

# AGENTSCHAP WEGEN & VERKEER

Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen  
Koningin Maria Hendrikaplein 70 bus 81  
9000 Gent  
Tel. 09 276 26 00  
wegen.oostvlaanderen@vlaanderen.be  
www.wegenenverkeer.be

## PROJECTNOTA ONTEIGENINGEN

////////////////////////////////////  
**Betreft: Aanleg Oostelijke Tangent in Sint-Niklaas en Temse**  
////////////////////////////////////

*Bijlage bij het voorlopig onteigeningsbesluit van ..... .. voor de realisatie van onteigeningen op het grondgebied van de gemeente Sint-Niklaas en Temse, voor de aanleg van de Oostelijke tangent, de verlenging van de parallelwegen, langsheen de E17, N70, R42 en voor de verbinding tussen N70 en E17*

### 1. Beschrijving van het project en van de te realiseren werken

#### **Redenen van het project**

De volgende probleemstelling is een opsomming van conclusies uit de studie Mobiliteit op de weg in het Waasland van oktober 2008 uitgevoerd in opdracht van Interwaas en de startnota volgens het mobiliteitsdecreet voor het wegenisontwerp Oostelijke Tangent. Ook de plan MER voor het GRUP Oostelijke Tangent heeft de mobiliteit in de omgeving, bestaande en toekomstige toestand onderzocht.

#### Probleem 1. sluijverkeer in het Waasland

Het Waasland kampt met sluijverkeer in de zone tussen E17 en E34. De oorzaak hiervan is terug te vinden in de mobiliteitsproblemen rond Antwerpen. Om het verkeer dat zich binnen de zone bevindt, bijvoorbeeld op de N70, vlot te draineren naar de E17 of naar E34 is gekozen voor een kamstructuur waarbij de E34 en E17 de kammen vormen en tangenten de tanden. Dit was de conclusie van de studie 'Mobiliteit op de weg in het Waasland' van oktober 2008 in opdracht van Interwaas. Twee van de kammen zijn de Westelijke en Oostelijke Tangent te Sint-Niklaas, naast de verbinding N70/E34.

#### Probleem 2. doorstroming op de N70 tussen R42 en N16

De zone op N70 tussen R42 en N16 is overbelast en vormt een knelpunt voor een vlotte drainage naar de E17. Het knelpunt vormt ook een probleem voor een vlotte bereikbaarheid van de bedrijventerreinen Europark Zuid, Europark Oost, Europark Noord te Sint-Niklaas.

### Probleem 3: leefbaarheid van de kern Sint-Niklaas

De N16 verbindt de A12 met de E17 en loopt verder door tot aan de N70. Aan de N70 loopt de N16 over in de Parklaan die als rechtstreekse invalsweg naar de Markt leidt. Veel doorgaand verkeer naar het noorden van het Waasland neemt de N16, de Parklaan, Markt, Parkstraat, Plezantstraat naar de N403. Dit doorgaand verkeer zorgt voor leefbaarheidsproblemen in het centrum van Sint-Niklaas. Een vervollediging van de ring rond Sint-Niklaas door middel van de Oostelijke en Westelijke Tangent. De Westelijke Tangent is reeds uitgevoerd.

De N70 tussen R42 en N16 is op dit ogenblik zodanig belast, onder andere met doorgaand verkeer, dat de leefbaarheid sterk in het gedrang komt.

### Probleem 4: kruispunt N16 met de Hoogkamerstraat te Temse is overbelast

Het kruispunt N16 met de Hoogkamerstraat is tijdens de spits overbelast. De zeer drukke N16 in combinatie met de aantakking van het belangrijke bedrijventerrein TTS en de kern van Temse, is zeer moeilijk af te wikkelen op het lichtengeregeld kruispunt. Tijdens de spits vormen zich lange wachtrijen, regelmatig zelfs tot op de parallelweg E17, wat tot zeer onveilige situaties leidt. Recente aanpassingen zoals het verlengen van de linksafslagstrook richting TTS hebben wat soelaas gebracht, doch zijn onvoldoende gebleken om de situatie op te lossen. Uit de studie "fileproblematiek op afritten snelwegen Vlaanderen 2014-2015" uitgevoerd door het Vlaams Verkeerscentrum blijkt dat ten gevolge van de problemen op de N16 er een risico is van terugslag op de afrit van de E17 en er nu reeds een zeer duidelijke fileterugslag is tot minstens op de uitvoegstrook.

