Complex project ECA
Webinar bufferlandschap: vragen en antwoorden – 9 mei 2023

Datum:	9 mei 2023
Auteur:	Conny Deneweth (DenS Communicatie)
Document:	ECA30-MOW-0003-Webinar Bufferlandschap-ALG-PRS-0103.docx
Aantal deelnemers:	26

1. CONTEXT

Op dinsdag 9 mei 2023 vond een webinar plaats over het Bufferlandschap van ECA. Maarten Goris (omgevingsmanager ECA) schetste inleidend kort de doelstellingen en hoofdprojecten van ECA. Vervolgens gaf Sven Augusteyns (stedenbouwkundige en expert cocreatie, bureau OMGEVING) uitleg over het bufferlandschap.

Tijdens de toelichtingen en de vragenronde stelden de deelnemers vragen via de chat. Wie dit wenste, kon daarna ook mondeling tussenkomen.

In deze nota leest u deze vragen van de deelnemers en de antwoorden van Maarten Goris en Sven Augusteyns.

2. VRAGEN EN ANTWOORDEN

2.1. Fietsroutes

Oud Arenberg

Denis Malcorps:

- Ik snap niet waarom dat fietspad met die fietstunnel langs de Oud Arenberg moet gaan? Laat dat fietspad via de Pillendijk, Hogen Dijk en achter de landschapsheuvel gaan. Als je het fietspad van de haven doortrekt door de Putten, krijg je alleen maar meer verstoring van het natuurgebied (wat net geprobeerd wordt te verminderen door de wegen daar af te schaffen)

Brian Waterschoot:

- Ik sluit me hierbij aan. In het begin was er geen doorsteek ter hoogte van de Putten gecreëerd. Hierover is heel veel overleg gepleegd. Tijdens deze vergadering worden geen alternatieven voorgesteld en wordt geen rekening gehouden met de opmerkingen van de partijen van het Verbond. Vanuit Doel 2020 kunnen we niet akkoord gaan met een tunnel en het toelaten van functioneel fietsverkeer door de Putten.
  Maarten Goris: De bewoners van Oud Arenberg hebben hierover inderdaad opmerkingen gemaakt in

een eerder overleg. Vanuit fietsoogpunt is dit wel een goed voorstel. Ook de Fietsersbond vindt het een goed idee. En vanuit het ontwerp van het bufferlandschap is dit voorstel beter dan het ontwerp dat vroeger voorlag met veel meer fietstunnels.
Het is goed dat Doel 2020 het standpunt hier nog even herhaalde. We trekken de discussie hierover niet opnieuw open in dit forum.

Denis Malcorps:

- Wordt mijn voorstel voor het fietspad via Pillendijk - Hogen Dijk en achter het gebied meegenomen? Op welke fora wordt dit opgenomen?
  Maarten Goris: Dit gebeurt in overleg met de gemeente Beveren via bilateraal overleg met Doel 2020.

Omgeving E34

Paul Tusschans:

- Waarom is er geen veilig functioneel fietspad ten noorden van de E34 voorzien om van Verrebroek naar Antwerpen te fietsen? Er is voldoende plaats beschikbaar en het fietspad is er vroeger steeds geweest (gescheiden van het vrachtverkeer, zonder kruisingen).
  Sven Augusteyns: Dit maakt deel uit van de bespreking van het Complex Watermolen
  Sven Heyndrickx (gemeente Beveren): Er zijn ideeën om fietsverbindingen ten zuiden van de E34 te leggen. Dit zit mee in de onderzoeksfase van het GRUP E34.
- Het fietspad dat op de kaart is aangeduid als stippellijn is levensgevaarlijk.
  Een fietsverbinding ten zuiden van de E34 is een te grote omweg en vraagt nog meer gevaarlijke kruisingen.
- Ik fiets regelmatig van Verrebroek naar 3M (Canadastraat). In de loop der jaren is langs deze route steeds meer activiteit bijgekomen. Er zijn 3 kruisingen met vrachtwagens. Waarom kan de stippellijn ten noorden niet herdacht worden zodat het veiliger en conflictvrijer is. Daar ligt nu al een mountainbikepad en er is geen enkele kruising met vrachtverkeer.
  Maarten Goris koppelt deze vraag terug binnen het Departement MOW, dat trekker is voor het project uitbreiding E34. Iemand van Dept MOW zal daarna opnieuw contact opnemen met Paul Tusschans.

