

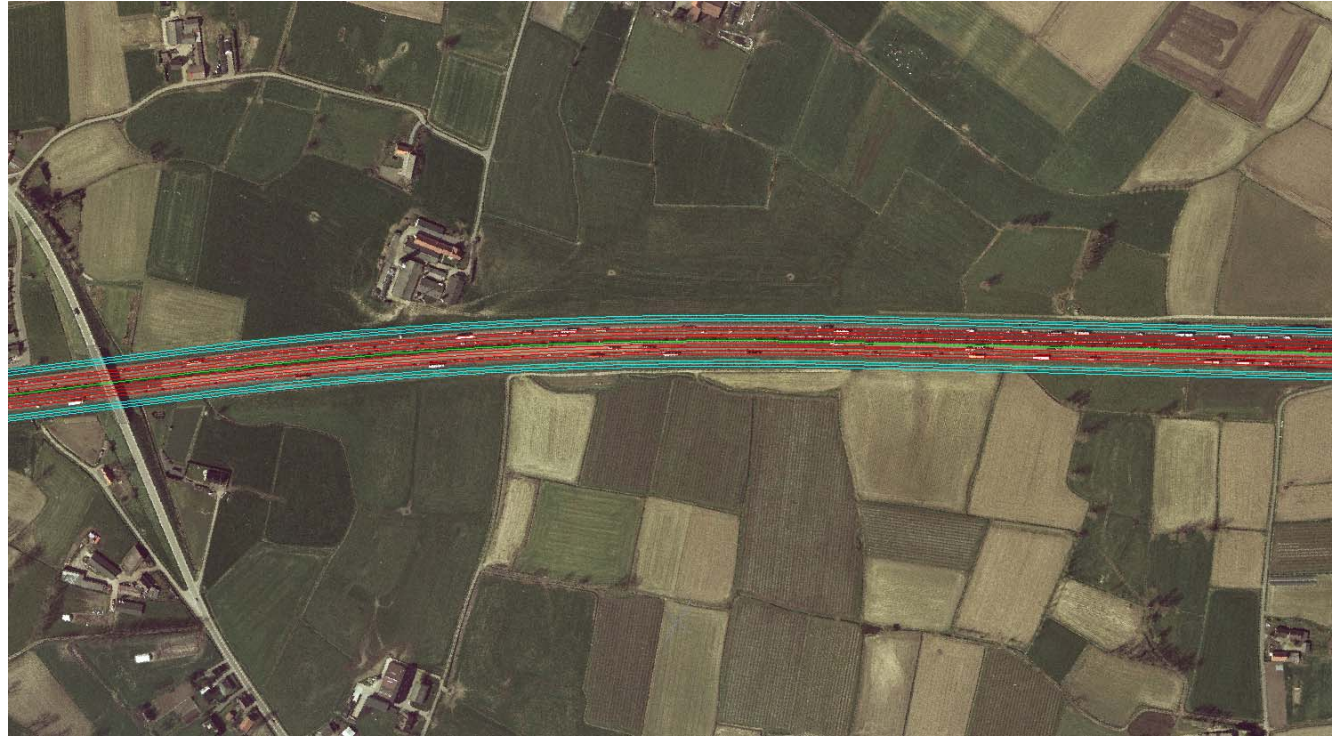
Ontwerpend onderzoek E17: Aansluiting N485 op de parallelwegen



Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekking parallelwegen E17



Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekking parallelwegen E17



3.1.3 / Benzinstation E17

Het doortrekken van de parallelwegen is enkel haalbaar indien de parallelwegen achter het benzinstation worden aangelegd. Het nadeel hiervan is dat het benzinstation niet bereikbaar is vanuit de parallelwegen.