### Probleem 5. onveilige aansluiting fietsers op kruising N70/R42

De huidige configuratie van de aantakking van de R42 op de N70 is vooral gericht op een vlotte uitwisseling van het gemotoriseerd verkeer. Fiets- en voetgangers hebben een negental moeilijke, gelijkgrondse niet lichten beveiligde en dus, gezien de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer, onveilige oversteken te maken.

## **Oplossingen**

De Oostelijke Tangent bestaat uit een verbinding van één rijstrook in elke richting tussen het knooppunt R42/N70 en de verlengde parallelwegen van de E17. Deze verbinding laat toe om alle verkeer komende van de zone ten oosten van Sint-Niklaas (N70, Europark zuid, Europark oost, Europark noord, om rechtstreeks naar de E17 te rijden, zonder de strook Prins Boudewijnlaan (N70) te moeten nemen. Dit verbetert zeer sterk de doorstroming van dit verkeer en de leefbaarheid van de Prins Boudewijnlaan.

Verkeer komende van de zuidzijde van Sint-Niklaas, of van Temse of N16 kan na aanleg van de Oostelijke Tangent eenvoudig het station of de noord-oostzijde van Sint-Niklaas bereiken via de parallelweg, de Oostelijke Tangent, R42 of N70 richting Beveren.

De verlenging van de parallelwegen laat toe om met behulp van een nieuw complex de Oostelijke Tangent te ontsluiten op deze parallelwegen. Op deze manier wordt geen bijkomend complex op de E17 zelf gebouwd.

Van op de zuidelijke parallelweg, richting Antwerpen, zal ook een rechtstreekse toegang tot TTS gebouwd worden. Zo kan het kruispunt N16/Hoogkamerstraat ontlast worden, voornamelijk dan de zware linksafbeweging naar TTS op de richting Bornem.

De kruising van het spoor ter hoogte van Eigenlo gebeurt door middel van een tunnel. De voorkeur gaat naar een tunnel, in plaats van een brug, om de leefbaarheid van de omwonenden zo veel mogelijk te behouden. Bovendien kan zo het project beter ingepast worden in het landschap.

De enige aantakking op de Oostelijke Tangent tussen E17 en N70 is de aantakking ter hoogte van Europark zuid. Aangezien de Oostelijke Tangent zelf op de locatie van de huidige ontsluitingsweg van het bedrijventerrein naar de N70 komt te liggen, is een nieuwe ontsluiting gezocht. Het bedrijventerrein zal rechtstreeks aantakken op de Oostelijke Tangent, via een T-kruispunt dat lichtengeregeld wordt.

De Mercatorknoop is de knoop ter hoogte van R42/N70 en Oostelijke Tangent. De verbinding tussen Oostelijke Tangent en de R42 wordt gemaakt via een ondergrondse onderdoorgang. Op maaiveldniveau krijgen alle fietsverbindingen hun verknoping. Op niveau +1 is voorzien in een rotonde, die de takken N70, R42 en Oostelijke Tangent van uitwisseling voorziet.

De fietsers gaan onder de rotonde door met behulp van fietstunnels, zodat ze nergens het gemotoriseerd verkeer moeten kruisen. De fietsverbinding aan de Mercatorknoop richting Beveren, over het spoor is voorzien door twee fietsbruggen, één voor elke rijrichting.

Richting E17 wordt vanaf de Mercatorknoop tot aan Eigenlo voorzien in een degelijke fietsverbinding naast de Oostelijke Tangent.

Langs de N70 komen 2 fietsbruggen over het spoor.

Ter hoogte van de Damstraat is een ongelijkgrondse kruising van Oostelijke Tangent en het spoor voor fiets- en voetgangers in onderzoek. De stad Sint-Niklaas onderzoekt de verschillende varianten op dit ogenblik. De verwervingen die eventueel noodzakelijk zullen zijn voor de aanleg van deze ongelijkgrondse kruising van de Damstraat worden door de stad gerealiseerd. Deze aanpassingen hebben geen invloed op het project van de Oostelijke Tangent.

Aangezien de Damstraat en de Galgstraat doodlopend worden ter hoogte van het spoor en de Oostelijke Tangent, moet er een keerpunt voorzien worden op het (nieuwe) einde van deze straten (leveringen, vuilniswagens, brandweer, verhuishwagens,...). Deze keerpunten zijn mee opgenomen in het onteigeningsplan. Ze maakten eerder geen deel uit van het GRUP. Het gaat om zeer beperkte oppervlaktes.

## **Onteigeningsnoodzaak**

De Oostelijke Tangent dient de kamstructuur rond Sint-Niklaas te vervolledigen. De bestaande elementen van deze kam zijn momenteel de E17, de N41 en de reeds aangelegde Westelijke Tangent (als tand op de kamstructuur). De laatste logisch noodzakelijke (tand) verbinding te Sint-Niklaas situeert zich tussen de R42/N70 en E17.