2.2. Milderen van de geluidshinder ter hoogte van Verrebroek

Paul Tusschans:

- Ik mis een degelijk geluidsscherm voor de inwoners van Verrebroek, welke nu reeds veel geluidsoverlast hebben van de haven. Waarom is de dijk niet gebracht naar 24mTAW? Men doet de bomen weg op Drijdijck o.w.v. predatoren, maar schijnbaar is dit belangrijker dan de nachtrust van de mensen.
  Sven Augusteyns: De hoogte van de dijken wordt bepaald door de breedte die we hebben om er een dijk op te bouwen en door de ondergrond. Hierover werd een erg gedetailleerde oefening gemaakt. Rekening houdend met de twee vermelde parameters is de dijk altijd zo hoog mogelijk ontworpen. Op sommige plekken kunnen we naar 18mTAW gaan, op andere is dat wat lager.
  De buffering van de haven zelf ter hoogte van Verrebroek gebeurt o.m. door een hogere dijk aan het Spaans Fort.
- Er bestaan voldoende technieken om onstabiele ondergronden stabiel te maken.
  Sven Augusteyns: Die zijn ook allemaal verkend. Er werden ook geotechnische modelleringen gemaakt. De situering van de dijk ten opzichte van het natuurgebied is ook bepalend. Als met heipalen en microboringen gewerkt wordt, kan dit een verstoring van de natuurgebieden teweegbrengen. We hebben er wel naar gestreefd om de dijken overal zo hoog mogelijk te maken.
  Maarten Goris: Qua geluid speelt ook de afstand t.o.v. de geluidsbron en de ontvanger. Een buffer kan een geluidswerend effect hebben, maar de geluidsbron én de ontvanger moeten zich dan allebei dicht bij de

buffer situeren. Een hogere buffer zal het geluid bij een verdere afstand nauwelijks of niet verminderen. Bomen op de buffer zullen wel een effect hebben omdat ook het visuele aspect speelt in het waarnemen van geluidshinder.

- Waarom wordt dan geen bijkomende constructie op de dijk geplaatst zoals dit meer noordelijk het geval is? Het behoud van nieuw natuurgebied is schijnbaar belangrijker dan de rust van de inwoners.
  Maarten Goris nuanceert de opmerking over natuur. Het behoud van natuurgebied speelt. Maar als we natuur innemen voor een buffer, moet die elders gecompenseerd worden op landbouwgebied. Het is ook de bedoeling om landbouw te sparen. Daarom wordt de buffer binnen ECA ruimtelijk binnen de grens van de haven gehouden.
  Zoals gezegd, zal een constructie boven op de dijk zal qua geluid nagenoeg geen verschil maken gezien de afstand van de ontvanger tot de buffer. Wel plaatsen we zo veel mogelijk bomen op de dijk.
  Sven Augusteyns: Stabiliteitstechnisch is het niet evident om boven op de dijk nog extra schermen te plaatsen. De dijk zou kunnen bezwijken. Daarom werd voor een natuurlijk dijk en een holle dijk gekozen.

