

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'



*Antwoordennota naar aanleiding van het openbaar onderzoek van het
Ontwerp projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven*

22 mei 2025



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



**Port of
Antwerp**

MAATSCHAPPIJ
LINKERSCHELDEOEVER



DOCUMENTINFORMATIE

Naam project	Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA)
Rapporttitel	Antwoordennota naar aanleiding van het openbaar onderzoek van het Ontwerp projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven
Opdrachtgevers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Havenbedrijf Antwerpen Maatschappij Linkerscheldeover
Contactpersoon opdrachtgever	Dr. Reginald Loyen Programmadirecteur CP ECA Reginald.loyen@mow.vlaanderen.be
Projectnummer	WOW

VERSIEBEHEER

Versiedatum	Auteur(s) document	

Extra Containercapaciteit Antwerpen

Antwoordennota naar aanleiding van het openbaar onderzoek van het Ontwerp projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven

Project Acroniem:	ECA
Project titel:	Antwoordennota naar aanleiding van het openbaar onderzoek van het Ontwerp projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven
Grant Agreement Nr.	2020-BE-TM-0086-S
Website:	www.cpeca.be
Versie:	3.0-Y
Datum:	22 mei 2025

Disclaimer

De inhoud van deze website valt onder de verantwoordelijkheid van het ECA-project management en weerspiegelt niet noodzakelijk de standpunten van de Europese Unie.

INHOUD

INHOUD.....	4
1 INLEIDING	5
2 OPENBAAR ONDERZOEK.....	6
3 ONTVANGEN BEZWAREN EN OPMERKINGEN	7
4 VERWERKING BEZWAREN EN OPMERKINGEN	9
5 ANTWOORDEN OP DE BEZWAREN EN OPMERKINGEN.....	10
5.1 Ontwerp	10
5.2 Procesverloop	44
5.3 Omgevingsvergunning – Ruimtelijk luik	48
5.4 Omgevingsvergunning - Biodiversiteit	59
5.5 Omgevingsvergunning - Milieuluik	61
5.6 Geïntegreerd Onderzoek - MER.....	63
5.7 Planonderdeel - GRUP.....	70
6 LIJST MET AFKORTINGEN	76

1 INLEIDING

Voorliggende antwoordennota past in het deelproject Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen ("CP ECA"). Het gaat om de realisatie van de Westelijke Ontsluitingsweg, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur, aanpalende buffer tussen havengebied en polder en natuurcompensaties, inclusief de herbestemming van Putten Weiden. Die weg loopt van aan het knooppunt Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen complex Watermolen, ten oosten van Verrebroek-centrum. Het project zal zorgen voor vlot en veilig verkeer van fietsers, goederentreinen en vrachtwagens binnen dit deel van de haven.

Zoals het Decreet Complexe Projecten voorziet, bracht medio 2020 een projectonderzoeksnota in beeld wat er onderzocht moest worden en hoe dat ging gebeuren. Na de consultatie- en adviesronde werd de projectonderzoeksnota herwerkt op basis van de input uit deze ronde en startte het effectieve onderzoekswerk. Het onderzoek naar de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven leidde in het voorjaar van 2023 tot een voorontwerp projectbesluit. De Vlaamse Regering nam op 14 juli 2023, door middel van een mededeling van de bevoegde ministers, kennis van dit voorontwerp projectbesluit.

Van 17 juli 2023 tot en met 15 september 2023 liep de periode voor adviesverlening over het voorontwerp projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven. Het dossier van het voorontwerp projectbesluit omvat de onderzoeksrapporten (inclusief synthesenota), het ontwerp ruimtelijk uitvoeringsplan, de omgevingsvergunning en het overkoepelende hoofddocument. Alle vier onderdelen werden voor advies voorgelegd aan de adviseerende instanties.

Op 8 maart 2024 stelde de Vlaamse Regering het Ontwerp van Projectbesluit vast. Van 15 april tot en met 13 juni 2024 werd een openbaar onderzoek georganiseerd.

Deze antwoordennota geeft een overzicht van de ontvangen bezwaren en opmerkingen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan het ontwerp projectbesluit en onderzoeksrapporten die daaruit voortvloeiden.

2 OPENBAAR ONDERZOEK

Het ontwerp projectbesluit doorliep van 15 april 2024 tot en met 13 juni 2024 een openbaar onderzoek dat op volgende wijze werd aangekondigd.

- Publicatie verschillende websites
- Aanplakking en ter inzagelegging bij de gemeente Beveren
- Bericht in 3 dagbladen
- Aankondiging in het Belgisch Staatsblad
- Individuele kennisgevingen
- Aankondiging op de openbare radio
- Informatievergaderingen in Kieldrecht (24/04/2024) en Verrebroek (25/04/2024)

3 ONTVANGEN BEZWAREN EN OPMERKINGEN

Er werden 41 bezwaren en opmerkingen ontvangen. De binnengekomen bezwaren en opmerkingen zijn opgenomen in tabel 1 en kregen daar een referentienummer toegekend om de verdere bespreking te faciliteren.

Tabel 1 Overzicht van de bezwaren en opmerkingen

Nummer	Naam	Type	Woonplaats/zetel
B01	AquaFin	Bedrijf	Aartselaar
B02	Provincie Noord-Brabant	Overheid	Tilburg (NL)
B03	Agentschap Natuur en Bos	Overheid	Brussel
B04	Particulier	Particulier	Beveren
B05	Petrochemical Pipeline Services BV	Bedrijf	Geleen (NL)
B06	Particulier	Particulier	Beveren
B07	Particulier	Particulier	
B08	Provincie Zeeland	Overheid	Middelburg (NL)
B09	Particulier	Particulier	Beveren
B10	Particulier	Particulier	Beveren
B11	Particulier	Particulier	Dendermonde
B12	Elia Asset NV	Bedrijf	Brussel
B13	Gemeente Beveren	Overheid	Beveren
B14	Particulier	Particulier	Beveren
B15	Particulier	Particulier	Beveren
B16	Particulier	Particulier	Beveren
B17	Vzw De Putten	Vereniging	Beveren
B18	Polder Land van Waas	Overheid	Beveren
B19	Alfaport Voka, Voka Kamer van koophandel Antwerpen-Waasland	Vereniging	Antwerpen
B20	Gedeputeerde Staten Zeeland	Overheid	Terneuzen
B21	Doel2020	Vereniging	Beveren
B22	Particulier	Particulier	Beveren
B23	Boerenbond	Vereniging	Leuven
B24	Particulier	Particulier	Beveren
B25	Particulier	Particulier	Beveren
B26	Erfgoedgemeenschap Doel en Polder	Vereniging	
B27	Particulier	Particulier	Beveren
B28	Particulier	Particulier	Beveren
B29	Particulier	Particulier	Beveren
B30	Particulier	Particulier	Beveren
B31	Particulier	Particulier	Beveren

B32	Particulier	Particulier	
B33	Particulier	Particulier	
B34	Particulier	Particulier	Beveren
B35	Particulier	Particulier	Beveren
B36	CD&V polder	Vereniging	
B37	Particulier	Particulier	Sint-Gillis-Waas
B38	Particulier	Particulier	Sint-Gillis-Waas
B39	Particulier	Particulier	Sint-Gillis-Waas
B40	Particulier	Particulier	Sint-Gillis-Waas
B41	Particulier	Particulier	Sint-Gillis-Waas

4 VERWERKING BEZWAREN EN OPMERKINGEN

Om de verwerking van de inspraakreacties overzichtelijk te houden, is volgende werkwijze gehanteerd:

- Groepering van de aangedragen elementen in categorieën.
- Per aangedragen element is een verwijzing opgenomen naar het desbetreffende bezwaar, volgens de nummering van Tabel 1.
- Per element is vervolgens door het projectteam een standpunt geformuleerd en aangegeven op welke manier gevolg is gegeven aan de geformuleerde opmerkingen.

Tabel 2 somt de gehanteerde categorieën op.

Tabel 2 Categorieën van de bezwaren en opmerkingen

Nummer	Categorie
1	Ontwerp
2	Procesverloop
3	Omgevingsvergunning – Ruimtelijk luik
4	Omgevingsvergunning – Biodiversiteit
5	Omgevingsvergunning – Milieuluik
6	Geïntegreerd onderzoek - MER
7	Plan onderdeel – GRUP

5 ANTWOORDEN OP DE BEZWAREN EN OPMERKINGEN

In dit deel worden de adviezen per categorie besproken en beantwoord door het projectteam.

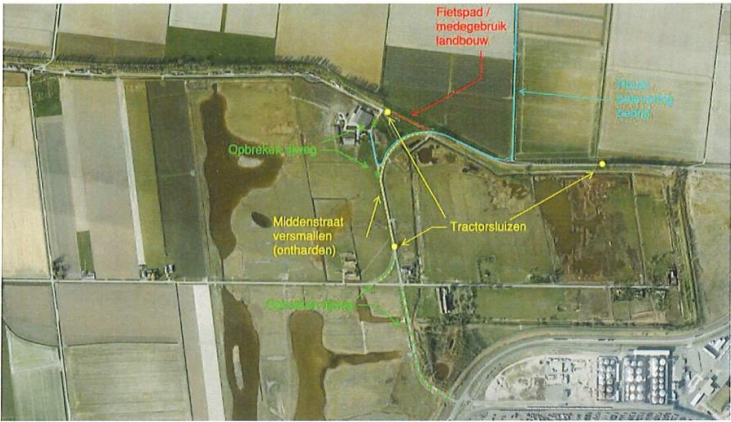
5.1 ONTWERP

5.1.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
1.1	B04	Met dit schrijven wens ik bezwaar in te dienen tegen het afsluiten van de Middenstraat in Kieldrecht (9130 Beveren). Ik ben eigenaar van de woning Pillendijk XX en maak me grote zorgen over de veiligheid van bewoners en passanten in de Pillendijk. Indien de Middenstraat zal afgesloten worden (zoals bekend gemaakt op de infovergadering) gaan de landbouwers met hun bieten en aardappeltransporten vanuit de oude sluisstraat langs ons kleine straatje rijden omdat dat de kortste weg is. Wanneer dit het geval is wordt de situatie, behalve de overlast door lawaai, trillingen en modder, erg gevaarlijk: Er is geen passerend verkeer mogelijk van tractoren / auto's in deze erg smalle straat. Bij het uitwijken is het realistisch dat er voertuigen in de grote gracht zullen belanden of de voortuinen kapot rijden; De Pillendijk is een druk fietsknooppunt tussen Kieldrecht en de Waaslandhaven, in het weekend fietsen er ook veel gezinnen naar Doel. Al het zwaar transport langs deze fietsroute sturen is onverantwoord voor aanrijdingen, maar ook voor al de modder op de weg waar fietsers over uitglijden; De woningen zijn dijkhuisjes waarvan de voorgevel bijna tegen de weg aangebouwd is. Aangezien achteraan de woningen grenzen aan de dijk gebruiken veel mensen de voorzijde als tuin, opslag,... Hier veel tractoren en zwaar transport langs sturen leidt tot gevaarlijke toestanden en mogelijk dodelijke ongevallen (spelende kinderen, huisdieren,...); De oude betonbaan is niet voorzien op zwaar transport en zal binnen de kortste keren kapot gereden worden; Ik dring er sterk op aan de passage open te laten via de Middenweg om de bewoners en passanten van de Pillendijk niet in gevaar te brengen en op te zadelen met zware overlast.
	B07	Met deze brief willen wij graag onze bedenkingen uiten over het besluit om de Middenstraat te sluiten. Als landbouwer zijn wij sterk betrokken bij de ontwikkelingen in onze directe omgeving en maken ons zorgen over de mogelijke gevolgen van dit besluit. Ten eerste vrezen wij dat de sluiting van de Middenstraat zal leiden tot een toename van het verkeer in de omliggende straten. Dit kan resulteren in meer verkeersopstoppen, meer verkeer door de dorpskern. En met name in straten die niet zijn ontworpen om grote hoeveelheden verkeer te verwerken, zoals de Pillendijk alsook de dorpskern. Vorig jaar zijn er reeds al klachten gekomen van dorpsbewoners die de drukte van landbouwverkeer als ergernis aankaarten.