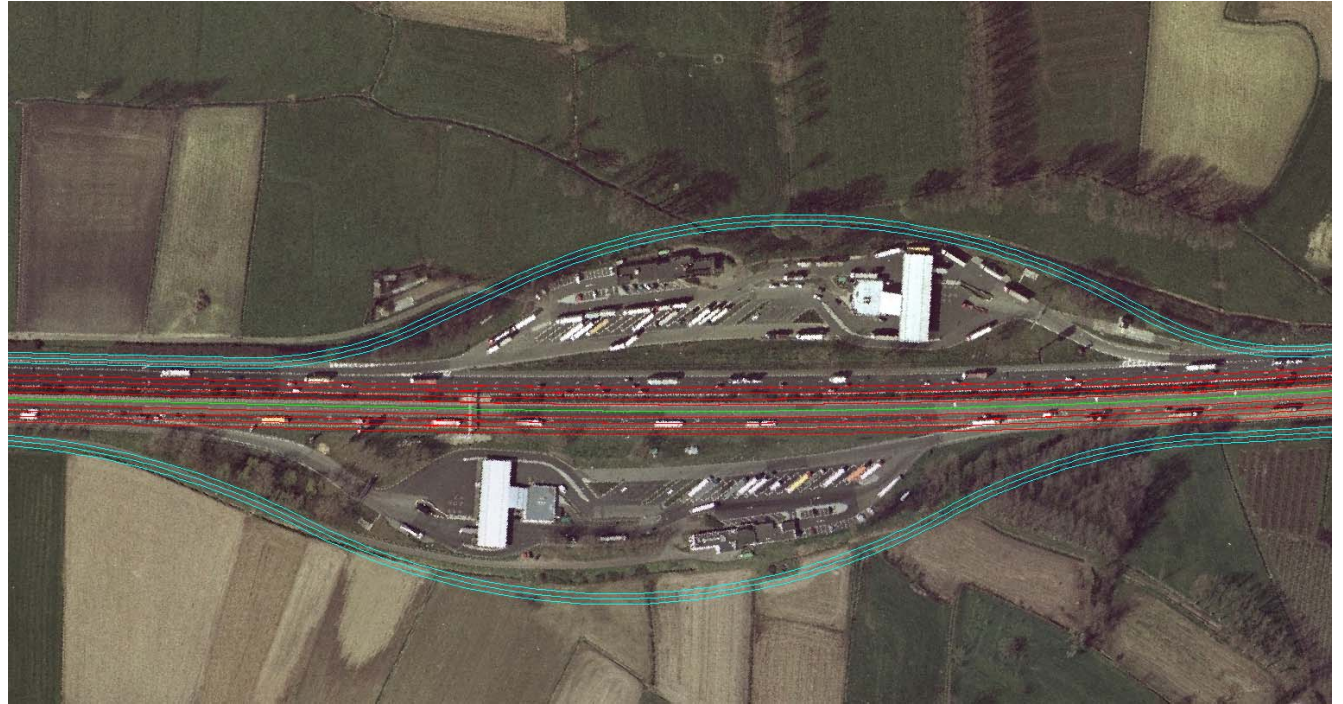


Figuur 36-39

Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekking parallelwegen



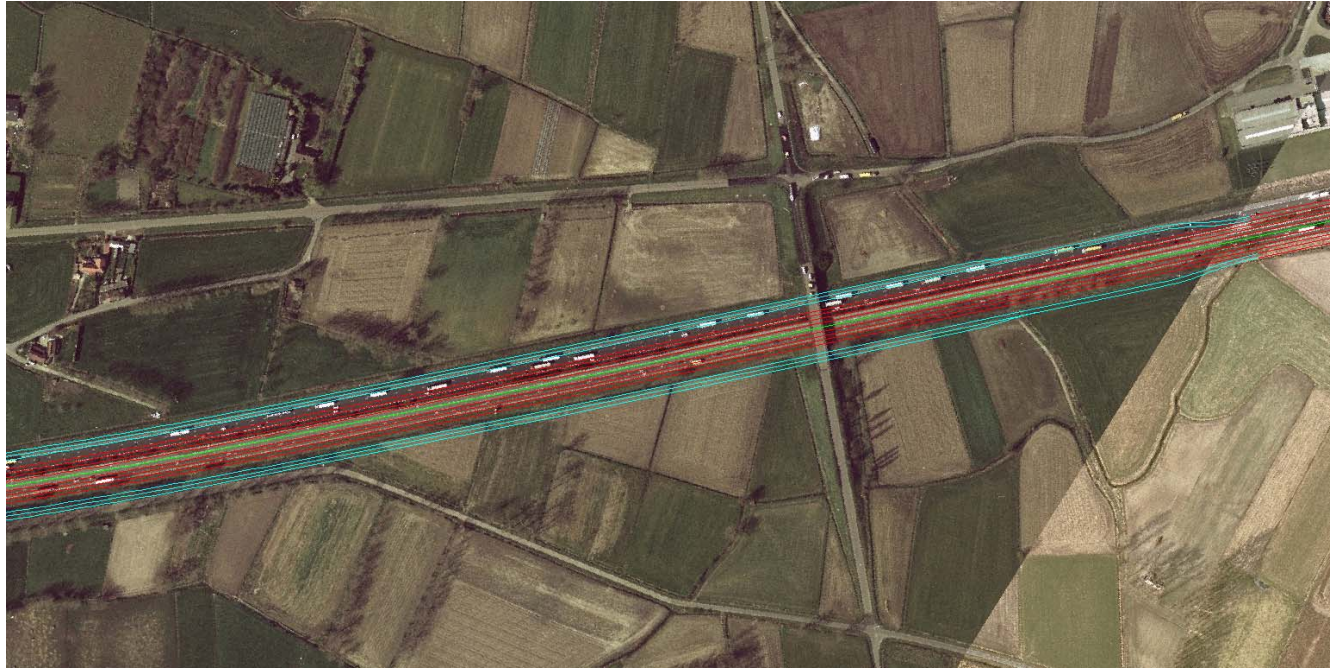
Ontwerpend onderzoek E17: Parallelwegen achter benzinestation



Ontwerpend onderzoek E17: Doortrekking parallelwegen



Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17



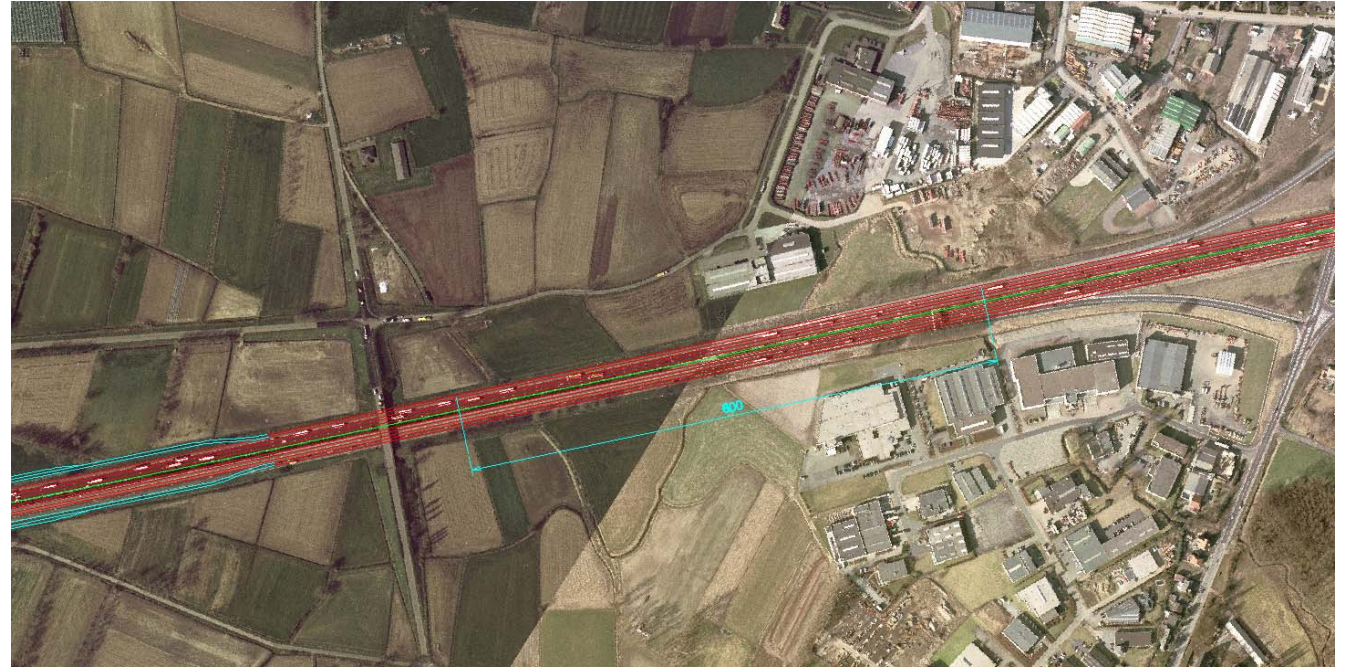
3.1.4 / Op- en afrit Krijgsbaan

De op- en afrit van de Krijgsbaan behoudt uiteraard een volwaardige aansluiting. Op deze plaats zijn de parallelwegen niet meer haalbaar omdat de weefstrook te dicht zit bij op- en afrit met de Pastoor Coplaan. Er dient rekening te worden gehouden met een weefzone van ongeveer 600m ten aanzien van de afrit met de Krijgsbaan en het invoegen vanop de Parallelweg.

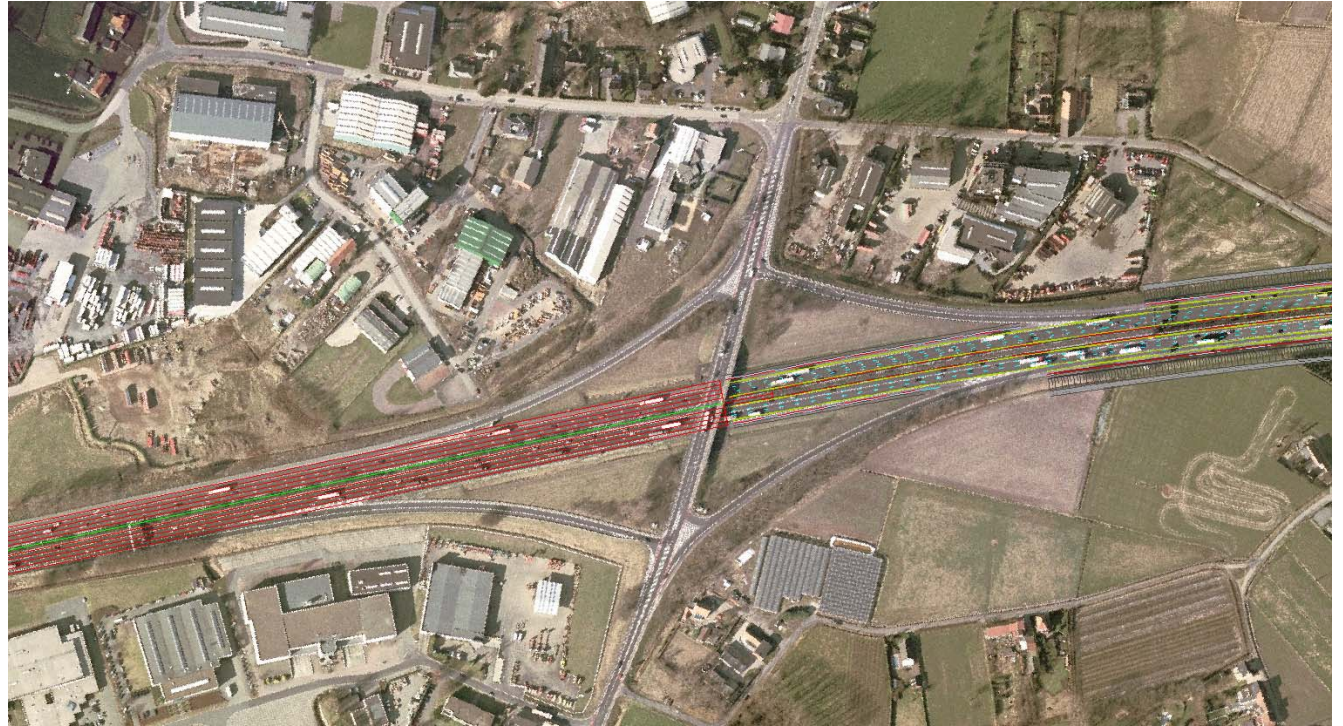


Figuur 40-41

Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17



Ontwerpend onderzoek E17: Vierde rijstrook E17, volwaardige aansluiting Krijgsbaan



3.1.5 / Aansluiting met knooppunt Oosterweelverbinding

Het knooppunt van de Oosterweelverbinding voorziet twee rijstroken richting Kennedytunnel en twee rijstroken richting Oosterweelverbinding. De twee rijstroken richting Oosterweelverbinding zijn gelegen aan de buitenzijde van de E17. De vier rijstroken starten vanaf de op- en afrit met de Krijgsbaan.