2.3. Auto- en vrachtverkeer

Denis Malcorps:

- Hoeveel toegangen voor auto's zullen er nog zijn van Doel/Kieldrecht/Verrebroek naar de westelijke ontsluitingsweg? Ik tel er nu 1 of 2?
  Sven Augusteyns: Er worden twee aansluitingen voorzien. Vanuit de Schoorhavenweg kan worden aangesloten op het Complex Watermolen. Aan de Nieuwe Dijkstraat is er een toegang naar de westelijke ontsluitingsweg.
- Het Watermolencomplex is nu niet op de kaart aangeduid?
  Sven Augusteyns: Toch wel. Het is als stippellijn ingetekend omdat het nog in onderzoek is.
- Wordt aan het Complex Watermolen dan een nieuwe aansluiting dan naar de E34 voorzien?
  Sven Augusteyns: Inderdaad. Zo vermijden we dat vrachtverkeer door Verrebroek en Kieldrecht rijdt.
  Maarten Goris: Het is de bedoeling om havenverkeer in de haven te houden. Daarom zijn er geen extra toegangen voorzien en worden de dorpskernen gespaard. Dat is een belangrijke meerwaarde van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, als deel van ECA.

2.4. Toegankelijkheid van de dijk voor de zonnetrein

Arnold Verbist:

- Ik ben vooral geïnteresseerd in het traject van de Zonnetrein. Kan die blijven rijden van Doel via Oud Arenberg naar Drijdijck - Spaans Fort en zo naar Verrebroek. Blijven die gewone wegen er toegankelijk?
  Sven Augusteyns: Ter hoogte van Drijdijck is er begrazing en worden vossenrasters geplaatst. Het gemotoriseerd verkeer zal er geknipt worden. Er is enkel een doorgang voor onderhoudsvoertuigen voorzien. Dat betekent waarschijnlijk dat de zonnetrein er niet zal kunnen doorrijden.
- Zou jammer zijn. De zonnetrein rijdt nu ook op de Scheldedijken.
  Maarten Goris bekijkt dit verder en neemt het daarna via mail op met Arnold Verbist.

2.5. Engelsesteenweg

François Pauwels

- Blijft de bestaande Engelse Steenweg naar Doel bestaan en komt de bufferdijk dan volledig richting haven?
  Sven Augusteyns: De gracht van de Engelsesteenweg vormt een dwingende grens van de haven. Binnen de beschikbare ruimte tussen Engelsesteenweg en tweede getijdendok is een dijk van 18m TAW hoogte voorzien. Daarnaast komt een dubbelrichtingsfietspad tussen de Engelsesteenweg en de bufferdijk. Om die te kunnen realiseren, wordt de rijweg van de Engelsesteenweg een klein beetje verschoven naar de locatie van de oude trambedding.

2.6. Timing

Jan De Smit:

- Is de timing voor het volledige project al bekend of enkel die voor Drijdijck en het Spaans Fort?
  Maarten Goris: Voor de beperkte dijkverschuiving aan Drijdijck is een vergunning aangevraagd. De werken starten er dit najaar. De andere delen van buffer hangen samen met ECA. Deze werken gebeuren gefaseerd. Eerst wordt de westelijke ontsluiting gerealiseerd. Dit verloopt parallel met de realisatie van de buffer.
  De werken voor de Westelijke ontsluiting Waaslandhaven en Containercluster Linkerscheldeoever nemen samen mee dan 10 jaar in beslag. Binnen die termijn wordt het volledige bufferlandschap gerealiseerd.

Arnold Verbist:

- Wanneer wordt dan met het dok gestart?
  Maarten Goris: Voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven verwachten we een openbaar onderzoek van het ontwerp-projectbesluit in 2024. De verdere timing kunnen we nu nog niet met zekerheid meegeven. Met de aanleg van een nieuw dok wordt in de eerstkomende jaren nog niet gestart.

Paul Tusschans:

- Is dit ontwerp of al beslist /goedgekeurd?
  Maarten Goris: Neen. Dit ontwerp van bufferlandschap gaat mee in de adviesronde voor ECA. Op basis van de adviezen passen de onderzoekers het aan. Daarna neemt de Vlaamse Regering een voorlopige beslissing en gaat het dossier in openbaar onderzoek. Dit kan eventueel tot enkele bijkomende aanpassingen leiden. Pas daarna volgt de definitieve goedkeuring.