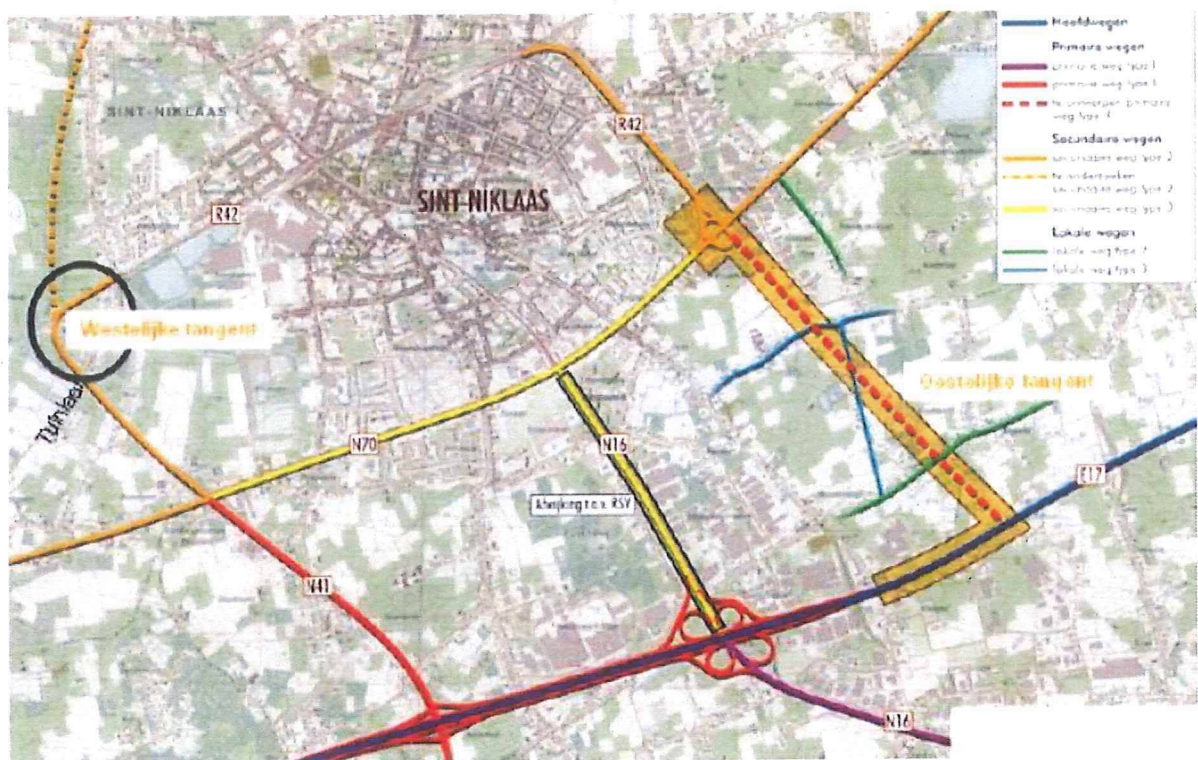
De aanleg van de Westelijke Tangent heeft het gemotoriseerd verkeer in de binnenstad (gemeentewegen) van Sint-Niklaas reeds voor een deel teruggedrongen.

Volgens één van de principes uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen, bundeling van infrastructuren, is het logisch om de Oostelijke Tangent in deze zone onmiddellijk langs de bestaande spoorverbinding te leggen.

Tussen de Mercatorknoop en Eigenlo is de Oostelijke Tangent onmiddellijk langs de westzijde van het spoor gelegen, gezien de huidige lokale infrastructuur langs deze zijde, en de beperkte ruimte langs de oostzijde van het spoor.

Tussen Eigenlo en de E17 gaat de Oostelijke Tangent langs de oostzijde liggen omwille van de noodzakelijke bochtstralen en hoogteverschillen voor de aantakking van de Oostelijke Tangent op de parallelwegen van de E17. Bovendien is de ruimte ter hoogte van het bedrijf Eltra tussen het bedrijf en het spoor beperkt.

Ook de parallelwegen worden gebundeld met de E17 en komen er onmiddellijk naast te liggen.



De nieuwe aantakking vanop de parallelweg naar het bedrijventerrein TTS is mee voorzien in het project en mee opgenomen in het onteigeningsplan.

Het onteigeningsplan houdt ook rekening met de vereiste maatregelen uit de MER onderzoeken: ruimte voor waterbuffering nl bufferbekkens, geluidbuffering nl geluidsmuren, ruimte voor landschappelijke inpassing nl zacht glooiende helling, enz.