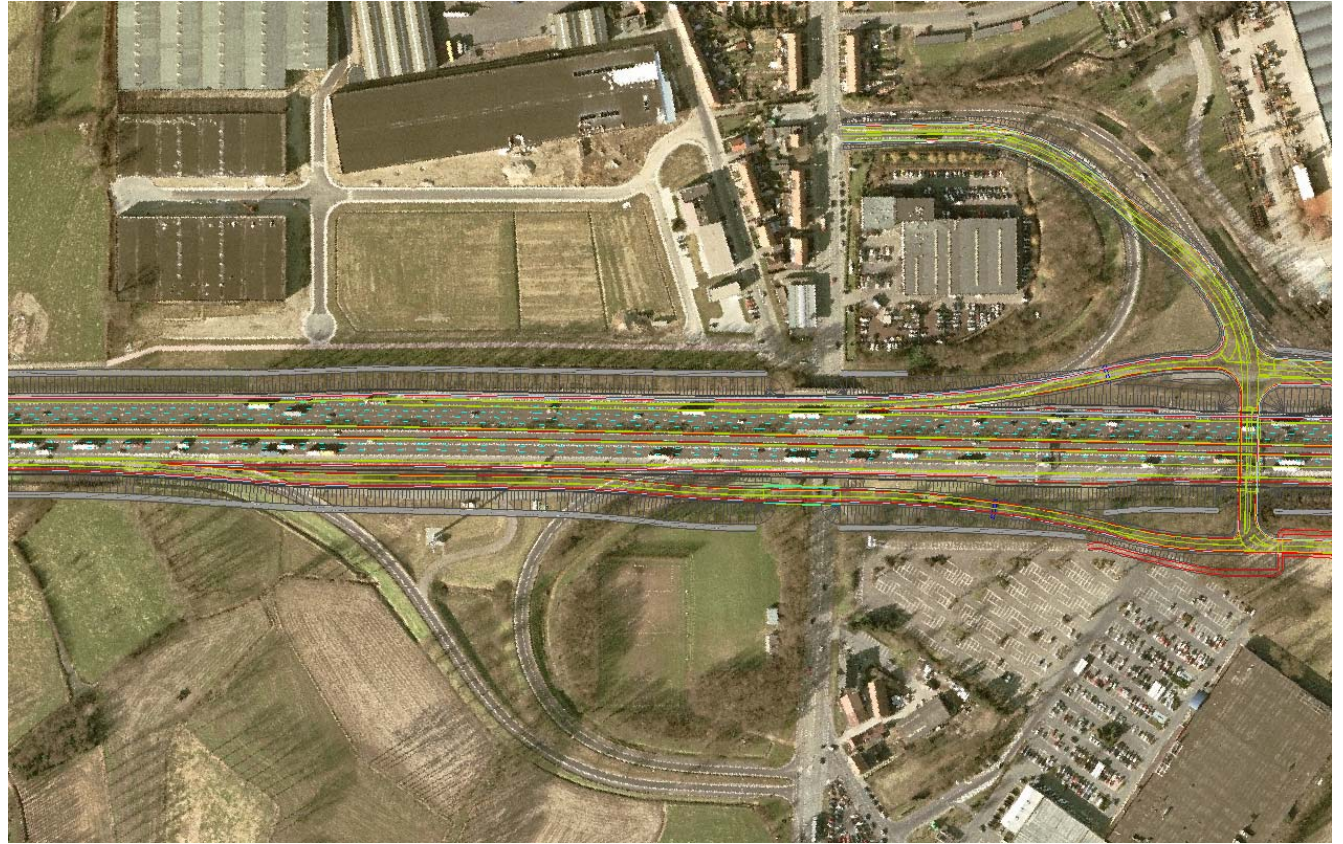
De op- en afrit met de Pastoor Coplaan wordt heraangelegd. Er blijft een gewijzigde oprit richting Gent en een compactere afrit voor het verkeer komende vanuit de richting Gent.

Figuur 42-45

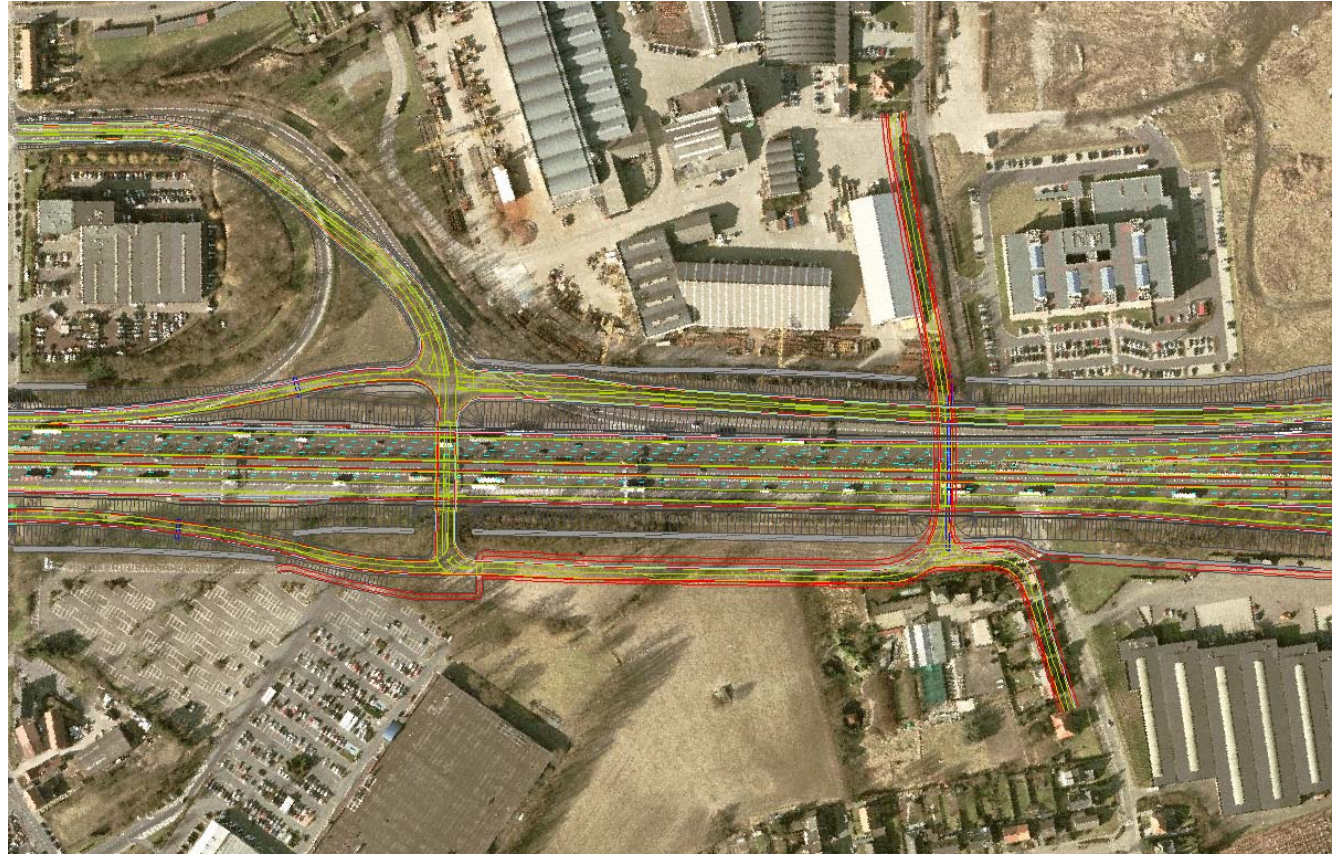
Ontwerpend onderzoek E17: Aansluiting vierde rijstrook op Oosterweelverbinding



