Onderzoeksfase

Projectfiche: Optimalisatie E34 ter hoogte van de Waaslandhaven inclusief complex Beveren

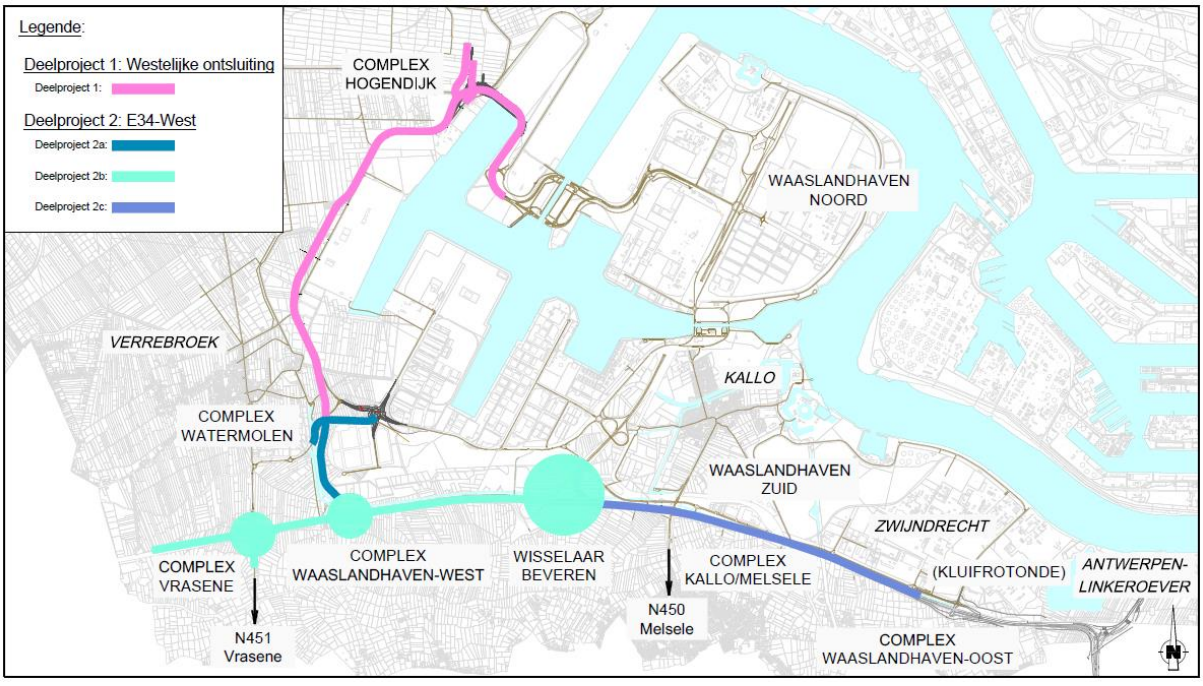
07/03/2025

1. Omschrijving

Het projectgebied omvat de E34 ter hoogte van de Waaslandhaven en omgeving. Het start in het westen net voor het bestaande op- en afrittencomplex Vrasene-Verrebroek en sluit in het oosten aan op het projectgebied van Lantis waarbinnen het complex Waaslandhaven-Oost reeds gerealiseerd is. Het betreft een traject van ongeveer 10 km hoofdweg. De twee belangrijkste elementen van het project van de E34-West betreffen:

- Aanpassing van de huidige verkeerswisselaar E34/R2 gezien deze op korte termijn geen voldoende capaciteit meer zal hebben.
- De aansluiting van de westelijke ontsluiting op de E34. Deze is noodzakelijk omwille van de uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit in de Waaslandhaven. Ook in de huidige situatie is een aansluiting op E34 in het zuidwesten van de Waaslandhaven noodzakelijk. Tenslotte is ook voor mogelijke andere toekomstige haveninbreidingsprojecten deze aansluiting nodig.

Ook de verbinding tussen de nieuw aan te leggen westelijke ontsluitingsweg (WOW wat een onderdeel is van het complex ECA) en het complex Watermolen maken deel uit van dit project.



Het project is geen zuiver verhaal van infrastructuuruitbreiding, maar als een geïntegreerd ontwerpproces waar landschap, natuur, erfgoed,… worden meegenomen. Zo maakt het fietsnetwerk, de fietsostrade en een leidingenstrook deel uit van het project. Tussen het huidige complex Melsele-Kallo en Waaslandhaven-Oost dient er geen capaciteitsuitbreiding te gebeuren van de hoofdweg. Op dit segment wordt er nog wel de landschappelijke inpassing en buffering voorzien waar nodig, inclusief de aanleg van een fietssnelweg.

2. Kostprijs en financiering

Onderstaande raming is gebaseerd op het voorkeursalternatief dat via een mededeling is geweest op de Vlaamse Regering op 13 oktober 2023 . Op basis van dit voorkeursalternatief is er toen een nieuwe raming opgemaakt.

Onderstaande bedragen zijn met prijspeil 2024 en zijn dus niet geïndexeerd aan de jaren waarin ze zijn opgenomen op het GIP

Volgende VAK (vastleggingskrediet) bedragen zijn nodig voor de werken. Het geheel van ca. 350 miljoen EURO is een significante investering die een analyse rond financiering noodzakelijk maakt.