		Wij zelf, hebben een boomgaard, die in de Oude Sluisstraat gelegen is. Wij en ons personeel moeten jaarlijks een 200-tal keer ter plaatse komen. Als deze weg verwijderd zou worden, wil dit zeggen dat we ofwel via de Pillendijk kunnen rijden, wat onverantwoord is omwille van de staat van deze weg, ofwel door de dorpskern moeten rijden, wat wij ten zeerste willen vermijden. Wij verzoeken u vriendelijk om onze bedenkingen in overweging te nemen en hopen op een constructieve samenwerking om tot een oplossing te komen die recht doet aan de belangen van alle betrokkenen.
	B09	Met dit schrijven wens ik bezwaar in te dienen tegen het afsluiten van de Middenstraat in Kieldrecht (9130 Beveren). Ik ben bewoner van de woning Pillendijk XX en maak me grote zorgen over de veiligheid van bewoners en passanten in de Pillendijk. Indien de Middenstraat zal afgesloten worden (zoals bekend gemaakt op de infovergadering) gaan de landbouwers met hun bieten en aardappeltransporten vanuit de oude sluisstraat langs ons kleine straatje rijden omdat dat de kortste weg is. Wanneer dit het geval is wordt de situatie, behalve de overlast door lawaai, trillingen en modder, erg gevaarlijk: - Er is geen passerend verkeer mogelijk van tractoren / auto's in deze erg smalle straat. Bij het uitwijken is het realistisch dat er voertuigen in de grote gracht zullen belanden of de voortuinen kapot rijden; - De Pillendijk is een druk fietsknooppunt tussen Kieldrecht en de Waaslandhaven, in het weekend fietsen er ook veel gezinnen naar Doel. Al het zwaar transport langs deze fietsroute sturen is onverantwoord voor aanrijdingen, maar ook voor al de modder op de weg waar fietsers over uitglijden; - De woningen zijn dijkhuisjes waarvan de voorgevel bijna tegen de weg aangebouwd is. - Aangezien achteraan de woningen grenzen aan de dijk gebruiken veel mensen de voorzijde als tuin, opslag,... Hier veel tractoren en zwaar transport langs sturen leidt tot gevaarlijke toestanden en mogelijk dodelijke ongevallen (spelende kinderen, huisdieren,...); - De oude betonbaan is niet voorzien op zwaar transport en zal binnen de kortste keren kapot gereden worden; Ik dring er sterk op aan de passage open te laten via de Middenweg om de bewoners en passanten van de Pillendijk niet in gevaar te brengen en op te zadelen met zware overlast.
	B10	Met dit schrijven wens ik bezwaar in te dienen tegen het afsluiten van de Middenweg tussen de Oud Arenberg en de Hogen Dijk te Kieldrecht. Ik woon in de Pillendijk XX en was enorm verbaasd toen ik de voorstelling van uw plannen zag. Er zijn een deel bewoners van de Pillendijk die niet geloven dat dit bittere ernst is omdat het concept van de Middenstraat weg halen en het verkeer van de hogen dijk rechtstreeks via de Pillendijk sturen, getuigd van een complete verkeerde inschatting van de makers van die plannen. De Pillendijk is een smal, rustig authentiek polderweggetje tussen de dijk en de brede diepe watergang en rust op een redelijk onstabiele ondergrond waar dikke lagen turf in zitten.

	Regelmatig of zwaarder verkeer zorgt vrij snel voor verzakkingen en scheuren en duwt de baan in de richting van de beek. Dat is ook de reden dat vele jaren geleden, na grondig testen en onderzoeken, besloten werd de straat niet door te trekken tot in het dorp, wat eerst de bedoeling was, maar te laten over gaan in een fiets- en wandelpad omdat daar de ondergrond zo slecht is dat een betonnen of asfalt baan op dat stuk op minder dan 2 jaar de beek in zou schuiven. De Pillendijk is een straatje dat zeer veel en dagelijks gebruikt wordt door recreanten uit de omgeving, vooral uit het dorp alsook plaatselijke bewoners, wandelaars, fietsers, lopers en joggers, voor of na het werk, met of zonder kinderen of kleinkinderen, soms samen met bezoekers tijdens familiefeesten etc, komen graag naar de Pillendijk omdat dit een uniek plekje is, niet te ver uit het dorp, waar men kan ontspannen en genieten van de natuur of een babbeltje met plaatselijke bewoners die vaak nog wat kunnen vertellen over de geschiedenis van de polders en de Pillendijk. Fietsers op weg naar of terug van hun werk, rijden er beschut door de dijk tegen zure noorderwind evenals de wandelaars die ontdekten dat het tegen de dijk veel warmer is dan tientallen meters er vandaan. Een enkele keer rijdt er eens een 40tonner verloren door een gpsvergissing en een paar maal per jaar moeten er eens een paar boeren door met hun tractoren omdat hun oprit langs de Pillendijk ligt, maar de rest van het jaar is het hier rustig en bij momenten stil, met enkel de geluiden van de natuur. De vele situaties waarin banen in de polder geen doorgang bieden door de koers, bietenseizoen, ongeval op een weg of tijdelijke blokkades door transporten met uitzonderlijk vervoer, bieden de andere wegen de mogelijkheid het verkeer gespreid te houden. Het weg halen van zulke wegen zoals de Middenstraat tussen Oud Arenberg en hogen dijk, en het rechtstreeks aan sluiten van de hogen dijk op de Pillendijk, zorgt voor het vernauwen en trechtereffect naar totaal ongeschikte mogelijkheden zoals de pillendijk of de dorpskern. 1 ongeval op de nieuw Arenberg, en alle vervoer dat van de kerncentrale, psa of nieuwe dok komt, gaat dan via de Pillendijk. Het idee is totaal absurd en onbegrijpelijk voor iedereen die de situatie ter plaatse kent. Er zijn amper uitwijkmogelijkheden en er is ook geen plaats over om deze aan te leggen en dan nog ... wordt de echte waarde van een straatje als de Pillendijk vernield door dit plan. Ook de mensen van Agentschap Natuur en Bos maken graag gebruik met hun aannemers en hun soms zwaar vervoer, van de Middenstraat om via de Hogen Dijk aan die zijde van hun domein te kunnen werken. Ook zij zouden dan verplicht worden via de Pillendijk aan of weg te rijden. We zien het TOTAAL niet zitten dat deze plannen uit gevoerd worden, wij, de bewoners van de Pillendijk en ook wij, de dagelijkse recreanten en bezoekers van dit unieke straatje. Leefbaarheid van woonkernen en gehuchten werd ooit door overheden en bestuurders beloofd, echter wat u hier wil uit voeren is het compleet tegenovergestelde.
--	---

B11	Als vader en grootvader van mijn kinderen en kleinkinderen die te Kieldrecht wonen op de Pillendijk teken ik bezwaar aan. NI tegen het afsluiten van de Middenstraat in Kieldrecht(9130 Beveren). De Pillendijk heeft onder de dijk verschillende dijkhuisjes, bijna zonder voortuin, een betonstraatje van 2.80 m en zuidelijk een zéér diepe gracht. Deze baan is niet voorzien voor zwaar transport en frequent verkeer. Ik vraag dan ook de passage open te laten via de Middenweg om de bewoners en passanten van de Pillendijk niet in gevaar te brengen en op te zadelen met zware overlast van vrachtverkeer.
B13	In het Ommelandverbond is onder 1.2.6. het volgende beschreven: "Ter hoogte van Putten West en Putten Weiden kan de Middenstraat geknipt worden voor gemotoriseerd verkeer, ...". Het lijkt ons duidelijk dat dit in het Verbond als een optie is weerhouden, maar geen harde, expliciete eis. De gemeente is dan ook vragende partij om het zuidelijk deel van de Middenstraat te knippen, maar het noordelijk deel open te houden voor ten minste landbouwvoertuigen. Dit op voorwaarde dat er geen bijkomende landbouwgrond moet ingenomen worden voor natuurcompensatie. Het beperkt open houden van het noordelijk deel van de Middenstraat kan door drie tractorsluizen. Daarnaast kunnen heel wat weggedelen opgebroken worden en kan de Middenstraat zelf ook versmald en (deels) onthard worden. We zorgen er wel voor dat het bedrijf van XXXX bereikbaar blijft (zie onderstaande figuur). Zowel toekomstige als weggrijpende vrachtwagens dienen via de Oude Sluisstraat te rijden en niet via de Pillendijk. Over het algemeen dient zwaar vervoer en landbouwverkeer zoveel mogelijk vermeden te worden langs de Pillendijk.  Met name in het geval van volledig knippen van de Middenstraat, maar ook in geval van beperkt openhouden noordelijk deel van de Middenstraat is het noodzakelijk dat uitwijkstroken aangelegd worden in de Hertogenstraat en Oud Arenberg en is een oplossing voor de zeer slechte zichtbaarheid ter hoogte van de kruising Hertogenstraat met Pillendijk nodig om daar de verkeersveiligheid te verhogen.
B18	Inzake "Verwijderen verharde Middenstraat en knip Oud Arenberg voor gemotoriseerd verkeer", zoals vermeld op pagina 64, 65, 73. In voorafgaand onderling overleg werd meermaals aangehaald dat de verbinding tussen Oude Arenberg en Hogendijk blijft behouden voor landbouwgebruik, (gemotoriseerd) bestemmingsverkeer en fietsers. Dit wordt eveneens vermeld op pagina 73.

		Wij stellen ons dan ook de vraag of de inhoud van ons voorafgaande overleg over het hoofd werd gezien? Het bestuur van Polder Land Van Waas kan niet akkoord gaan met het verwijderen van de wegverharding van de Middenstraat. Het Noordelijk deel van de Middenstraat (tussen Oud Arenbergstraat en Pillendijk) dient behouden te blijven, bij voorkeur zonder tractorsluis, zodat doorgang voor landbouwgebruik en fietsers mogelijk blijft. Dit in belang van de landbouwbouwers alsmede de bewoners én met het oog op de leefbaarheid van de ruime omgeving in het algemeen. Indien toch tractorsluizen worden voorzien moeten deze zodanig worden opgesteld/ingericht dat alle aard van landbouw-/tuinbouwmachines (machines en tractoren ivf fruitteelt, oogstmachines, balenpersen) kunnen passeren. Het polderbestuur verzoekt hiervoor voorgaand overleg. Bijkomende voorwaarde die wordt gesteld is dat voor het behoud van de Middenstraat geen extra landbouwgronden moeten ingenomen worden voor natuurcompensatie. 2. Argumentatie De voorgestelde omleidingsroute/alternatieve route is voor het bestuur van de polder onaanvaardbaar. Wij zien daarvoor de volgende redenen: - Het feit dat deze route een omweg zou betekenen van 2,5 kilometer, met een vermijdbare meerkost tot gevolg voor de betrokken landbouwers, zowel van economisch/financiële als van ecologische aard. Bovendien betekent het honderden malen per jaar afleggen van dergelijke omweg met landbouwmachines geen pretje en vergroot de kans op eventuele ongevallen door traag landbouwverkeer te mengen met doorgaand verkeer. - Alle landbouwers die hun velden willen bereiken in de Oude Sluisstraat komen – op één na – allemaal uit het zuiden van Kieldrecht. Dat wil zeggen dat het verwijderen van de Middenstraat 90% van de betrokken landbouwers treft die via de Westzeestraat en de drukke N451 moeten rijden naar de Oude Sluisstraat (de thans voorgestelde omleidingsroute). - Ook de medewerkers van Polder Land Van Waas (met klassieke landbouwvoertuigen maar ook met kranen en aanhangende maaikorven, etc.) maken regelmatig gebruik van de Middenstraat om richting Doel te rijden. - Ten slotte en van groot belang is het feit dat Polder Land Van Waas als eigenaar en beheerder van de Pillendijk, geen extra verkeersbelasting kan toestaan in het kleine polderbaantje aan de zuidkant van de Pillendijk. Dit enerzijds vanuit het perspectief van de landbouwers; de inrichting van Pillendijk is immers niet voorzien op zwaar en breed landbouwverkeer. Anderzijds denken wij ook aan het perspectief van de bewoners; de dijkwoningen bevinden zich zeer dicht bij de smalle rijweg waardoor verzakking, scheuren en aanzienlijke schade aan woningen en het wegdek het onvermijdelijke gevolg zullen zijn van intensief en zwaar landbouwverkeer door de Pillendijk. Als polderbestuur wensen wij hiervoor in geen geval verantwoordelijk gesteld te worden.
	B21	Middenstraat Middenstraat Noord dient open te blijven voor op zijn minst landbouwvoertuigen. Die raken anders niet aan de akkers achter de Pillendijk en de Hogendijk. Rondrijden via de Nieuw Arenberg is niet verkieslijk omdat traag landbouwverkeer dan gemengd wordt met doorgaand verkeer. Verkeersveiligheid / leefbaarheid Pillendijk