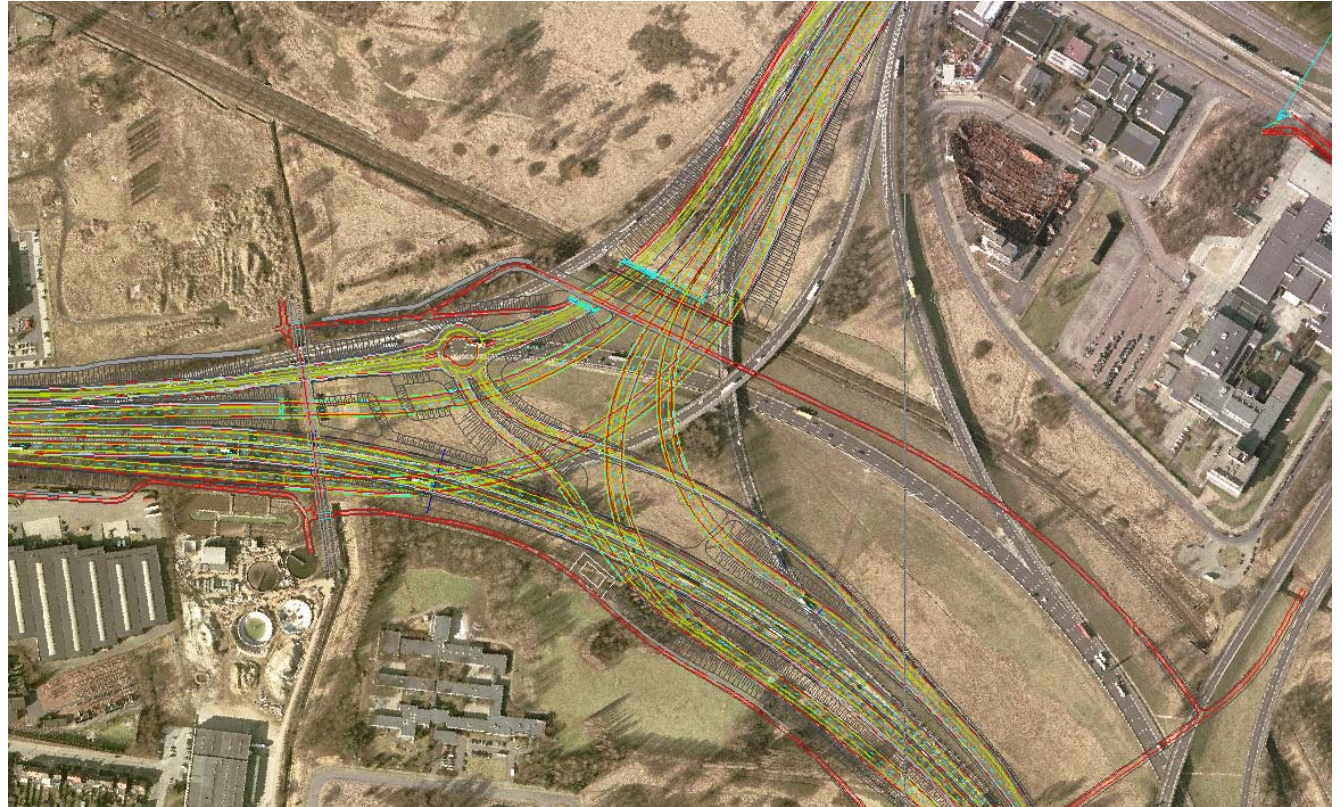
Ontwerpend onderzoek E17: Aansluiting op Oosterweelverbinding



Ontwerpend onderzoek E17: Aansluiting op Oosterweelverbinding



Ontwerpend onderzoek E17: Aansluiting op Oosterweelverbinding



3.1.6 / Bruggen

De bruggen zijn erop voorzien om, buiten het profiel van de E17 tussen het landhoofd en steunpilaren van de brug, een rijweg aan te leggen. Nazicht op het terrein leert dat er voldoende breedte is om twee rijstroken van 3.50 m breedte aan te leggen onder de brug.





Bruggen voorzien van vrije doorgang voor aanleg van parallelweg

Besluit: Omwille van het feit dat het benzinstation niet bereikbaar is vanuit de parallelwegen, en rekening houdend met het feit dat de parallelwegen na het benzinstation vrij kort aansluiten bij de op- en afrit met de Krijgsbaan (rekening houdend met de nodige lengte van de weefzone), stellen we voor om de parallelwegen te laten eindigen voor het benzinstation. Aangezien de Kruibekesteenweg niet wordt aangesloten op de parallelwegen omwille van conflicten omtrent de verkeersleefbaarheid in Beveren, is een doortrekking van de parallelwegen voorbij het benzinstation ook niet nodig. De parallelwegen sluiten wel aan op een extra rijstrook langs de E17.

3.2 / OPTIE VIERDE RIJSTROOK

In dit model wordt ervoor geopteerd de parallelwegen in Sint-Niklaas door te trekken tot voorbij de aansluiting met de N485 tot aan de brug met de Kruibeeksesteenweg. Dit zal worden gerealiseerd in het kader van de realisatie van de Oosttangent. We stellen voor daarna langs beide zijden van de E17 een extra rijstrook aan te leggen. Komende vanuit de richting Antwerpen zal de huidige afslagstrook naar de Krijgsbaan worden doorgetrokken. Komende vanuit de richting Sint-Niklaas wordt een vierde rijstrook aangesloten op het profiel van de aansluiting Oosterweelverbinding.

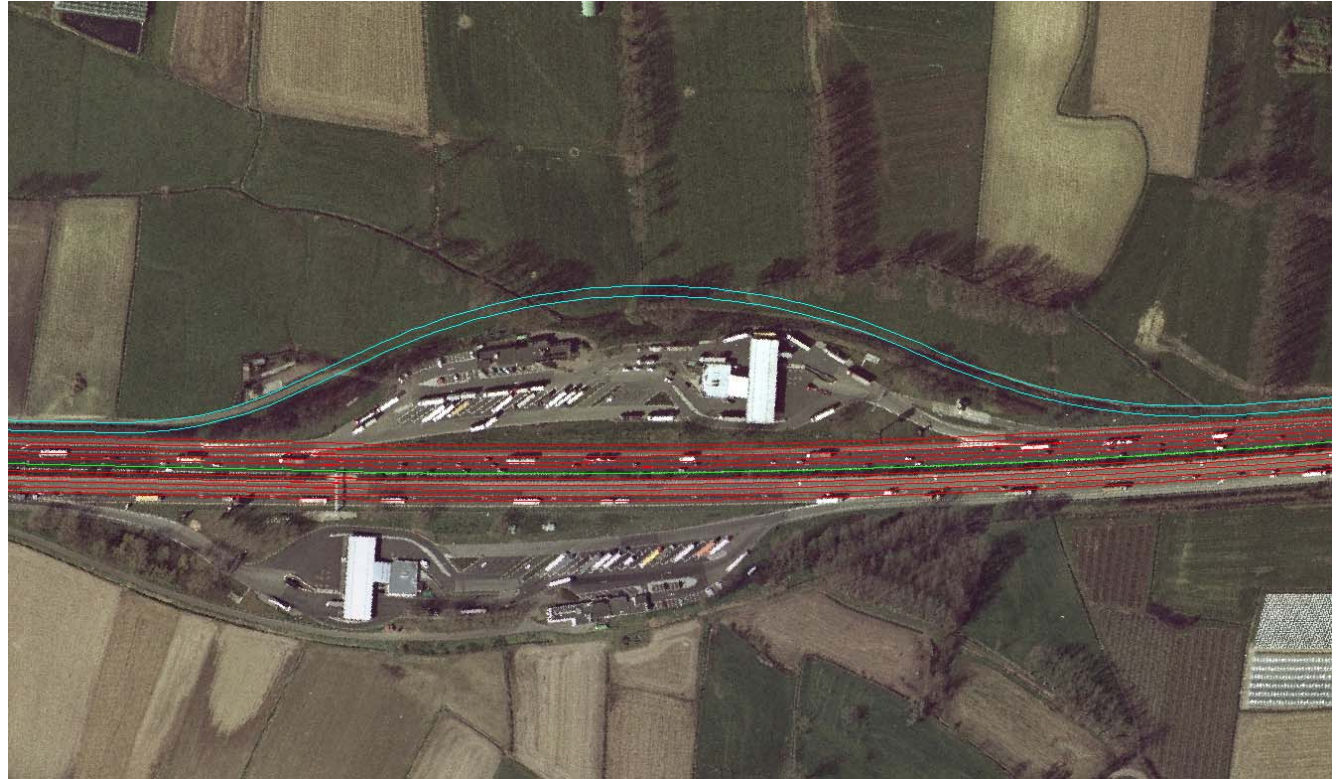
Besluit: De voorkeur gaat uit naar de combinatie van het doortrekken van de parallelwegen en de aanleg van de vierde rijstrook omwille van de ruimtelijke en verkeersplanologische haalbaarheid. De vierde rijstrook zal zo voor extra capaciteit zorgen, en zorgt ervoor dat vrachtwagens die naar de Oosterweelverbinding rijden reeds vroeg genoeg kunnen uitvoegen, en zo ook het doorgaande autoverkeer minder hinderen. We stellen wel voor om een lokale parallelweg aan te leggen op het grondgebied van Beveren in functie van de ontsluiting van de glastuinbouwzone, bereikbaarheid benzinstation personeel en om het verkeer op Heirbaan- Schaarbeekstraat te ontlasten.