- 2033:154 miljoen EURO incl. BTW (waarvan fietsbudget: 9,5 miljoen EURO incl. BTW)
- 2034: 200 miljoen EURO incl. BTW (waarvan fietsbudget: 15,5 miljoen EURO incl. BTW

De raming van de werken is niet veranderd tov de vorige rapportage.
Er blijft een grote onzekerheid op de ramingen gezien de fase van het project. Bijvoorbeeld nog geen duidelijkheid over noodzaak geluidschermen, tijdelijke omleggingen hoofdwegen,…

Wel zijn volgende zaken toegevoegd aan de projectkost die voorheen niet geraamd waren:

- Studiekost 34 000 000 EURO incl. BTW
- Verplaatsingen nutsleidingen 35 000 000 EURO incl. BTW
- Onteigeningen 4 700 000 EURO incl. BTW
- Saneringskosten rond PFAS: 10 000 000 EURO incl. BTW

Deze laatste 3 bedragen zijn zeer ruwe ramingen.

Hoe er zal bijgedragen worden in de nutsleidingen is vandaag nog niet gekend.

De kostprijs van de onteigeningen is afhankelijk van de contour van het uiteindelijke project.

Het project bevindt zich in de nabije omgeving van de 3M-fabriek in Zwijndrecht. Momenteel is er nog geen onderzoek gedaan naar PFAS verontreiniging. Mogelijke saneringen en hun kostprijs zijn nog niet gekend.

In het voorstel GIP van het beleidsdomein MOW van 2025 tot en met 2029 zijn de nodige bovenvermelde (of delen van) bedragen mee opgenomen .

De verdere studies zullen uitgevoerd worden op de begroting van de afdeling Maritieme Toegang.

Studiekosten

- Het landbouweffectenrapport: uitgevoerd
- Opmaak initiatienota: uitgevoerd
- Het ontwerp complex Watermolen: 120.000 EURO excl. BTW (lopende)
- het geïntegreerd planproces: 660.000 EURO excl. BTW (lopende)
- bouwtechnische studies ter ondersteuning van het geïntegreerd planproces van de E34: 285 000 EURO excl. BTW (lopende)

TOTAAL nog te verwachten studiekost: 34.000.000,00 incl. BTW

- studiekost bestek tot aanbesteding: 18.000.000,00 incl. BTW
- bodemonderzoeken: 1.000.000,00 incl. BTW (op reguliere raamcontract aMT)
- archeologie: 1.000.000,00 incl. BTW (op reguliere raamcontract aMT)
- studie nutsleidingen: 3.000.000,00 incl. BTW
- ondersteuning tijdens uitvoering: 7.500.000,00 incl. BTW
- opmaak PFAS-plan van aanpak: 1.000.000,00 incl. BTW
- onvoorziene studiekost: 2.000.000,00 incl. BTW
- ondersteuning Xperta: 500.000,00 incl. BTW

3. Projectmanagement

3.1. projecteigenaar

afdeling Maritieme Toegang (MOW)

3.2. te betrekken stakeholders

- departement Omgeving
- AWV
- Gemeente Beveren
- Gemeente Zwijndrecht
- De vervoersregio Antwerpen
- Port of Antwerp
- Maatschappij Linkerscheldeoever
- De Polder Land van Waas
- VMM
- De provincie Oost-Vlaanderen
- Het departement erfgoed
- De afdeling Natuur en Bos
- Infrabel
- Nutsmaatschappijen (Fluxys,Air Liquide, Elia , Dow, Fluvius, de Watergroep, Telenet, Proximus,…

- Maatschappelijke stakeholders: bedrijven in de omgeving , Voka, fietsersbond, natuurpunt,…

4. Timing/projectplanning

Goedkeuring Vlaamse Regering van de startnota van het GRUP E34-West ter hoogte van de Waaslandhaven: 16 juli 2021

Mededeling op de Vlaamse Regering van het voorkeursalternatief: 23 oktober 2023.

Definitieve vaststelling GRUP E34 West ter hoogte van de Waaslandhaven door Vlaamse Regering: voorjaar 2025

Geplande start werken: 2033

De planning is aangepast van de theoretisch mogelijke naar een planning die meer in lijn ligt met de doorlooptijd van soortgelijke projecten. Verschillende risico's naar de planning blijven bestaan:

Bouwtijd zeer afhankelijk van het te kiezen alternatief, het verloop van de nodige onteigeningen, plaatsingsprocedure en het verplaatsen van de nutsleidingen.

Momenteel staat het project volledig losgekoppeld van andere projecten.

Binnen het complex project CCL wordt er vanuit gegaan dat de E34 gerealiseerd is. In hun onderzoek wordt er geen rekening gehouden met een scenario zonder de uitvoering van de heraanleg van Vrasene/Verrebroek, de aansluiting van de westelijke ontsluitingsweg op het hoofdwegennet en de heraanleg van Melsele/Kallo. Er wordt dat ook verwacht dat er het definitief projectbesluit van ECA (extra containercapaciteit Antwerpen) gehinderd kan worden, als er geen definitief goedgekeurd GRUP is van de E34.

5. Risicomanagement

Aandachtspunt: afstemming op andere projecten

Een aantal belangrijke risico's betreffen :

- Het project wekt momenteel op een aantal punten lokaal weerstand op die kan resulteren in juridische procedures De reden betreffen : de inname van landbouwgebied voor het project (weg, buffering, fietspad, wateropvang en leidingenzone), de vormgeving van de buffering en het concept van de omvorming van de op- en afrit Vrasene Verrebroek..
- Het verloop van de nodige onteigeningen en de verplaatsing van nutsleidingen inclusief mogelijke gerechterlijke procedures kunnen het project hard vertragen.
- De aanwezigheid van PFAS kan het project vertragen en kosten doen oplopen.
- Het sneuvelen van het GRUP Leidingenstraat Zelzate Kallo kan een voorzet zijn om ook het GRUP E34 te vernietigen.
- Het gebrek aan personeel kan voor vertraging zorgen.
- Wijzigende wetgeving rond bijvoorbeeld stikstof, luchtkwaliteit en PFAS kunnen eveneens vertragingen en juridische risico's opleveren.