		Gewoon doortrekken van Pillendijk naar Hogen Dijk om verder aan te takken op de Nieuwe Dijkstraat en Nieuw Arenberg als ontsluiting dreigt voor sluikverkeer en verkeersoverlast te zorgen op de Pillendijk + onveilige situatie in de Pillendijk en op de Hogendijk. Het staak ook haaks op de zachte recreatie die er momenteel is en die men daar verder wil ontwikkelen.
	B23	Segment A tussen complex Watermolen en Hogendijk In het document staat op pagina 19: "Om de impact ten aanzien van Putten West en Putten Weiden te milderen, wordt de Middenstraat tussen beide gebieden volledig afgeschaft en wordt de wegverharding weggehaald. Het tracé van de weg blijft wel zichtbaar als relict. De weg Oud Arenberg wordt versmald, maar blijft dus toegankelijk voor zowel lokaal gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer. Op de vrijgekomen ruimte worden rietkragen uitgebouwd in de grachten. Langs de noordelijke rand van Putten Weiden wordt de wegenis Pillendijk-Hogendijk omgebouwd tot fietsverbinding." De Bedrijfs Gilde van Boerenbond is tegen schrapping van het verkeer in de Middenstraat. Door deze schrapping zal er een zeer grote omrijtijd zijn voor het verkeer in het bijzonder het landbouwverkeer. Door deze extra omrijdkilometers ontstaat er extra milieubelasting op het hele gebied. Bovendien verliezen landbouwers hierdoor zeer veel tijd om hun percelen en afzetbedrijven te bereiken. Ook dit heeft voor onze landbouwer een negatieve impact. Daarom vragen we dat deze knip van de Middelstraat wordt geannuleerd en het verkeer in de toekomst mogelijk blijft.
	B24, B25	Ik, als landbouwer en gebruiker van enkele percelen landbouwgrond gelegen in de Smisstraat, heb bemerkingen bij het afsluiten van Oud Arenberg voor landbouwverkeer. Ik rijd vele keren met tractor met grote, brede en zware machines naar het perceel in Smisstraat. Het alternatief zou zijn om via de Pillendijk te rijden, wat volgens mij geen optie is, gezien men daar geen uitwijkstroken heeft om een tegenligger te passeren. De Pillendijk wordt vandaag enkel gebruikt door plaatselijke bewoners, en ook door vele fietsers. Dit zou volgens mij een levensgevaarlijke optie zijn. Een ander alternatief voor ons zou zijn om via West-Zeestraat en de N451 (Nieuw Arenberg) naar ons perceel te rijden. Dit betekent een omweg van 2,5 km. Met tractoren en zwaar materiaal op de N451 rijden, is om problemen vragen, want deze N451 zal al veel gebruikt worden door enerzijds de mensen die bij Electrabel Doel werken, alsook deze die via deze weg naar de Haven zullen rijden. Uiteraard ben ik van mening dat de dorpskernen zo min mogelijk belast moeten worden met verkeer van en naar de Haven. Ik stel dan ook voor om een uitzondering te maken voor landbouwverkeer.
	B26	Middenstraat en Pillendijk Het is de intentie om de Middenstraat op te breken. De as is historisch en moet aanwezig / zichtbaar blijven. Pillendijk Dijkgehucht Pillendijk heeft een hoge (historische) belevingswaarde. Mag geen weg worden voor doorgaand (sluip)verkeer.
	B33	Graag zou ik bezwaar indienen in verband de WOW in verband met het verdwijnen van de Middenstraat richting Doel wij gebruiken die weg vele malen per week als fruitkweker wij komen van de kreek en moeten zo naar de boomgaard gelegen in het begin van de Oude Sluisstraat

		Verdwijnt de Middenstraat moeten we door Kieldrecht-dorp met en omleiding van 3 kilometer er mag wel eens na 50 jaar onteigening ook wel eens rekening gehouden worden met de plaatselijke bevolking en niet alleen met natuur en bos. Wij als mensen uit de agrarische sector zijn ook mensen. We vinden het ook spijtig als vierde rangs burgers bekijken
	B35	Ik heb een paar opmerkingen/vragen bij het uitbreken van de volledige Middenstraat en het verlengen van de Pillendijk. Toegankelijkheid zwaar vervoer: deze zullen in de nieuwe situatie door het dorp van Verrebroek en Kieldrecht moeten rijden om de boerderij te bereiken. Volgens het plan zou dit vervoer via Nieuw-Arenberg en de verlengde Pillendijk moeten rijden. Het zal niet te vermijden zijn dat sommige vrachtwagens alsnog via de Pillendijk gaan rijden via het smalle baantje en langs de huizen van de buurtbewoners die redelijk dicht tegen de straatkant staan. Trillingen en lawaai die hun rust verstoord in een rustig buitengebied. Er zijn de laatste jaren een paar nieuwe bewoners die hun huis gekocht hebben met als reden de rustige omgeving en het kleine smalle straatje. Er staan ook regelmatig auto's geparkeerd die nog een beetje de straat gebruiken. De Pillendijk is momenteel nog een straat waar mensen nog veel midden op de straat kunnen wandelen. Momenteel rijdt alle zwaar vervoer langs de Middenstraat. Er zal meer gebruik gemaakt worden van de Pillendijk voor landbouwwerkzaamheden als de Middenstraat volledig geknipt wordt. Gaat er ook niet harder gereden worden als de Pillendijk verlengd wordt? Hoog en zwaar vervoer dat alsnog "onder de Pillendijk" verzeild raakt: De elektriciteitskabels en andere aansluitingen die over de baan naar de huizen toe lopen hangen redelijk laag. Het verlengen van de Pillendijk en mensen die niet wensen om te rijden vergroten het risico dat de kabels geraakt worden Knippen Middenstraat: alle vervoer moet al5jd door de dorpskern of gaat via de Gemenstraat en Hertogenstraat rijden. Zware beerkarren, transporten van granen, maïs, bieten, pulp, aardappelen, uien stro, gras,....enz Gaan de snelle fietsers naar hun werk rijden langs Nieuw-Arenberg? (sommigen rijden momenteel sneller dan auto's in de Pillendijk) In gure tijden rijden ze hier wel beschut tegen de dijk. Uitzonderlijke situaties waarin er alsnog gebruik kan gemaakt worden van de Middenstraat tot oud Arenberg voor een omleiding: bvb ongeval in de polder, bij wielervedstrijden of andere evenementen waar er banen afgesloten worden of een éénrichtingsverkeer aangewezen is, in het bietenseizoen staan er sommige weken een aantal vrachtwagens in nieuw-Arenberg te wachten vooraleer ze kunnen laden, werkzaamheden aan banen in het dorp of in de polder, werkzaamheden die plaatsvinden in de natuurgebieden waar soms ook zwaar materieel voor nodig is..... In sommige noodsituaties of wegblokkades kan een extra open weg nog nuttig zijn. Gaan er meer mensen door de rustige polder rijden voor hun werk bij de haven? Er zijn ook wel wat gehaaste mensen bij die weinig geduld opbrengen voor de aanwezige landbouwvoertuigen
	B36	In alle geval moet de Middenstraat richting het noorden behouden blijven voor landbouwverkeer, woonverkeer, zacht toerisme.

1) Op basis van de binnengekomen reacties blijkt dat de knip van het noordelijk deel van de Middenstraat hinder veroorzaakt voor een aantal landbouwbedrijven in de omgeving. Daarnaast merken een aantal omwonenden op dat zo'n knip tot extra verkeer zou kunnen leiden op onder meer de Pillendijk. Bij de VLM werd navraag gedaan over de landbouwsituatie. Onderstaande figuur geeft de gebruiksgegevens weer van de landbouwpercelen voor een afgebakend gebied rond Pillendijk. De gebruiksgegevens duiden aan of de percelen gebruikt worden door landbouwbedrijven in Beveren gelegen ten noorden van de Pillendijk (geel), ten zuiden van de Pillendijk (roze) of bedrijven gelegen buiten de gemeente Beveren (blauw). Uit de aangereikte informatie van VLM blijkt dat er in het gebied ten noorden van de Pillendijk, die de noordelijk grens vormt van de zones Putten Weiden en Putten West, er verschillende percelen in gebruik zijn door landbouwbedrijven gelegen ten zuiden van de Pillendijk. Deze zouden moeten omrijden via Hertogenstraat, West-Zeestraat, N451 en Oude Sluisstraat om hun gronden te bereiken in plaats van via Oud-Arenberg en Middenstraat te kunnen rijden. Volgens cijfers van de landbouwsector zou het opgeteld voor de 10 landbouwers, neerkomen op 1.450 tot 1.830 bewegingen langs de Middenstraat per jaar.

Legende percelen ingekleurd volgens ligging van de bedrijfszetel tov Pillendijk:

- noord
- nvt
- zuid

Geel: bedrijf in Beveren gelegen ten noorden van de Pillendijk, roze: bedrijf in Beveren gelegen ten zuiden van de Pillendijk, blauw: landbouwers van buiten de gemeente Beveren



Omrijden is maximaal 5 km en de rechtstreekse verbinding is 1.5 km (zie figuur hieronder). Dit betekent een tijdverlies van 5 tot 7 minuten per beweging.



Op basis van het voorliggende ontwerp MER worden een aantal positieve effecten van de knip van dit deel van de Middenstraat beschreven, zoals ecotoopcreatie en verminderde lichthinder, maar deze knip is geen projectdoelstelling of geen milderende/compenserende maatregel.

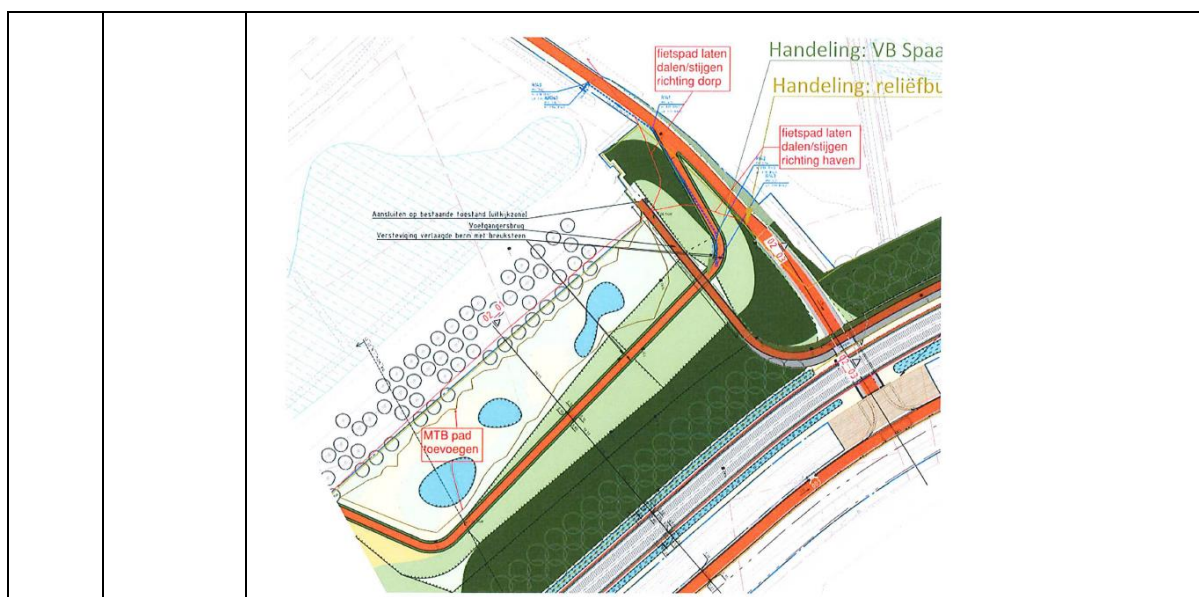
Gelet op de vele binnengekomen reacties en verwachte hinder wordt het project dan ook bijgestuurd, met volgende aanpassingen:

- Het noordelijk deel van de Middenstraat wordt opgehouden. Om zoveel mogelijk de positieve effecten van de voorziene knip te behouden worden hierbij een aantal maatregelen genomen:
 - De weg wordt binnen de rooilijnen versmald heraangelegd.
 - Er wordt een tractorsluis voorzien op de Hogendijk om doorgaand wegverkeer door het natuurgebied te vermijden met uitzondering van landbouwverkeer en fietsers..
- De twee bochten in de Middenstraat (gewestwegen in het noordelijk deel van de Middenstraat) worden opgebroken. Het maaiveld ter hoogte van de noordelijke bocht wordt verlaagd en de uitgravingen van de zuidelijke bocht worden opgevuld, beide tot op polderniveau zodat ze deel worden van de naastgelegen natuurgebieden.
- Ook voor het zuidelijk deel van de Middenstraat wordt naar een natuurvriendelijke invulling gekeken van de ruimte die vrijkomt bij het verwijderen van de weg. Zo blijft er dus een stukje extra ecotoopcreatie behouden dankzij het project.
- De bestaande stuw onder de noordelijke bocht van de Middenstraat wordt verplaatst richting noordwesten om deze na verwijdering van de bovenliggende bocht bereikbaar te houden voor bediening en onderhoud.

2) Met betrekking tot de vrees voor een toename van verkeer op de Pillendijk bevestigen de initiatiefnemers van ECA dat het niet de bedoeling is om landbouwverkeer af te wikkelen via de Pillendijk. Voor personenverkeer zijn de Hertogenstraat, Westzeestraat en N451 veel aantrekkelijker omdat ze breder zijn dan de Pillendijk en Oude sluisstraat of uitvoegstroken hebben. Het landbouwverkeer kan via Oud-Arenberg en de Middenstraat gaan, aangezien we het noordelijk deel van de Middenstraat toch zullen openhouden voor landbouwverkeer (zie punt hierboven).. Om extra goed duidelijk te maken dat de Pillendijk enkel voor lokaal verkeer dient, zullen we als bijkomende maatregel aan de wegbeheerder te vragen een verkeersbord C3 met onderbord "Uitgezonderd plaatselijk verkeer" te voorzien voor dit stuk van Pillendijk.