Figuur 46-50

Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17 VARIANT 2



Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17 VARIANT 2



Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17 VARIANT 2



Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17 VARIANT 2



Ontwerpend onderzoek E17: Overgang parallelwegen naar vierde rijstrook E17 VARIANT 2



4 / OMLEIDING HOGE BOKSTRAAT SINT-NIKLAAS

4.1 / VISIE: HOGE BOKSTRAAT ONDERDEEL VAN RUITMODEL

In het streefbeeld voor de N403, opgemaakt in opdracht van de provincie, werd voorgesteld de doortochten van Kemzeke en Sint-Pauwels verder in te richten en te beveiligen met poorteffecten om de verkeersleefbaarheid van de N403 te verbeteren. Tevens werd voorgesteld een omleidingsweg aan te leggen rond de Hoge Bokstraat. De aanleg van een omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat heeft voornamelijk als doel de noordzijde van het stedelijk gebied Sint-Niklaas te ontlasten. De verschillende geplande ontwikkelingen aan de noordzijde van de stad, waaronder de Clementwijk, zorgen voor een bijkomende verkeersdruk en vragen om een bijkomende ontsluiting. Uit de modeldoorrekeningen is gebleken dat de aanleg van een omleidingsweg rond de Hoge Bokstraat niet voor een extra verkeersdruk zorgt in Sint-Pauwels en Kemzeke. De omleidingsweg sluit aan op de geplande rotonde aan de Westtangent en op Vlyminckshoek - Patershoek. De mogelijkheid bestaat om een extra aansluiting te voorzien op de omleidingsweg, die een verbinding maakt met de Pijkedreef. Op die manier krijgt het binnengebied Watermolenwijk - waar op termijn ook nog een verkaveling zal worden gerealiseerd - een betere ontsluiting. De Hoge Bokstraat wordt een doodlopende straat, ingericht als zone 30-straat. Het voorstel van de Hoge Bokstraat wordt mee opgenomen in het algemene ontsluitingsconcept voor het Waasland.

Figuur 51

4.1.1 / Kruispuntoplossingen

4.1.1.1 / OPTIE 1: KLUIFROTONDE NAUWSTRAAT – OMLEIDINGSWEG - HOGE BOKSTRAAT – VLYMINCKSHOEK - PATERSHOEK

In deze optie worden de twee kruispunten Nauwstraat - Hoge Bokstraat en de Vlyminckshoek - Patershoek ingericht als een kluifrotonde, waardoor de twee kruispunten worden gegroepeerd. De kluifrotonde wordt uitgerust met vrijliggende fietspaden.

Voordelen

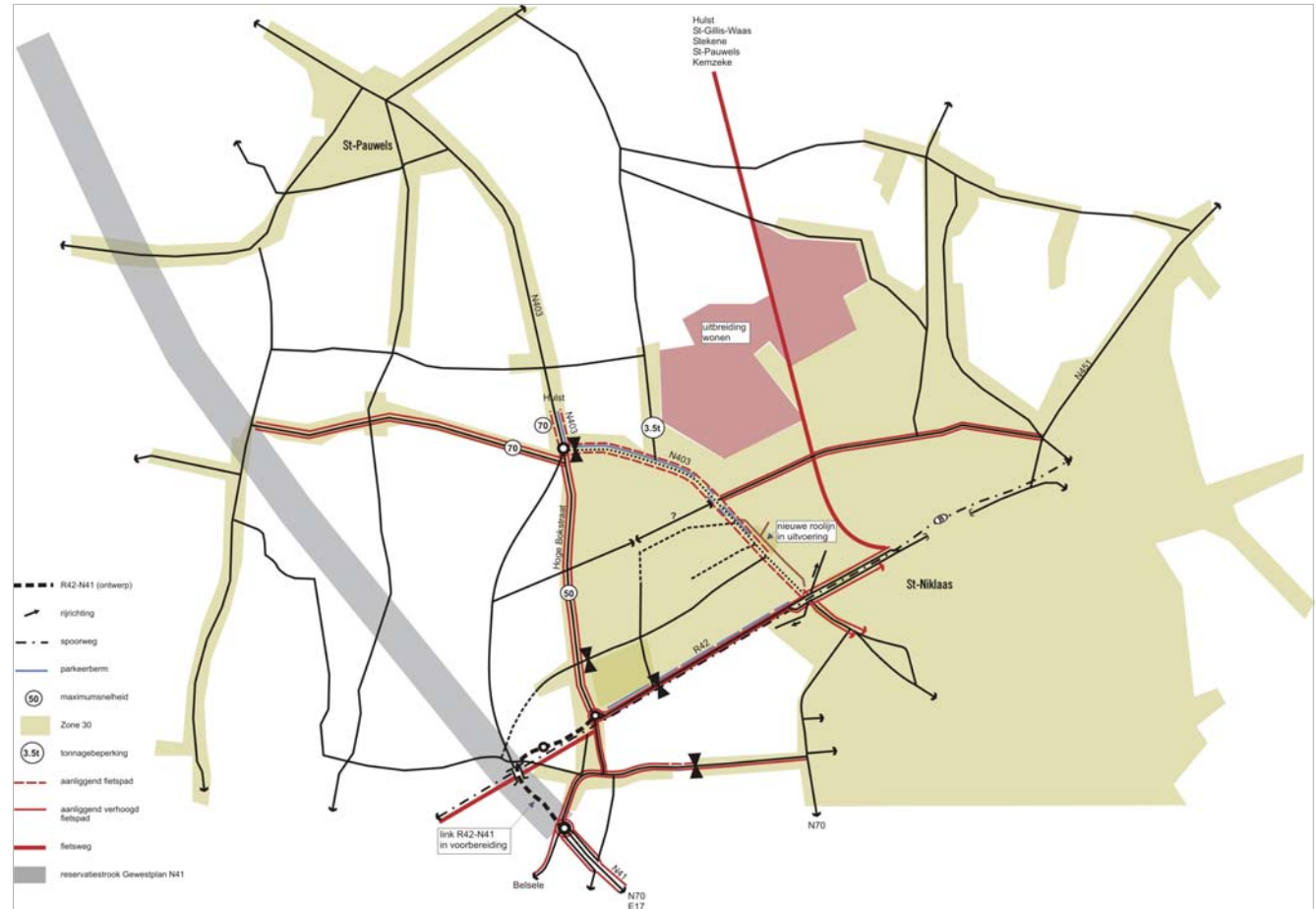
- Beide kruispunten blijven aangesloten, waardoor geen omweffecten ontstaan.
- Betere doorstroming doordat driekwartrijders komende vanuit de richting Sint-Pauwels die de Vlyminckshoek willen inrijden gegroepeerd worden met de tweede rotonde.