De geluidbuffering is voorzien volgens de technische studie die de best mogelijke nuttige positionering heeft uitgewezen. Deze is opgenomen in de zone tussen Eigenlo en de Damstraat en komt boven op het talud zo dicht mogelijk bij de bron van het geluid te liggen. Hierdoor schuift het fietspad op en dient hiervoor extra ruimte onteigend te worden.

De waterbuffering is zoveel mogelijk stroomopwaarts voorzien, dus eerder op de hoger gelegen zones, zodat er ruim voldoende kan gebufferd worden met een vertraagde lozing in de Barbierbeek zodat deze zo veel als mogelijk kan ontlast wordt.

De aantakking van Europark zuid is zo voorzien dat alle huidige bedrijven in Europark zuid verder kunnen ontsloten worden. Bij eerdere oplossingen was dit niet steeds het geval. Een rechtstreekse ontsluiting tussen de bedrijven was eerder onderzocht in de startnota, maar stuitte bij uitwerking ervan op de onmogelijkheid om een paar bedrijven nog rechtstreeks te ontsluiten.

De aantakking UNIGRO moest herbekeken worden ten gevolge van de nieuwe aantakking van de N70 op de rotonde. Ze is zodanig uitgevoerd dat een circulatie aan de voorgevel van het gebouw mogelijk is, en dat het verlies aan openbare parkeerplaatsen geminimaliseerd wordt.

Voor de overige infrastructuur werd steeds de minimum noodzakelijke ruimte ingetekend op het onteigeningsplan. Hiervoor werd rekening gehouden met de ruimte voor de infrastructuur zelf inclusief de fietsvoorzieningen en parkeerplaatsen, de taluds, geluidsmuren, kunstwerken zoals tunnels en bruggen, ruimte voor nutsleidingen. De zone is ook zo ingetekend dat het noodzakelijke onderhoud en beheer kunnen uitgevoerd worden.

Om de keerwanden van de hellingen net buiten de tunnel Eigenlo te kunnen uitvoeren dienen er een aantal grondankers geplaatst te worden. Deze grondankers bevinden zich ondergronds en vereisen geen bovengrondse activiteit op deze locatie. Voor deze grondankers is er dan ook uitsluitend in een ondergrondse inname voorzien.

Te Temse kruist de Schoenstraat de spoorlijn via een gelijkgrondse overweg. In de toekomst is de verbinding Schoenstraat Doornstraat (ten noorden van E17) niet meer beschikbaar aangezien de lus van het oprittencomplex op die plaats komt te liggen. Om het woonverkeer en het bedrijfsverkeer van TTS gescheiden te kunnen houden, is een nieuwe ontsluiting via de Doornstraat (ten zuiden van E17) wenselijk. De woningen zullen in de toekomst ontsloten worden via de huidige buurtweg, die omgevormd wordt tot een openbare weg. Ook voor de aanleg van deze openbare weg zijn onteigeningen noodzakelijk.

Door de aanleg van de parallelwegen langs de E17 dienen ook een paar gemeentewegen die instaan voor een lokale verbinding parallel aan de E17 opgeschoven te worden. Ten zuiden van de E17 gaat het om de Nederlandstraat, ten noorden van de E17 gaat het om de Doornstraat. Om beide verbindingen opnieuw te kunnen realiseren, zijn er innames noodzakelijk.

De zone is op veel plaatsen iets compacter dan de zone ingetekend voor het GRUP. Ten tijde van het GRUP dienden er nog een aantal technische onderzoeken te gebeuren onder meer ter hoogte van de kruising van de parallelwegen en het spoor. Op basis van de meest recente resultaten is dan de intekening van de noodzakelijke verwervingen gebeurd. De enige uitzondering op voorgaande is de aanleg van de kleine keerpunten ter hoogte van de Damstraat en de Galgstraat daar waar ze doodlopen op het spoor en de Oostelijke Tangent.

## **2. Projectplan**

Zie bijlage bij deze projectnota

**3. Realisatietermijn en realisatievoorwaarden voor de werken – Beheersmodaliteiten van het openbaar domein**

Volgens 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.

De wijze waarop en de termijn waarbinnen de doelstelling van algemeen nut gerealiseerd en in voorkomend geval in stand moet gehouden worden, vormt door de uitsluiting van de zelfrealisatie geen onderdeel van de projectnota.

Opgesteld op 19 september 2018



ir. Greet De Keukelaere  
projectmanager

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van .....



Ben Weyts

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn

**28 JAN. 2019**