3) Met betrekking tot doorgaande verkeersstromen wijzen we er op dat alle verkeer van mensen die het poldergebied tussen Kieldrecht en de haven niet als bestemming hebben in feite sluipverkeer is. Het mobiliteitsplan Beveren classificeert de N451 van E34 tot Kieldrecht als een lokale weg 1 (hoofdfunctie is verbinden op lokaal niveau, hier dus verbinding Kieldrecht-Verrebroek-Vrasene-Sint-Niklaas) en de as via Nieuw Arenberg en Dreefstraat als lokale weg 2 (verzamelende en ontsluitende functie op lokaal niveau, hier de ontsluiting van Doel). De plannen van de WOW bevestigen alleen maar deze keuze. Uit inspraakreacties blijkt dat de Middenstraat niet enkel voor lokaal landbouwverkeer gebruikt wordt, maar ook voor doorgaand landbouwverkeer (doorvoerroute van uiteenlopende agrarische producten die afkomstig zijn uit de Nederlandse polders). Als het verkeer betreft dat verder naar de weg Blikken rijdt, kan dat in de toekomstige situatie omrijden (via de Nieuw Arenbergstraat), via de Nieuwe Dijkstraat en zo verder op de WOW.

1.2	B16	Afsluiten doorsteek Oud Arenberg-Haven: Is het geen optie om in plaats van de huidige verbinding met de haven (Oud Arenberg) volledig af te sluiten voor alle verkeer, toch de mogelijkheid te voorzien dat enkel wagens alsnog zo richting haven gaan kunnen rijden? Indien dit niet voorzien wordt, zal al het verkeer van Kieldrecht en omgeving een enorme omweg via Verrebroek moeten maken. Ter hoogte van deze doorsteek kan een boog voorzien worden om te verhinderen dat vrachtwagens alsnog gebruik zouden willen maken van deze weg.
	B36	Tevens vragen we uw aandacht voor de Middenstraat. Vanuit Oud Arenberg richting haven deze baan opbreken lijkt ons niet wenselijk. Momenteel rijden er ook nogal wat werknemers uit het noordelijke platteland langs deze weg de haven in. Vooraleer deze af te sluiten pleiten we voor een telling van het aantal autobewegingen hierheen. Nu afsluiten betekent nog een stijging van verkeer dat via Verrebroek en de Schoorhavenweg de haven moet bereiken.
Als de Middenstraat zou aansluiten op de nieuwe ontsluitingsweg (die onderdeel is van de WOW), zou een constructie gebouwd moeten worden die de bufferdijk doorsnijdt. Het is niet mogelijk om deze constructie te bouwen zonder impact op de Putten en met name de lokale natuurwaarden. De aansluiting van de Middenstraat op de ontsluitingsweg zal immers meer ruimte vergen dan de huidige plannen. Deze ruimte is hier niet beschikbaar, tenzij bijkomend natuurgebied ingenomen wordt. Het behoud van de natuurgebieden is echter een uitgangspunt. Enkel indien er geen redelijke alternatieven bestaan die natuurinname vermijden, kan er (onder strikte voorwaarden) beschermde natuur ingenomen. Als er beschermde natuur zou ingenomen worden, zou dit ook leiden tot extra natuurcompensaties en inname van landbouwgronden. Daar komt nog bij dat een aansluiting van de Middenstraat ook een extra kruispunt op de ontsluitingsweg zou vereisen, wat op vlak van doorstroming en verkeersveiligheid niet gewenst is. Bovendien zou verkeer, dat via de Middenstraat op de ontsluitingsweg terecht komt, nog steeds moeten omrijden tot aan het complex Hogendijk of tot aan de zuidgrens van het project (complex Watermolen of tijdelijk Schoorhavenweg) om zijn weg te vervolgen naar hun bestemming in de haven. Indien aangesloten wordt op Blikken, valt dit laatste argument weg, maar dan dient de Middenstraat zowel de buffer als het spoor en het fietspad te dwarsen. Dat kan enkel via een tunnel. De bouw hiervan zal een grote impact hebben op de Putten (ruimte inname, bemalingen). Ook hier gelden bovenstaande argumenten inzake behoud van natuur, waarbij een alternatief voorhanden is zonder schade, terwijl de plannen zoals ze voorliggen geen schade betekenen. Deze opmerkingen leiden niet toe een aanpassing van het projectbesluit.		
1.3	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om van het mountainbikepad langs Spaans Fort een lus te maken om aanrijdingen te voorkomen. Her te bekijken met een gelijkgrondse kruising tussen fiets- en wandelpad of fietspad kan afhellen/stijgen richting haven



Het mountainbikepad in deze zone is niet vergunningsplichtig. Dit pad zal later, wanneer er beter zicht is op de nieuwe toestand na bouw van de dijk, concreet en in overleg met de gemeente ingevuld worden.

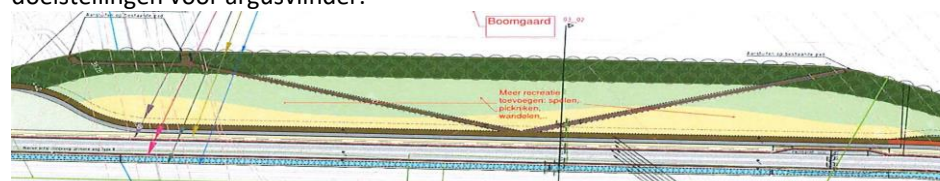
Dit zal worden verduidelijkt in de verantwoordingsnota.

1.4	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om grondig te bekijken of het mogelijk is om het fietspad richting Verrebroek en richting haven plaatselijk te verleggen om een betere draaicirkel mogelijk te maken. Een ongelijkgrondse kruising van het wandelpad en fietspad bovenop de bufferdijk lijkt niet noodzakelijk: zie plannen hierboven.
-----	-----	---

Zoals besproken op het overleg met de mobiliteitsdienst van de gemeente van 27 mei 2024 is het plaatselijk verleggen niet mogelijk door de aanwezige bomenrijen. Gezien deze bomenrijen een bufferende werking hebben willen we deze zeker niet kappen. Bovendien wordt de helling om aan te sluiten op de Sint-Michielsstraat door deze aanpassing dan te steil.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

1.5	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om meer recreatie (picknicken in het gras, spelen (glijbaan, klimtouw,...) op het talud naast de wandelpaden mogelijk te maken ter hoogte van de boomgaarden Klein Arenberg/Hertogenstraat. Deze zone ligt als enige niet naast een natuurgebied en recreatie is hier cumuleerbaar met de doelstellingen voor argusvlinder.
-----	-----	--



De doelstelling van het project is een mobiliteitsaansluiting en het voorzien van een buffer tussen haven en omgeving. Inzake de inkleding van deze buffer is er een ruim traject doorlopen, met inspraak van de lokale bevolking op een aantal momenten. Het gemeentebestuur is hier zeer nauw bij betrokken geweest. De gemeente is ook betrokken geweest op de vele overlegmomenten die geresulteerd hebben in de studie van het bufferlandschap ECA (bijlage van het ontwerp projectbesluit). Hoewel de primaire functie van de buffer is om geluid, lucht en visuele hinder te voorkomen of te beperken, werd er een stevig pakket inzake recreatie voorzien in deze studie en werd deze ook opgenomen in andere delen van dit ontwerp projectbesluit (bv MER, verantwoordingsnota omgevingsvergunning). De intensieve recreatie werd bewust op enige afstand van Seveso-inrichtingen ingetekend. Indien de gemeente nog meer recreatie wenst, kan dit achteraf verder bekeken worden op haar eigen initiatief. Daarbij zal ook aandacht

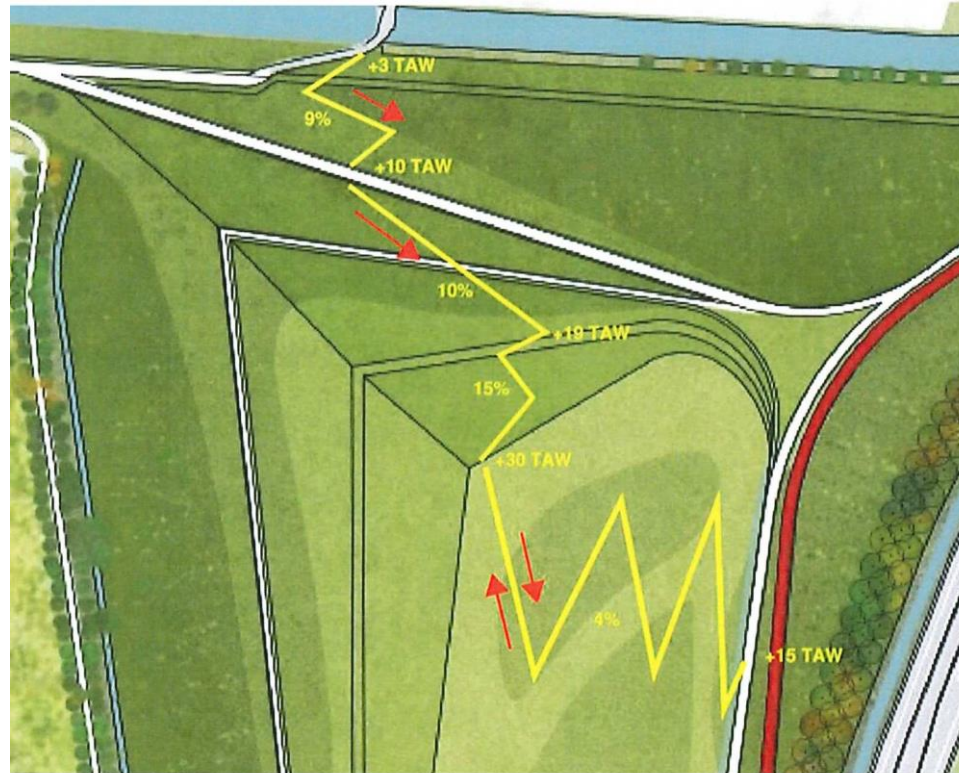
moeten worden besteed aan de verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en de aanwezigheid van Seveso inrichtingen in de omgeving.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

1.6

B13

De gemeente Beveren is vragende partij om een (kassei)helling op de polderheuvel toe te voegen voor recreatieve wielrenners. Niet voor wedstrijden, zoals eerder al werd gevraagd. Seveso lijkt dan ook geen argument om het niet te doen:



6. Staketeel

B16

Polderheuvel:

Hoewel er zelfs een volksbevraging aan vooraf ging, wordt in de plannen geen enkele recreatieve functie voorzien voor de polderheuvel. Dat is bijzonder jammer. Een kasseihelling en wandelpad zijn twee voorbeelden die voor de omgeving een meerwaarde zouden kunnen betekenen.

Dat er omwille van de aanwezigheid van Seveso-bedrijven geen echte recreatie, zoals een speelheuvel voor kinderen, voorzien kan worden, is begrijpelijk, maar het zou toch leuk zijn voor de regio dat er iets voorzien wordt. Of mensen nu fietsen op een fietspad naast een Seveso-bedrijf of ze rijden een kasseihelling op... Wat is het verschil?

De doelstelling van het project is een mobiliteitsaansluiting en het voorzien van een buffer tussen haven en omgeving. Inzake de inkleding van deze buffer is er een ruim traject doorlopen, met inspraak van de lokale bevolking op een aantal momenten. Het gemeentebestuur is hier zeer nauw bij betrokken geweest. De gemeente is ook betrokken geweest op de vele overlegmomenten die geresulteerd hebben in de studie van het bufferlandschap ECA (bijlage van het ontwerp projectbesluit). Hoewel de primaire functie van de buffer is om geluid, lucht en visuele hinder te voorkomen of te beperken, werd er een stevig pakket inzake recreatie voorzien in deze studie en werd deze ook opgenomen in andere delen van dit ontwerp projectbesluit. De intensieve recreatie werd bewust op enige afstand van Seveso inrichtingen ingetekend. Indien de gemeente nog meer recreatie wenst, kan dit achteraf verder bekeken worden op

haar eigen initiatief. Daarbij zal ook aandacht moeten worden besteed aan de verenigbaarheid met de stedenbouwkundige voorschriften en de aanwezigheid van Seveso inrichtingen in de omgeving.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

1.7	B16	Fietsverbindingen: De locaties van de nieuwe fietsverbindingen in Verrebroek richting de haven zijn niet goed gekozen. Deze verbindingen impliceren een omweg ten opzichte van de huidige verbinding via Schoorhavenweg. Dat levert in tijd geen voordeel, maar zelfs een nadeel op. Dat is niet logisch bij werken van deze omvang. In plaats van verbindingen te voorzien ter hoogte van de Sint-Michielsstraat (Blikken) en ter hoogte van het logistiek park (Bazeput) zou beter een doorsteek richting haven voorzien worden ter hoogte van het pompstation Watermolen. Als daar een verbinding gerealiseerd wordt, kan het fietsverkeer komende vanuit het centrum van Verrebroek de kortst mogelijke route richting haven nemen.
-----	-----	---

De fietsdoorsteken werden zodanig gepositioneerd dat ze zo evenredig mogelijk verdeeld zijn over de ganse lengte van het project.