Nadelen

- Verkeer komende vanuit de richting Sint-Pauwels dient verplicht gebruik te maken van de tweede rotonde.
- Bus zit mee in het verkeer.
- Ook fietsers dienen kluifrotonde te volgen, wat een beperkt omweffect betekent.

Figuren 52-54

Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas



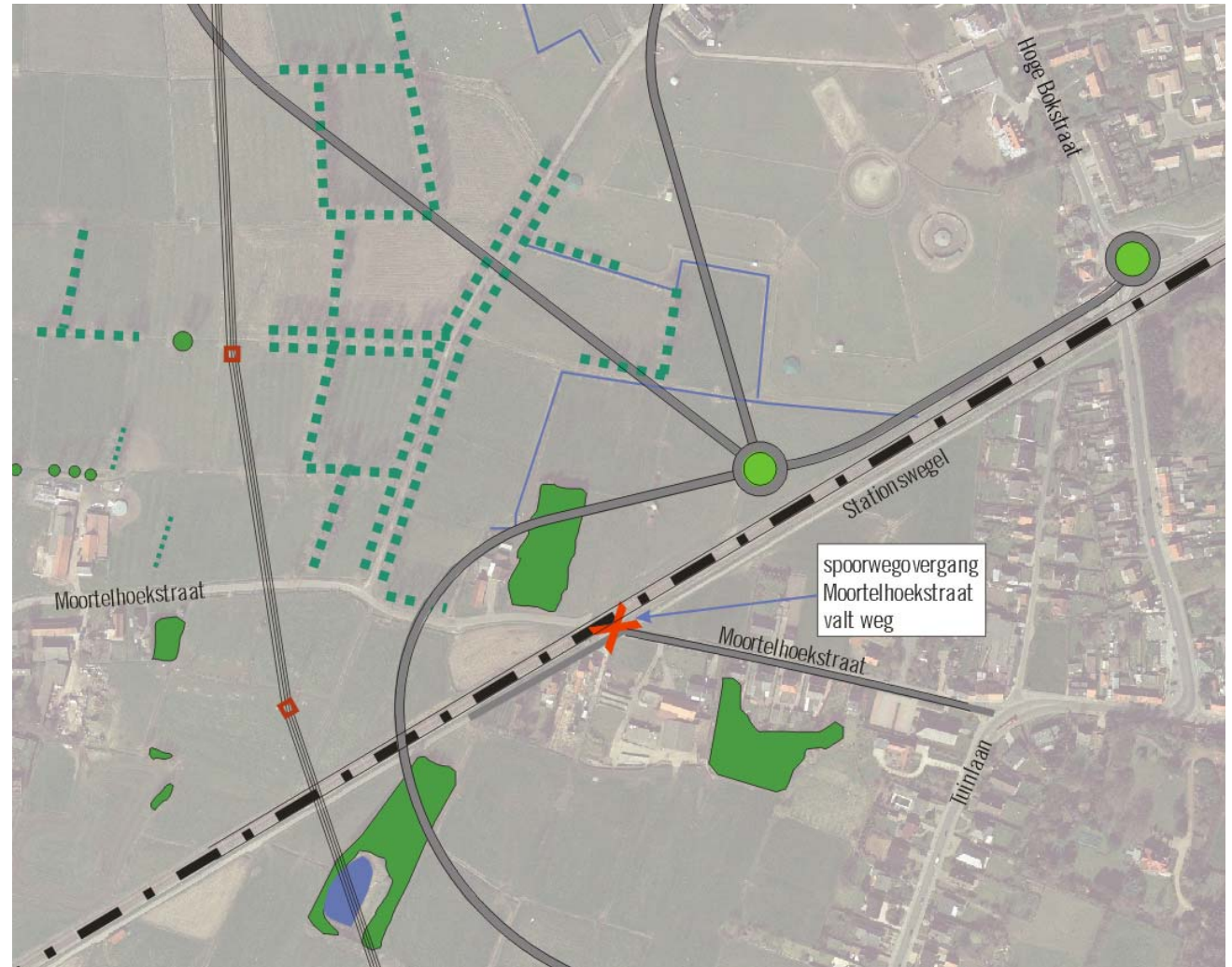
Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas

Optie 1: Kluifrotonde Nauwstraat – omleidingsweg - Hoge Bokstraat – Vlyminckshoek - Patershoek



Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas

Optie 1: Kluifronde Nauwstraat – omleidingsweg - Hoge Bokstraat – Vlyminckshoek - Patershoek



Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas

Optie 1: Kluifrotonde Nauwstraat – omleidingsweg - Hoge Bokstraat – Vlyminckshoek - Patershoek



4.1.1.2 / OPTIE 2: EEN GROTE ROTONDE MET BUSDOORSTEEK VLYMINCKSHOEK

In deze optie (die niet was opgenomen in het streefbeeld voor de N403) wordt voorgesteld de boerderij op de hoek met de Nauwstraat te onteigenen, waardoor ruimte vrijkomt voor de aanleg van één grote rotonde. Ter hoogte van Vlyminckshoek wordt enkel een rechtsin en rechtsuit toegelaten. Verkeer komende vanuit de richting Sint-Pauwels dient via de rotonde te rijden. De bus krijgt doorheen de middenberm een aparte doorsteek met bussluis.

Voordelen

- Verkeer blijft gegroepeerd op kruispunt.
- Rotonde kan voldoende ruim worden gedimensioneerd, wat nu met de rotonde Vlyminckshoek niet mogelijk is.
- Betere doorstroming openbaar vervoer.
- Betere oversteekbaarheid voor de fiets, minder omweffecten.

Nadelen

- Hiervoor zijn meer onteigeningen nodig.
- De linksafbeweging vanuit de Vlyminckshoek richting omleidingsweg is niet mogelijk en dient via een nieuwe lokale ontsluitingsweg te gebeuren.

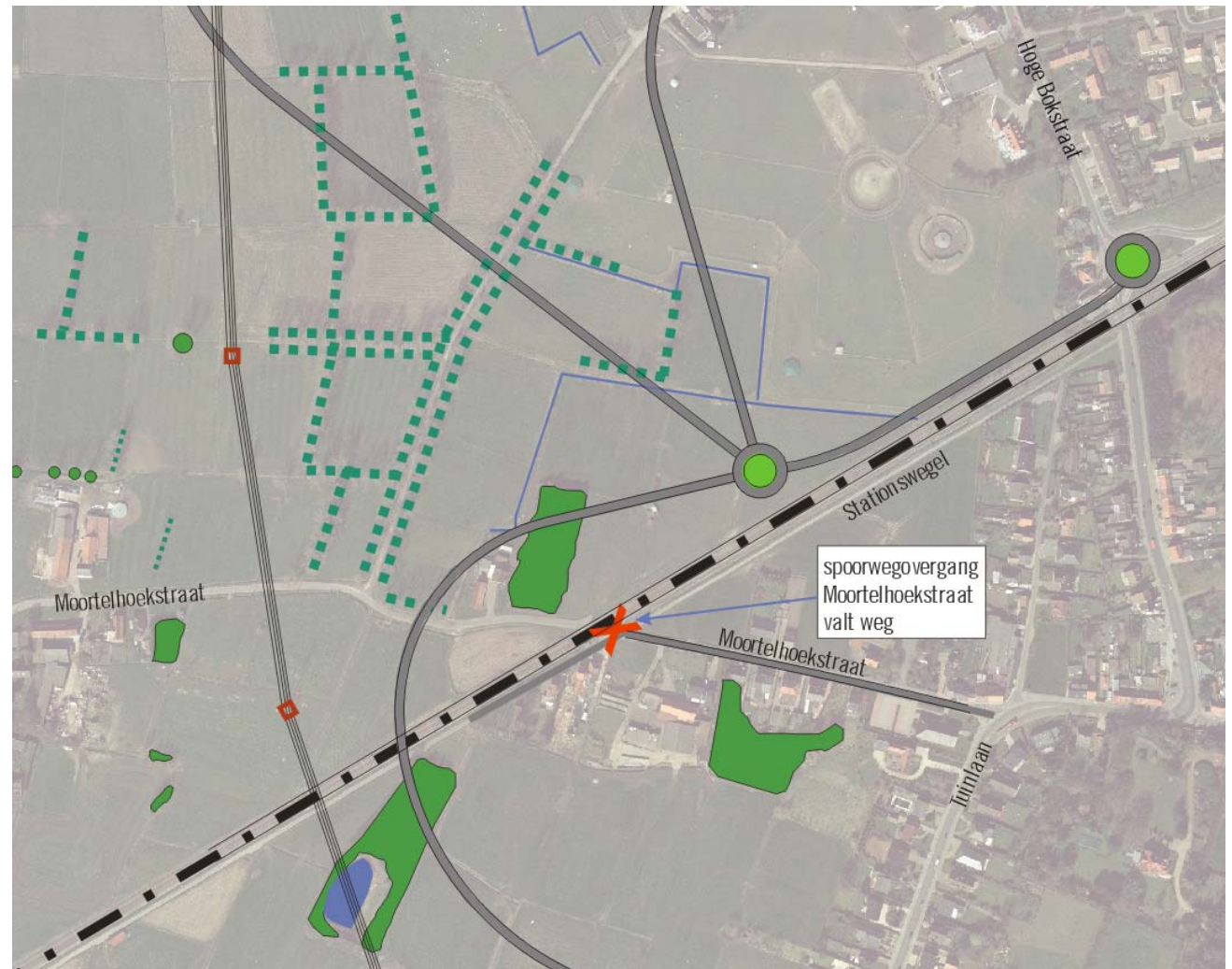
Besluit: Optie 2 biedt heel wat voordelen voor de doorstroming van de bus, maar heeft als groot nadeel dat de omleidingsweg niet kan worden bereikt via de Vlyminckshoek en dat daarvoor een nieuwe ontsluitingsweg doorheen het binnengebied Pijkedreef moet voorzien worden.

Figuren 55-57

Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas
Optie 2: Een grote rotonde met busdoorsteek Vlyminckshoek



Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas
Optie 2: Een grote rotonde met busdoorsteek Vlyminckshoek

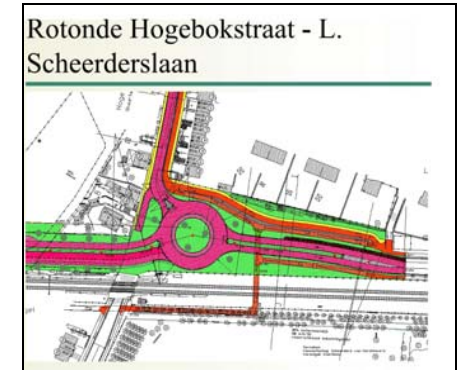
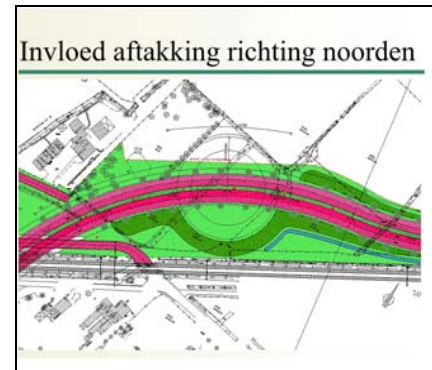


Omleiding Hoge Bokstraat Sint-Niklaas
Optie 2: Een grote rotonde met busdoorsteek Vlyminckshoek



4.1.1.3 / OVERIGE KRUISPUNTEN

- Kruispunt R42, Plezantstraat, lichtengeregeld, oversteekbaarheid hoofdfietsroute Belsele – Sint-Niklaas verbeteren aan de zuidzijde van het kruispunt. Het kruispunt kan gedeeltelijk worden ‘verpleind’.
- Heistraat, behoud lichtengeregeld kruispunt.
- Vlyminckshoek - Hoge Bokstraat: wordt ingericht met rotonde.
- Mogelijkheid voor aanleg rotonde net voorbij Moortelhoekstraat in functie van omleidingsweg Hoge Bokstraat.



Overzicht kruispuntoplossingen westelijke tangent

4.1.2 / Profielen

OMLEIDINGSWEG HOGE BOKSTRAAT

Er wordt geopteerd voor een 2x1-rijweg met groene bermen die ook als pechstrook fungeren. Er dient te worden nagegaan of ventwegen noodzakelijk zijn voor het landbouwverkeer. Er zijn geen rechtstreekse aansluitingen voorzien. Er worden ook geen verticale elementen aangebracht langs de weg (geen bomen, verlichtingspalen). Indien mogelijk wordt de weg zelfs wat verdiept aangelegd in het landschap.

4.1.3 / Bespreking ontwerp en gewenste ruimtelijke inpassing

4.1.3.1 / TRACÉ 1

De nieuwe omleidingsweg volgt zoveel mogelijk de percelering van het landschap, waardoor geen onregelmatige restpercelen overblijven. Bovendien wordt waar mogelijk rekening gehouden met de vele kleine landschapselementen. De weg loopt eerst parallel met de Omloofdreef om net voor het kasteel af te buigen, en met een ruimere boog aan te sluiten op het kruispunt Vlyminckshoek. De dreef van het kasteel wordt doorgetrokken en opnieuw voorzien van bomen. Het dwarsen van de rechthoekige percelen en paden wordt geaccentueerd door het aanbrengen van kleine landschapselementen.

Bij het kruisen van de Molenbeek wordt een faunapassage voorzien. Het gedeeltelijk aansnijden van het bosje ter hoogte van de Nauwstraat wordt gecompenseerd door het bos uit te breiding richting achtertuinen Hoge Bokstraat.

4.1.3.2 / TRACÉ 2

Dit tracé loopt parallel met de Hoge Bokstraat zodat de ruimtelijke impact op het achterliggende landbouwgebied beperkt wordt. Het kruispunt Omloofdreef wordt beveiligd met een middenberm zodat een veilige fietsoversteek mogelijk wordt. Er is geen aansluiting voorzien voor het autoverkeer. Door de weg wat verdiept aan te leggen en het maaiveld aan te passen, kan de impact van de weg naar de achterkant van de woningen worden beperkt. Door een grondtalud aan te brengen, kan het rolgeluid van de weg worden beperkt.

Besluit: Gezien de reeds geplande aansluitingsmogelijkheden van de Westtangent en de aansluiting van Vlyminckshoek, is een compact tracé aan de achterzijde van de Hoge Bokstraat het meest aangewezen. Hoe verder het tracé van de woningen is gelegen, hoe groter de impact op landschap en landbouw.

5 / PARALLELWEG E34 STEKENE - SINT-GILLIS-WAAS

5.1 / HUIDIG DWARSPROFIEL PARALLELWEG IN OVEREENSTEMMING MET GEWENSTE FUNCTIE VAN DE WEG, UITWIJKHAVENS VOOR LANDBOUWVERKEER ZORGEN VOOR VERBETERDE DOORSTROMING

Langsheen de E34 zijn tussen Stekene en Beveren parallelwegen aangelegd met een breedte die twee grote voertuigen toelaat elkaar te kruisen. De ontworpen snelheid bedraagt 70 km/uur. Het profiel is zeker in overeenstemming met de rol die deze weg dient te vervullen als lokale verbindingsweg. Het probleem van het landbouwverkeer op deze weg kan worden opgelost door het aanbrengen van uitwijkhavens voor het landbouwverkeer.