Een doorsteek ter hoogte van pompstation Watermolen zou de dwarsing van de bufferdijk vragen die is hier heel breed is. Daarnaast zouden verderop meerdere spoorwegen gekruist dienen te worden. Bij de doorsteeklocaties in het huidige ontwerp voor de WOW zijn de benodigde kunstwerken beperkter in lengte. De kostprijs en milieueffecten van de bouw zullen daardoor veel beperkter zijn. De omrijfactoren om een bestemming in de haven te bereiken zijn bovendien beperkt. Op onderstaande figuren zijn bijvoorbeeld de afstanden Verrebroek – Tabaknatie en Verrebroek – Hazopweg weergegeven.





Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

1.8	B17	Nabijheid ontsluiting t.o.v. 'Putten Weiden': Het afgraven van de dijk brengt de haven enkele meters dichterbij 'Putten Weiden', waardoor de natuurlijke buffer tussen deze gebieden wordt verminderd en het risico op verstoring van het natuurgebied toeneemt. Er kan overwogen worden minder rijstroken aan te leggen zodat de bestaande dijk niet moet worden afgegraven en versterkt.
De conceptkeuze van de WOW langsheen Blikken werd uitvoerig onderzocht in bijlage 20.2 van de projectonderzoeksnota. Een variant waarbij de bestaande Blikken wordt uitgebreid (en er geen nieuwe ontsluitingsweg bijkomt), voldoet niet inzake de criteria 'vlotte ontsluiting', 'functionele bedrijfsontsluitingsweg' en 'veiligheid'. Het risico van verstoring wordt uitgebreid onderzocht in het MER. Daaruit blijkt dat er geen betekenisvolle verstoring voor het natuurgebied verwacht wordt nadat het huidige grondlichaam vervangen is door een zogeheten 'holle dijk' als buffer. De 'holle dijk' is enkele meters hoger (met tiphoogte 14 mTAW) dan het huidige dijklichaam (11 mTAW). Het is trouwens onjuist om te concluderen dat de haven enkele meters dichterbij Putten Weiden gebracht wordt. Putten Weiden is momenteel ingekleurd als industriegebied en wordt met voorliggend plan natuurgebied. De grenslijn van de teen van de bestaande bufferdijk blijft behouden. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.9	B17	Afgraven van de dijk en vervanging door een holle dijk: Het uitgangspunt van de WOW is een betere ontsluiting en een betere licht- en geluidsdemping. Door het afgraven van de bestaande dijk en deze te vervangen door een holle dijk, wordt de integriteit van het gebied 'Putten Weiden' ernstig aangetast. Dit gebied geniet op Europees niveau bescherming vanwege zijn unieke fauna en flora en zilte kwel. Het versterken van de bestaande dijk, in plaats van deze af te graven en te vervangen, bedreigt de ecologische balans en de natuurlijke kenmerken van het gebied. ITC Rubis is een SEVESO-bedrijf dat zich in de buurt bevindt van de wooncluster aan het einde van de Oud Arenberg. De huidige bufferdijk is nodig om de nodige bescherming te garanderen tov de wooncluster in geval van calamiteiten. Indien deze dijk vervangen wordt door een holle dijk garandeert deze mogelijk niet dezelfde bescherming.

In de passende beoordeling worden de versturende effecten van geluid en licht geanalyseerd. Onder paragrafen §5.2.3.1.4 en §5.3.3 wordt besloten dat lichtverstoring sterk gebufferd wordt door het verhoogd dijklichaam en tevens door het wegnemen van de verlichtingselementen ter hoogte van de Mid-denstraat en Oud Arenberg, weliswaar enkel aan de kant van Putten West. Voor geluidsverstoring zal ook het nieuwe en verhoogde dijklichaam zorgen voor een efficiënte geluidsdemping.

Het extern risico van ITC Rubis is bepaald in een veiligheidsrapport, volgens de richtlijnen van het Team Omgevingseffecten. Zoals blijkt uit de beoordeling aldaar doet een lokale/specifieke object als een bufferdijk niet ter zake bij de bepaling van het extern risico van dit soort bedrijven in Vlaanderen d. Om het extern risico van een bedrijf als ITC Rubis te bepalen, is een bufferdijk - in welke vorm dan ook - niet relevant.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

1.10	B17	Waterbeheer en overstromingsrisico: Wijzigingen aan de dijken en verhoging van Putten Hoog kunnen gevolgen hebben voor het waterbeheer en het overstromingsrisico in de regio. Het is essentieel dat er gedetailleerde studies en simulaties worden uitgevoerd om de mogelijke gevolgen van dijkafgraving en de bouw van een holle dijk op de waterhuishouding en overstromingsrisico's te beoordelen.
------	-----	--

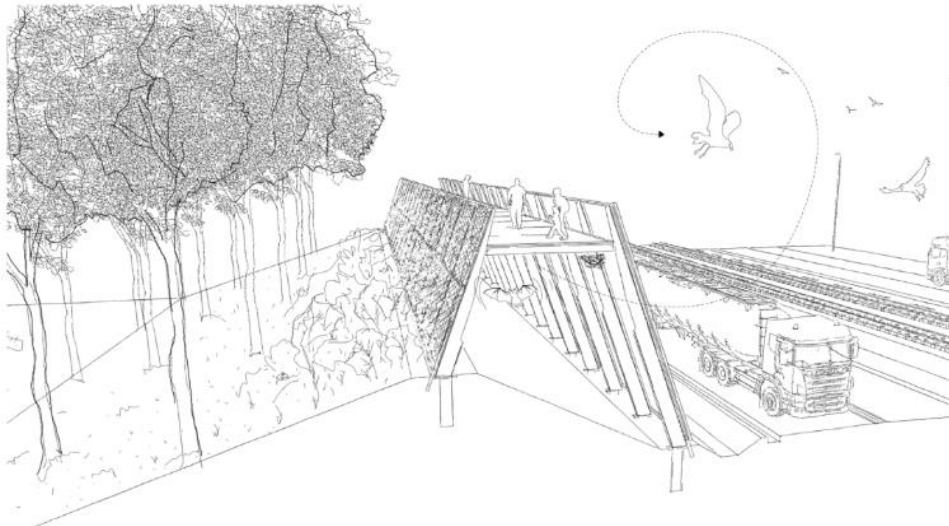
In bijlage 4 Water van het MER is een afwateringsstudie toegevoegd waarin de hemelwaterhuishouding van het project gedetailleerd werd onderzocht. Op basis van deze studie werd het project ontworpen rekening houdend met de nieuwste normen van de gewestelijke stedenbouwkundige hemelwaterverordening van 2023. Hoewel voor het openbaar domein in dit project deze normen strikt genomen nog niet van toepassing zijn, gelet op artikel 22, lid 2 van de Hemelwaterverordening van 2023, werden deze normen hier wel toegepast. Het project werd aldus ontworpen om toekomst gericht te weerstaan aan extreme regelval (en droogte).

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

1.11	B17	Duurzaamheid en milieu-impact: De duurzaamheid van de voorgestelde maatregelen moet in overweging worden genomen. De milieu-impact van de bouw en het onderhoud van een holle dijk, inclusief CO ₂ -uitstoot en ecologische verstoring, moet worden vergeleken met alternatieve oplossingen die mogelijk minder schadelijk zijn voor het milieu.
------	-----	---

	B21	Het gebied Putten-Weiden is 52 ha groot. Het is op vlak van natuur en cultuurlandschappelijk van bijzonder grote waarde en heeft een grote authenticiteit en beleevingswaarde. In de Plan-MER van het Deurganckdok wordt het omschreven als 'oncompenseerbaar'. Onnodige ingrepen moeten er absoluut vermeden worden. Dat betreft met name: -Afgraven dijk en vervangen door holle dijk constructie
--	-----	--

	B21	Afgraven bestaande dijk Op de plaats waar nu de bufferdijk ligt tussen enerzijds Putten-Weiden en Putten-West en anderzijds het havengebied, wordt de WOW aangelegd. De buffering tussen de gebieden zal worden vervangen door een 'holle dijk', een soort staketsel waar groene beplanting op komt, aangevuld met een bomenrij abelen. Putten-Weiden en Putten-West zijn belangrijke natuurgebieden. Ze zouden optimaal moeten gebufferd worden en maximaal gevrijwaard van verstoring door de haven en het havenverkeer. Dat lijkt met deze ingreep onvoldoende het geval. In het kader van de WOW wil men het volledige dijklichaam langs Putten-Weiden en voor een deel langs Putten-West weggraven. Daar wordt vervolgens een nieuwe structuur opgebouwd. Daarbij wordt een deel van het meest zuidelijk gedeelte van de Putten ingenomen voor infrastructuurwerken van de WOW. Er mag tevens voor gevreesd worden dat het weggraven van de dijk impact heeft voor de natuurwaarden in het bijzonder kwetsbare gebied Putten-Weiden. De ingreep lijkt
--	-----	--

		alleszins moeilijk te rijmen met de vaststelling dat het gebied 'oncompenseerbaar' is. De voorstelling van de holle dijk zorgt trouwens voor verwarring. Op de illustraties ter verduidelijking is nog altijd een belangrijk deel van het dijklichaam te zien, terwijl in werkelijkheid de dijk volledig verdwijnt. In die zin is de voorstelling misleidend.  Het volledig afgraven van de dijk tussen Putten-Weiden en WOW en de vervanging door een volledige holle dijk staat ook in contradictie met de landschappelijke waarde van het gebied. Volgens de toelichting is de huidige dijk van 11 mTAW te onstabiel om te verhogen tot 14 mTAW. Dat lijkt moeilijk aan te nemen. De ondergrond (veen) is dezelfde als op andere plaatsen waar het dijklichaam aanzienlijk hoger wordt. In de plannen is sprake van een wandelpad en "de langste vogelkijkwand van Europa", 1,8 km lang. Die gaat – althans voor het gebied Putten-Weiden - voorbij aan de bestaande realiteit. Niemand kijkt van op de zuidelijke dijk naar Putten-Weiden omdat er in het zuidelijk gedeelte amper iets te zien is. Het interessante stuk is het noordelijk gedeelte. Vogelspotters staan altijd in Oud Arenberg en op de Hogendijk. Daar zijn ook de wandelroutes waar het gebied beleefd wordt. De courante aanwezigheid van vogelspotters in Oud Arenberg contrasteert ook met de plannen om hier een functioneel fietspad aan te leggen. (zie supra)
	B22	Tweedes: wat is de impact door het weggraven van de dijk? Men wil de dijk vervangen door een holle dijk. In welke mate is die effectief voor buffering inzake licht- en geluidsoverlast? In welke mate is de holle dijk dienstig als buffer in geval van calamiteiten m.b.t. Sevesobedrijf Rubis?
	B22	De aanleg van een holle dijk is ook contradictorisch met de landschappelijke waarde van het gebied. Werden hier alternatieven bekeken?
	B26	De Putten De huidige dijken worden vervangen door een 'holle dijk'. Dat staat in contradictie met de landschappelijke waarde van het gebied.
1) In het MER zijn de mogelijke landschappelijke effecten van de holle dijk beschreven en geëvalueerd:		

Voor het grootste deel van deze randzone van de haven zal de impact op de landschappelijke waardevolle structuur en relaties in de polder minimaal zijn. Ter hoogte van de nieuw in te richten bufferdijk, en de werken binnen Putten Weiden, dienen wel een aantal bomen en beplanting gerooid te worden. Het betreft echter beperkte zones, geen onderdeel van landschappelijk waardevolle structuren, of kleine zones langs de rand. Vanuit de polder zal de bufferdijk duidelijker zichtbaar worden, maar wordt daardoor ook de achterliggende haven beter visueel afgeschermd. De hoogte van 14 mTAW blijft wel steeds aangehouden, ook het voorzien van bomenrijen en kwalitatieve groene inkleding aan de polderzijde, zodat er continuïteit wordt gecreëerd.

De Westelijke Ontsluiting zal vanuit het omringende polderlandschap visueel afgeschermd worden door de her in te richten bufferdijk, met een hoogte van 14 mTAW. Onder meer dankzij die verhoging tot 14mTAW (de huidige buffer ligt op ca. 11mTAW) zullen de weg- en spoorinfrastructuur zelf, alsook het trein- en wegverkeer niet zichtbaar zijn vanuit de polders.