5.2 / PARALLELWEG E34 NIET MEER ALS BOVENLOKALE FIETSRROUTE

Wat de fiets betreft stellen we voor het fietspad langs de E34 tussen Drieschouwen en Beveren niet meer via de E34 te laten verlopen, maar de Watergang als fietsroute verder uit te bouwen. Hiervoor dient een missing link te worden ingevuld tussen Braderik en Hoefdham.

5.3 / ONTSLUITING BEDRIJVENTERREIN STEKENE

Met het oog op een verbeterde ontsluiting van het bedrijventerrein van Stekene wordt vanuit de rotonde Oost-Eindeken - Drieschouwen een lokale ontsluitingsweg aangelegd, aansluitend op de Burchtakker. Het tracé van deze ontsluitingsweg volgt de huidige percelering, waardoor de impact op de omgeving beperkt blijft. In Drieschouwen geldt een tonnagebeperking.

BESLUIT

1 / COMBINATIE VAN DOORTREKKEN PARALLELWEGEN SINT-NIKLAAS EN EXTRA RIJSTROOK E17 ZORGT VOOR BETERE DOORSTROMING

In de oriëntatienota werd als probleem geschetst dat de E17 vandaag een grote verzadigingsgraad kent met file tot het gevolg, waardoor de Liefkenshoektunnel niet bereikt kan worden als alternatieve route en ook de bereikbaarheid van de Waaslandhaven in het gedrang komt. We stellen dan ook voor om de parallelwegen in Sint-Niklaas door te trekken tot net voorbij de aansluiting met de N485. Dit kan worden gerealiseerd in het kader van de realisatie van de Oosttangent.

De parallelwegen sluiten nadien aan op een vierde rijstrook langs de E17 in beide richtingen. We zijn van mening dat de aanleg van een vierde rijstrook en het aanpassen van de infrastructuur in de bocht van Zwijndrecht (voorstel oosterweelverbinding) er op korte termijn kan voor zorgen dat de haven en de Liefkenshoektunnel beter bereikbaar wordt en dat de file naar de Kennedytunnel ook meer te beheersen valt. Verder zullen de geplande aanpassingen aan de E34 (parallelwegen, nieuwe aansluiting westelijke ontsluiting Waaslandhaven) er ook voor zorgen dat de Waaslandhaven beter wordt ontsloten. Deze maatregelen zijn op een relatief korte termijn haalbaar zonder aanpassing van de bruggen, de huidige doorlopende pechstrook kan omgevormd worden tot extra rijstrook (extra capaciteit van 2300 pae) zonder veel terreininname. Bovendien kan via dynamische signalisatie boven de autosnelweg het verkeer richting Waaslandhaven en Liefkenshoektunnel op tijd worden aangestuurd.

2 / LOSKOPPELING VAN HAVENONTSLUITING EN WAASLAND GEWENST

Uit het ontwerpend onderzoek is duidelijk gebleken dat het aansluiten van de nieuwe ontsluitingsweg voor het Waasland op het knooppunt Stenengoot of 'druppel' met de R2 vrij complex is. De aanpassing van de druppel met de R2 lijkt daarin nog het meest realistisch zonder grote aanpassingen. Bovendien is er een opportuniteit aangezien het knooppunt zal worden aangepast met grotere bochtstralen. Nadeel blijft nog steeds de nodige keerbeweging via de rotondes aan de havenweg, maar op zich kan dat nu net ook een manier zijn om een te vlotte verbinding en dus gevaar op kortsluiting tussen het hoofdwegennet tegen te gaan.

De aansluiting met het geplande knooppunt Stenengoot daarentegen biedt de mogelijkheid een volledig nieuw knooppunt te bouwen. Toch zijn er ook hier beperkingen. Omwille van de te grote ruimtelijke impact van een volwaardig knooppunt en de zorg om over voldoende afwikkelingscapaciteit te kunnen beschikken, werd ervoor geopteerd ook het druppelconcept toe te passen. Uit het onderzoek blijkt dat het zeer moeilijk en complex is hier nog de ontsluitingsweg aan te koppelen. Bovendien zou hierdoor ook de hele MER-procedure moeten worden overgedaan.

Naast de problemen in verband met praktische en planologische haalbaarheid, is het ook vanuit verkeerskundig standpunt niet evident om de secundaire weg rechtstreeks te koppelen met een primaire weg. Daarbij zouden twee functies met elkaar worden gemengd, enerzijds de ontsluiting van de haven en anderzijds de ontsluiting van het Waasland. Het is beter deze twee functies van de weg uit elkaar te houden.

Er wordt besloten de nieuwe ontsluitingsweg niet rechtstreeks aan te sluiten op de R2 of de westelijke ontsluitingsweg van de Waaslandhaven.

3 / AANSLUITING NIEUWE SECUNDAIRE WEG OP KNOOPUNT N450

Rekeninghoudend met het principe van het loskoppelen van de havenontsluiting en het Waasland op de E34, blijven nog twee aansluitingsmogelijkheden over. Enerzijds een aansluiting op de N451, met een compacte omleiding rond Vrasene, en anderzijds een aansluiting op de N450 met een 'omleiding' rond Beveren.

Het tracé via Vrasene is compacter en heeft dus een minder grote ruimtelijke impact, al moet hiervoor wel een nieuw tracé worden onteigend buiten het gewestplantracé.

Op verkeerskundig vlak zijn er echter meer argumenten voor een tracé aansluitend op het knooppunt N450. De winst op het vlak van doorstroming en verkeersleefbaarheid is groter in de doortocht van Beveren. Bovendien sluit dit tracé ook het meest aan op de logische aanrijroutes naar de haven en de E34. Enkel de verbinding richting Gent is beperkt, al kan dit worden opgelost door vanuit het knooppunt met de R2 een rechtstreekse afrit te voorzien naar de secundaire weg. Verder sluit dit tracé aan op het huidige op- en afrittencomplex met de E34-N450. Verkeerskundig gezien gaat de voorkeur uit naar een tracé aansluitend op het kruispunt E34-N450.

4 / BEBOUWDE BAND BEVEREN OPGEDEELD IN RUSTIGE STILLE KAMERS, MET DE N70 ALS OPENBAARVERVOERAS

Na realisatie van de secundaire weg bestaat de mogelijkheid de doortocht van Beveren autoluwer te maken en de rol van het openbaar vervoer te versterken. Ook op het parallelle traject op de rug van de bebouwde band zijn er kansen om de huidige sluiproutes te doorbreken. Door het nemen van circulatiemaatregelen bestaat de mogelijkheid de bebouwde band van Beveren op te delen in rustige stille kamers, elk met hun eigen toegang tot de secundaire ontsluitingsweg.

5 / COMPACTE OMLEIDINGSWEG HOGE BOKSTRAAT IN FUNCTIE VAN NOORDELIJKE ONTSLUITING STEDELIJK GEBIED SINT-NIKLAAS

Gezien de reeds geplande aansluitingsmogelijkheden van de Westtangent en de aansluiting van de Vlyminckshoek, is een compact tracé aan de achterzijde van de Hoge Bokstraat het meest aangewezen. Hoe verder het tracé van de woningen is gelegen, hoe groter de impact op landschap en landbouw. Wat betreft de kruispuntoplossingen voor de Vlyminckshoek, gaat de voorkeur naar één grote rotonde met aparte doorsteek voor de bus.

ALGEMEEN BESLUIT

- Doortrekken parallelwegen E17 vanaf Sint-Niklaas tot aan de Kruibeeksesteenweg. Er wordt geen aansluiting voorzien van de Kruibeeksesteenweg met de parallelweg. Vanaf de Kruibeeksesteenweg gaat de parallelweg over naar een vierde rijstrook die aansluiting geeft met het profiel van de Oosterweelverbinding.
- Aanleg parallelwegen E34 met nieuwe westelijke ontsluitingsweg voor de Waaslandhaven
- Aanleg oostelijke ringweg Sint-Niklaas
- Aanleg nieuwe verbindingsweg tussen N70 en de N34 aansluitend op het knooppunt E34-N450. De weg volgt het gewestplantracé tot aan de R2 en buigt dan af richting N450.