2) Alternatieven zijn in overweging genomen.

De Projectonderzoeksnota verwijst ook naar de inrichtingsalternatieven die beschouwd zijn (geactualiseerd Projectonderzoeksnota paragraaf 4.1.3. Inrichtingsalternatieven). De inzichten daaruit worden hieronder samengevat:

Door de aanwezige veenstructuur en de beperkte breedte tussen enerzijds de teen van de bestaande dijk aan de zijde van de polder en anderzijds de nieuw aan te leggen weg is het op veel plaatsen niet mogelijk om volle aarden dijken aan te leggen die voldoen aan de stabiliteitsvereisten. Daarom zijn nieuwe types dijken ontworpen die tegelijkertijd stabiel én voldoende hoog zijn. Deze hoogtes zijn belangrijk om de polder en natuurgebieden zo veel mogelijk qua geluid, licht en zicht af te schermen van de haven.

De ruimtebeperking en de grondmechanische randvoorwaarden (veen en klei in de ondergrond) ter hoogte van Putten Weiden heeft ertoe geleid dat er voor een hol dijklichaam is geopteerd dat een zeer geringe voetafdruk heeft (beperkte belasting op de ondergrond; beperkte ruimte inname). Door een holle constructie te voorzien, kan Putten Weiden maximaal gevrijwaard blijven. Een hoger dijklichaam uitsluitend met grond zou een veel groter deel van Putten Weiden inpalmen, aangezien dit grondlichaam met zeer flauwe hellingsgraden dient gerealiseerd te worden om stabiel te zijn.

3) Naar aanleiding van deze inspraakreactie werden deze alternatieven verder bekeken:

Ervan uitgaande dat een 16/4 helling zou volstaan om een dijk stabiel te kunnen aanleggen met grond tot de gewenste hoogte van 14 mTAW kan de extra grondinname die dit met zich mee zou brengen, berekend worden: de holle dijk (die een zeer kleine oppervlakte inname met zich meebrengt) zou dan vervangen worden over een lengte van 2.100 m. De ruimte-inname zou daardoor 47.320,10 m² bedragen. Bij een talud van 27/4 - dat zeker stabiel is – bedraagt de ruimte inname zelfs 94.861,7 m². Dit is daarom geen redelijk alternatief aangezien er grote oppervlakten natuur zouden worden ingenomen. Een ander alternatief voor een buffer zijn grondverstevigende maatregelen om een steiler talud te kunnen verwezenlijken. Daarbij komen echter volgende aspecten naar boven:

- Mogelijk grondverstevigingsmiddelen zoals kalk en cement kosten zeer veel energie voor de aanmaak en voor het inbrengen in de grond. Deze zouden ook een barrière kunnen vormen voor de grondwaterstroming
- De grond verbeteren om deze stabiel te krijgen door verwijdering van het aanwezige veen is echter ook geen oplossing. Het verwijderen van het veen brengt CO₂ vrij. Daarenboven moet dat uitgegraven veen elders onder water gestockeerd worden om te vermijden dat het snel mineraliseert. Deze ontgraving van onstabiele slappe lagen zou ook in den droge moeten gebeuren. En dat kan alleen maar na een voorafgaande diepe bemaling, die dan negatieve gevolgen zou hebben voor de toestroming van grondwater naar het zilte grasland in de omgeving. De grondvervanging zou de ondergrondse karakteristieken danig wijzigen, waardoor de zilte kwel naar de zeer gevoelige zilte graslanden in het gedrang kan komen.
- Het verstevigen van de ondergrond door het inbrengen van damwanden zou veel materiaal (staal) vergen. De verstoring van het inbrengen van deze damplanken aan de polderzijde zou groot zijn gedurende een lange periode, aangezien er enkele km damplanken geheid zouden moeten worden.

Deze overwegingen in acht genomen is een ontwerp gemaakt van een hybride dijk: waar er ruimte is, wordt de buffer gevormd door een grondmassief, waar een zeer beperkte ruimte is (zoals ter hoogte van Putten Weiden), wordt de buffer gevormd door een staketsel dat evenwaardig zal bufferen. De overgang tussen beide is voorzien in een 'halve' dijk die aan één zijde (polder) bestaat uit een talud van grond en aan de havenzijde opgetrokken wordt uit een staketsel.

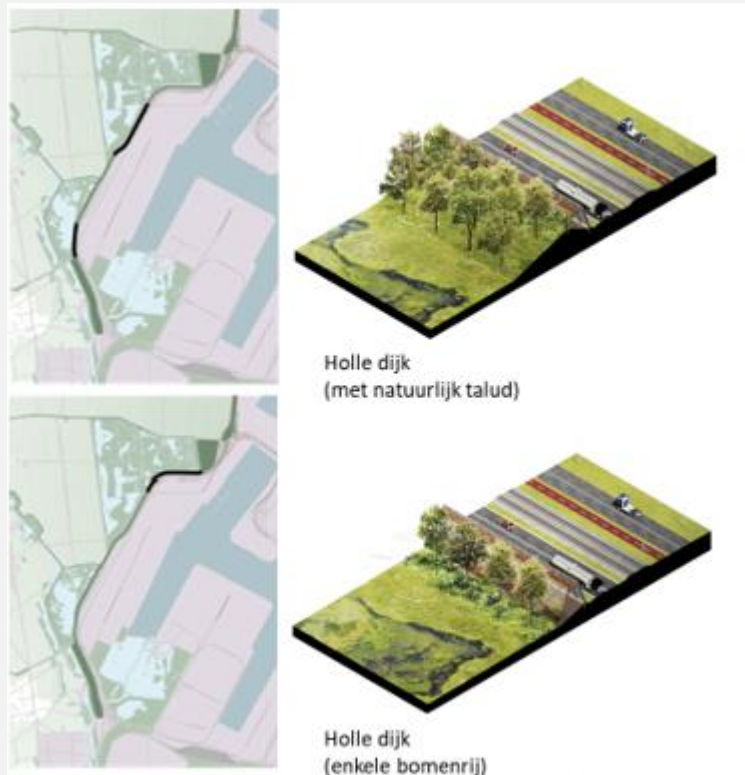
Bijkomend zijn, op basis van de vraag naar CO₂ equivalenten van 2 bestudeerde opties voor de bufferdijk een aantal bijkomende berekeningen gemaakt, die verder gedetailleerd zullen worden in het MER. Om de ingebedde CO₂ van materialen en grondtransport te vergelijken zijn twee opties bekeken: een eerste is de gekozen 'hybride' optie met volle dijk waar er voldoende plaats is, een 'halve' dijk en een holle dijk op plaatsen waar er door ruimtegebrek deze optie is gekozen. Het tweede optie is een volledige volle gronddijk (waarbij abstractie is gemaakt van beschikbare ruimte), maar waar door de onstabiele ondergrond er grondstabiliserende maatregelen nodig zijn, maar ook meer grondverzet. De kwantitatieve berekening van CO₂ equivalenten voor deze twee opties laat zien dat de gekozen bufferoptie staat voor een ingebedde koolstof hoeveelheid van 22 kton CO₂ en de volle dijk optie 33,4 kton. Zowel naar ruimtegebruik als naar duurzaamheid in termen van CO₂eq is de gekozen variant een voordeliger optie.

4) Er wordt voldoende buffering voorzien:

De 14m TAW hoge dijk zal aan de zijkant van de polder worden bekleed met klimplanten en zo visueel geïntegreerd worden in het landschap. Aan de voet van de dijk wordt minimaal één boomlijn (grauwe abeel) uitgezet. In de meeste gebieden is er voldoende ruimte om drie rijen grauwe abeel te planten. Maar in het gebied tussen de Middenstraat en Putten Hoog is de ruimte echter zeer beperkt. Om het natuurgebied (Putten Weiden) te vrijwaren zal er daarom slechts één rij bomen worden aangeplant. Op de begane grond onder de bomen zullen verschillende struiken kunnen groeien. Door het wandelpad bovenop de holle dijk te plaatsen verminderen we de impact van recreatie op de natuur. Wandelaars worden gebufferd door de kruinen van de bomen.

Om voldoende afscherming en geluidsbuffering te garanderen zal de holle dijk afgewerkt worden met een dichte houten bekleding die een voldoende gesloten en robuuste barrière vormt.

Naar aanleiding van de bezwaren werd ook duurtijd om een volgroeide wand aan de polderzijde te hebben bestudeerd. Afhankelijk van de condities kunnen na 5 jaar klimop (wintergroen) en bosrank de bovenkant van de dijk bereiken. Om dit te bereiken is een klimhulp in de vorm van een wand met verticale groeven in een poreus materiaal nodig in combinatie met staalkabels nodig.



5) De verstoring werd bestudeerd.

In de passende beoordeling onder paragraaf §5.2.3 (aanlegfase) en §5.3.3 (exploitatiefase) worden de versturende effecten van het project op o.m. Putten West en Putten Weiden beoordeeld. Hierbij wordt er gekeken naar visuele verstoring, verstoring door geluid en verstoring door verlichting. Het klopt dat dijklichamen een versturende impact hebben op weidevogels. Deze vogels houden namelijk van open, leesbare landschappen. Dat zorgt er op heden voor dat het zuiden van Putten West en Putten Weiden inderdaad minder frequent bezocht wordt door weidevogels, zoals correct wordt vastgesteld. Door de plaatsing van de bomenrijen aan de teen van de nieuwe holle dijk komt er een extra verstoring bij. Bomen zorgen namelijk voor nestgelegenheid en uitkijkposten voor roofvogels, maar ook voor vossen. Voor deze bijkomende versturende werking werd een uitgebreide analyse uitgevoerd, waarbij alle versturende elementen voor weidevogels op beide gebieden in kaart werden gebracht met het in acht nemen van de beheersmaatregelen uit het beheerplan. De rijen abelen zorgen voor een verstoring op weidevogels die reikt tot 200 m. Dit vertegenwoordigt een oppervlakte van 10,9 ha. Dit effect wordt gemilderd door het verminderen van de verstoorde oppervlakte elders binnen Putten West en Putten Weiden (1,3 ha) en de aanleg van nieuw weidevogelgebied in Doelpolder Zuid.

Mogelijke lichtverstoring voor beide gebieden zal sterk gebufferd worden door het verhoogd dijklichaam en door het wegnemen van de verlichtingselementen ter hoogte van de Middenstraat en Oud Arenberg, weliswaar enkel aan de kant van Putten West. Voor geluidsverstoring zal het nieuwe en verhoogde dijklichaam zorgen voor een efficiënte geluidsdemping van weg- en spoorverkeerslawaaï.

6) Figuren

In de studie van het bufferlandschap ECA wordt het ontwerpprincipe van de holle dijk nader toegelicht aan de hand van een principe schets. Deze studie ontwikkelde een visie. Zoals in de disclaimer vermeld 'Verschillende onderdelen moeten bijkomend onderzocht worden in andere disciplines en kunnen dus wijzigen.' De holle dijk wordt over een grote lengte van de haven ingepast binnen de beschikbare ruimte. Zowel de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning als de bijhorende plannen en snedes geven gedetailleerd weer hoe het ontwerp is. Er is dan ook geen spraken van misleiding.

7) Geen inname

Het natuurgebied Putten weiden wordt niet ingenomen door de holle dijk. De inspraakreactie verwijst naar het MER van Deurganckdok van 2009. In dat MER, dat geen betrekking heeft op het thans voorliggende (complex) project, is niet onderzocht wat de effecten op Putten Weiden zouden zijn van de holle dijk. Het kan dus niet dienen als basis voor de meest recente en wetenschappelijk gefundeerde uitspraken over dat specifieke punt. Het veel recentere MER voor de WOW heeft dit wel onderzocht en neemt daarbij de onderzoeken en inzichten van de voorbije jaren mee in beschouwing. Daarom is het logisch om enkel het MER voor de WOW als uitgangspunt te nemen voor de beoordeling van de effecten

De bijkomende overwegingen onder punt 3 naar alternatieven voor de holle dijk worden opgenomen in het projectbesluit.

Het voorzien van een klimhulp voor de polderzijde van de holle dijk in de vorm van een wand met verticale groeven in een poreus materiaal in combinatie met staalkabels, zal opgenomen worden in het projectbesluit.

1.12	B17	Fietsverkeer door 'Putten Weiden' en aanleg van een tunnel: Het plan om fietsverkeer door 'Putten Weiden' te leiden en een tunnel te voorzien aan het einde van de Oud Arenberg is schadelijk voor de fauna en flora. Functioneel fietsverkeer binnen een natuurgebied is in strijd met de afspraken gemaakt in het verbond en de uitgangspunten van de WOW. Dit zal leiden tot verstoring van het delicate ecosysteem van het gebied. Alternatief kan zijn een doorsteek te voorzien ter hoogte van Middenstraat Zuid en een tunnel verder in de haven en t.h.v. de Antwerp Stone Terminal.
	B21	Het gebied Putten-Weiden is 52 ha groot. Het is op vlak van natuur en cultuurlandschapelijk van bijzonder grote waarde en heeft een grote authenticiteit en beleevingswaarde. In de Plan-MER van het Deurganckdok wordt het omschreven als 'oncompenseerbaar'. Onnodige ingrepen moeten er absoluut vermeden worden. Dat betreft met name: -Aanleg functioneel fietspad en tunnel op het einde van de Oud Arenberg
	B21	Fietspad voor functioneel woon-werkverkeer aansluiten op WOW via Middenstraat In de plannen voor de WOW wordt een functioneel fietspad voor woon-werkverkeer voorzien dat tot op het einde van de Oud Arenberg loopt en daar met een tunnel aantakt op de WOW. Op een functioneel fietspad zijn ook gemotoriseerde tweewielers toegelaten. Dat staat haaks op de intentie om het gebied – in functie van de natuurwaarden – zo veel als mogelijk verkeersluw te maken. Dit om verstoring van de natuurwaarden te vermijden. Een functioneel fietspad door het laatste deel van de OAB conflicteert ook met de trage weg functie, de aanwezigheid van soms grote groepen vogelkijkers, en de zware machines van ANB en of beheerders die er soms de weg versperren. Het gebied bevat bovendien op het einde van de straat een woonkern met 7 huizen die bereikbaar dient te blijven voor gemotoriseerd verkeer van de bewoners, hun bezoekers en diensten. Logisch is om de fietsverbinding vanuit Kieldrecht langs de Oud Arenberg en vervolgens via Middenstraat-Zuid te laten aantakken op het havenfietspad van de WOW. Deze verbinding vermindert het traject doorheen natuurgebied De Putten met bijna een kilometer, ten opzichte van het huidige voorziene traject. Langs Middenstraat-Zuid is er door de constellatie van het gebied zo goed als geen verstoring. De knip voor autoverkeer kan behouden blijven.

		Deze oplossing vermijdt bijkomende verstoring en ook conflicterende situaties op het einde van de Oud Arenberg. De opmerkingen hierboven gelden evenzeer voor de aanleg van een 'tijdelijk fietspad' (voorafgaand aan de eigenlijke inrichting) langs de as van het laatste stuk van de Oud Arenberg,
	B22	In de plannen voor de WOW wordt een functioneel fietspad voor woon-werkverkeer voorzien dat tot op het einde van de Oud Arenberg loopt en daar met een tunnel aantakt op de WOW. Op een functioneel fietspad zijn ook gemotoriseerde tweewielers toegelaten. Dat staat haaks op de intentie om het gebied – in functie van de natuurwaarden - zo veel als mogelijk verkeersluw te maken. Dit om verstoring van de natuurwaarden te vermijden. Een functioneel fietspad door het laatste deel van de OAB conflicteert ook met de trage weg functie, de aanwezigheid van soms grote groepen vogelkijkers, en de zware machines van ANB en of beheerders die er soms de weg versperren. Het gebied bevat op het einde van de straat een woonkern met 7 huizen. Die moet bereikbaar blijven voor gemotoriseerd verkeer van de bewoners, hun bezoekers en diensten.
	B26	In de plannen voor de WOW wordt een functioneel fietspad voor woon-werkverkeer voorzien dat tot op het einde van de Oud Arenberg loopt en daar men een tunnel aantakt op de WOW. Dat staat haaks op de belevingswaarde.
1. Geen impact Het geïntegreerd ontwerp- en MER-proces hebben ervoor gezorgd dat de aanleg van de WOW niet leidt tot impact op de zilte graslanden. Zowel in het MER onder de discipline biodiversiteit §14.6.3.3.1 als in de passende beoordeling onder §5.2.3.1 worden de visuele verstoringbronnen op weidevogels onderzocht. Er worden verschillende maatregelen uitgezet om verstoring op weidevogels te minimaliseren, onder meer: ▪ Versmalling Oud Arenberg en uitbouwen rietkragen in de noordelijke en de zuidelijke baangracht in Putten West; ▪ Tractorsluis aan Hogendijk om geen doorgaand autoverkeer meer door te laten, wel landbouwverkeer; ▪ Verwijderen verharding zuidelijk deel Middenstraat; ▪ Elektriciteit luchtlijn Oud Arenberg in Putten West wordt afgebroken en ondergronds voorzien en straatverlichting Oud Arenberg in Putten West wordt niet herplaatst. Op het vlak van verstoring zal er in de geplande situatie niet veel wijzigen. De uitbating als functioneel fietspad zal dus niet wezenlijk bijdragen tot bijkomende verstoring t.o.v. de huidige situatie. Deze verbinding blijft toegankelijk voor beheersvoertuigen van ANB, en lokaal verkeer. Het functioneel fietspad zal niet leiden tot onaanvaardbare verstoring, net zomin als de beperkte verstoring van plaatselijk verkeer.. De inspraakreactie heeft het over 52 ha belevingswaarde die mogelijk wordt aangetast door de aanleg van de fietstunnel door de bufferdijk. Het hoofdstuk 15.5.2.2.3 binnen de discipline 'Landschap, Bouwkundig erfgoed en Archeologie' van het MER gaat hier nader op in. Het betreft de effectbeoordeling van de effectgroep 'wijziging perceptieve kenmerken'. Samengevat zegt het MER hierover het volgende: <i>In deze zone wordt ook een fietstunnel voorzien die het fietspad aan polderzijde door Holle dijk, onder de Westelijke Ontsluitingsweg, onder de sporen brengt en connecteert op het nieuw aan te leggen fietspad in deze zone langsheen Blikken. Lokaal zal hier bijgevolg een onderbreking zijn in de groene beklede bufferwand van de Holle dijk. De fietstunnel bevindt zich echter deels ondergronds t.o.v. de dijk. Langs de bovenzijde is er nog visuele buffering van de dijkwand. Langs de kant van de haven gaat het fietspad in</i>		

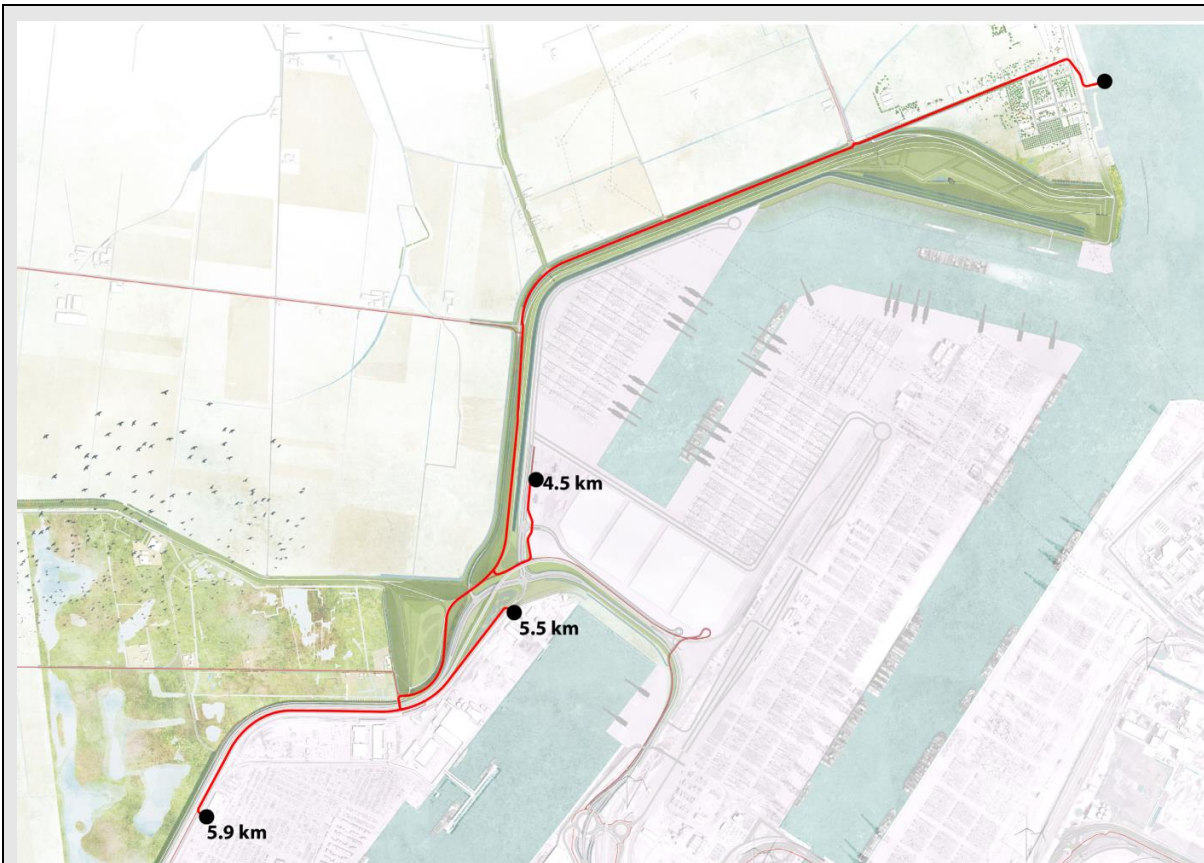
een T-splitsing naar boven, waardoor er geen visuele doorkijk is tot in de haven. Hiermee rekening houdende zal deze fietstunnel niet voor bijkomende visuele hinder zorgen vanuit de polder.

2. Alternatief via Middenstraat Zuid

In het MER (zie hoofdstuk 5.3.6.2 fietsnetwerk tussen Kieldrecht en complex Hogendijk) werden alternatieven voor de fietsverbinding grondig geanalyseerd. Daarbij zijn enkele andere varianten uitgewerkt waarbij de fietsverbinding over de Middenstraat Zuid wordt gelegd zoals in de inspraakreacties wordt voorgesteld..

In het voorgelegde ontwerp volgt de fietsverbinding vanuit Kieldrecht de volledige weg van Oud Arenberg tot aan de Sint-Antoniussstraat. Van daaruit kan in zuidelijke richting worden aangetakt op het fietspad over de Polderheuvel en zo verder richting Doel, ofwel via een fietstunnel onder de holle bufferdijk van het bufferlandschap, het spoor en de WOW worden aangetakt op het fietspad langs de havenkant. Onderstaande figuur geeft een schetsaanduiding van het verloop van de fietsverbindingen vanuit Kieldrecht (boven) en Doel (onder), met aanduiding van de fietsafstanden. Om de afstanden te kunnen vergelijken tussen de verschillende varianten zijn 2 vertrekpunten gekozen, namelijk Doel en Kieldrecht. Als bestemming van het functioneel fietsnetwerk zijn 3 bedrijven gekozen; Antwerp Euroterminal, Antwerp Stone terminal en de logistieke zone bij het nieuw aan te leggen dok.



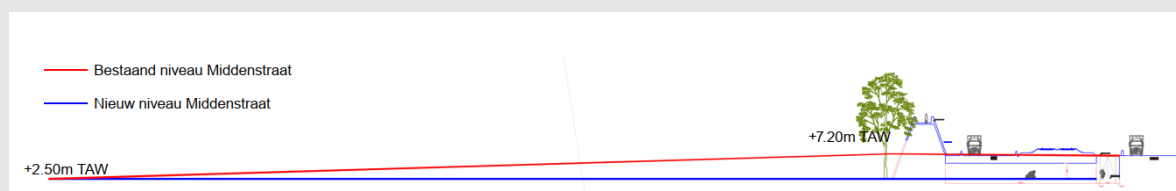


Een alternatief voor het voorgelegde ontwerp houdt in dat de fietsdoorsteek ter hoogte van de Middenstraat voorzien wordt. Dan zijn er twee varianten om de fietsverbindingen richting Doel en richting Kielsechteluis hierop aan te sluiten.

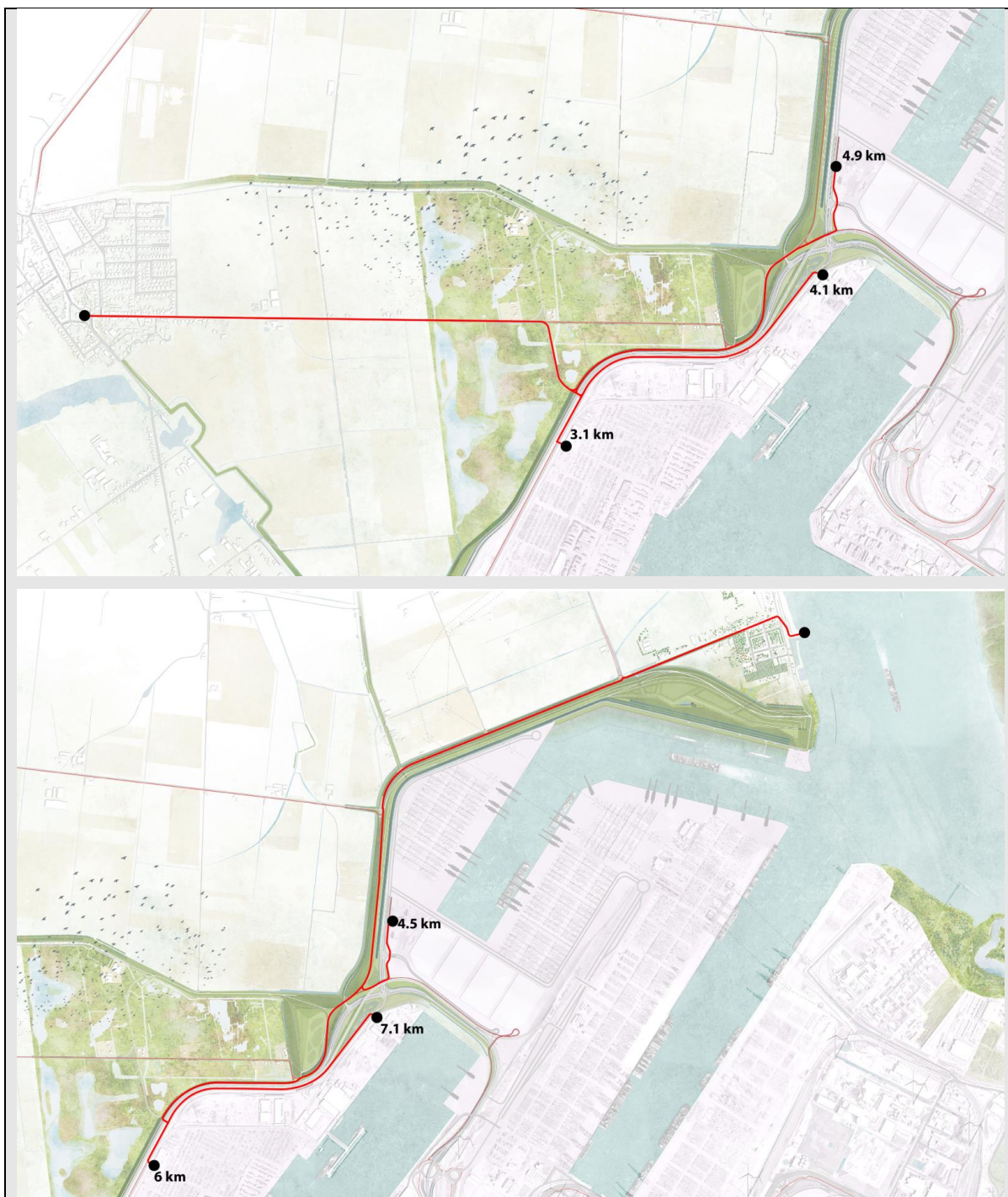
Eén mogelijkheid is om de verbinding te maken in de holle dijk. Dan is de fietstunnel t.h.v. Putten Hoog niet meer noodzakelijk.

In deze variant wordt een fietstunnel voorzien onder de bufferdijk naar het fietspad langs de WOW ter hoogte van de Middenstraat, in plaats van de fietstunnel Putten Hoog. Om de verdere verbinding naar de Polderheuvel en zo verder richting Doel te voorzien wordt het fietspad binnen in de holle dijk van het bufferlandschap voorzien.

In deze variant zal de Middenstraat zuid moeten worden afgegraven om onder de WOW te geraken. De leidingen die onder de Middenstraat liggen, moeten mogelijks worden verlegd.

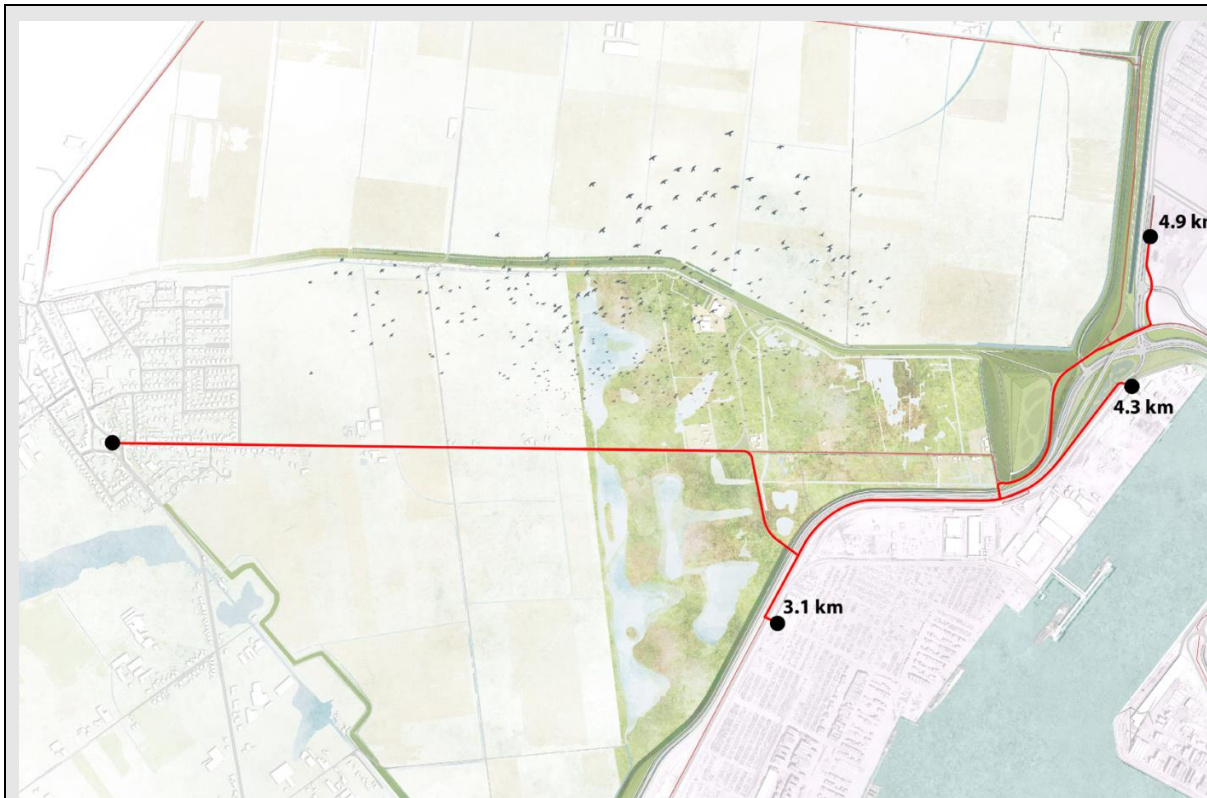


Om een fietspad aan te leggen binnen in de holle dijk zal over een lengte van 920 meter een keerwand geconstrueerd moeten worden. Daarnaast moet er ook natuurlijk en kunstlicht aangebracht worden. Evacuatie van gebruikers in de holle dijk is, ingeval van calamiteiten, een probleem. De afstand voor fietsers vanuit Doel, naar het bedrijf (Antwerp Stone Terminal) zou in deze variant 1,5km langer zijn.



Een andere variant is om zowel ter hoogte van de Middenstraat, als ter hoogte van Putten Hoog een fietstunnel te voorzien. Enkel de verbinding tussen Oud Arenberg en de fietstunnel Putten Hoog komt dan te vervallen.

De fietsafstanden vanuit Doel richting de haven zijn hierdoor hetzelfde als in het voorgelegde ontwerp. Net als bij de voorgaande variant zou hiervoor een afgraving van de Middenstraat nodig zijn en is het mogelijk nodig om leidingen te verleggen. Anders dan bij de voorgaande variant zou voor deze variant een bijkomende investering voor een extra fietstunnel nodig zijn. Volgens een ruwe raming kost dat 1,5 miljoen euro.



Wanneer de zuidelijke Middenstraat wordt opgehouden is er een verlies van ecotoopcreatie en een verlies van verstoringsvermindering die door de knip voorzien wordt.

Op basis van bovenstaande vergelijking van de verschillende mogelijke fietsverbindingen en de aangehaalde argumenten inzake geotechniek en natuur blijkt dat het voorgelegde ontwerp efficiënt omgaat met afstanden en daarmee ook de bijkomende verharding beperkt. Daarenboven zijn in het voorgelegde ontwerp het aantal kunstwerken en bijkomende betonnen structuren (met bemaling) beperkt in vergelijking met andere varianten.

Op vlak van biodiversiteit scoort het voorgelegde alternatief beter dan deze andere varianten waarbij de Middenstraat Zuid wordt ingeschakeld.

3. Aanpassing fietsverbinding

Om in te gaan op verschillende inspraakreacties waarin gevraagd wordt om het einde van Oud-Arenberg zoveel mogelijk verkeersluw te maken, kan wel nog een ander alternatief gekozen worden. Naar aanleiding van de inspraakreacties rond het knippen van het noordelijk deel van de Middenstraat (zie 1.1) wordt het project bijgestuurd en wordt deze weg niet opgeheven. Een fietsverbinding kan dan ook hier voorzien worden zoals aangeduid in onderstaande figuur. Een aantal winsten voor natuur die voorzien waren door de knip van het noordelijk deel van de Middenstraat, gaan reeds verloren door het openhouden van deze weg voor landbouwverkeer. Deze weg kan dan ook voor fietsverkeer dienen. Deze variant heeft vergelijkbare effecten als de voorgelegde variant.



4. Heraanleg Oud-Arenberg

Wat betreft de heraanleg van Oud Arenberg kunnen we, gelet op de aanwezigheid van woningen aan de oostzijde, ingaan op het voorstel om het bestaande wegprofiel (vanaf de Middenstraat) te behouden. De plannen zullen hierop aangepast worden. (zie ook 3.12)

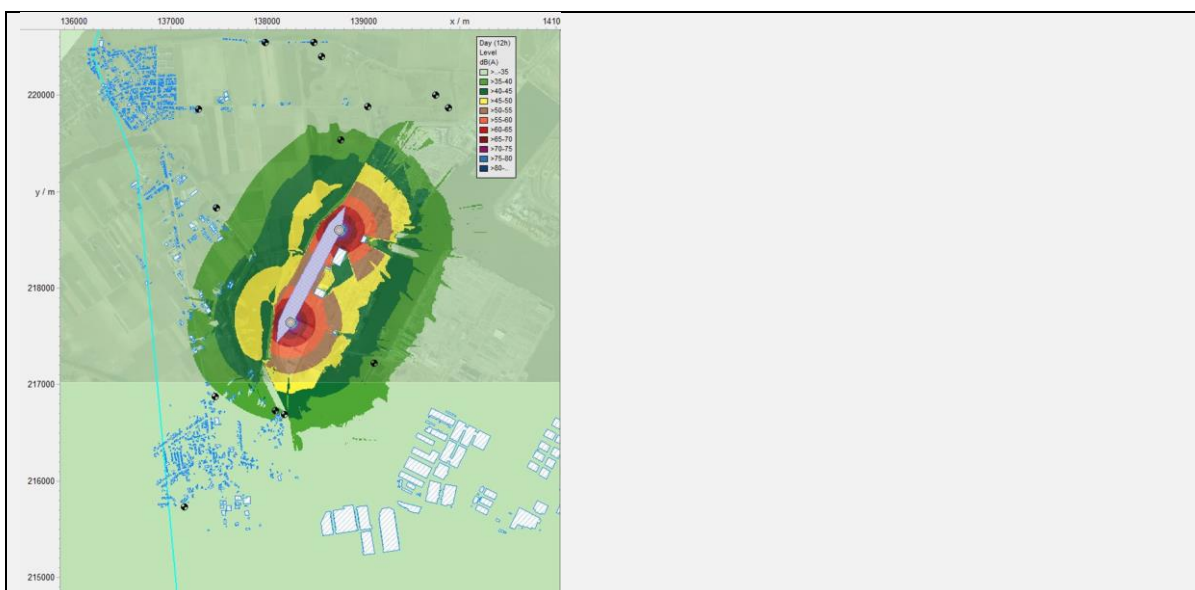
1.13	B17	Verharden van bestaande wegels: Het verharden van bestaande wegels is een onnodige ingreep en tast de authenticiteit van het gebied aan. De Sint-Antoniuswegel en de wegel ter hoogte van Oud Arenberg 98 zijn opgenomen in het Trage Wegennetwerk Vlaanderen. Het behoud van deze wegels in hun huidige staat is essentieel voor het behoud van de historische en natuurlijke waarde van het gebied.
	B21	Het gebied Putten-Weiden is 52 ha groot. Het is op vlak van natuur en cultuurlandschappelijk van bijzonder grote waarde en heeft een grote authenticiteit en beleevingswaarde. In de Plan-MER van het Deurganckdok wordt het omschreven als 'oncompenseerbaar'. Onnodige ingrepen moeten er absoluut vermeden worden. Dat betreft met name: -Verharden van wegels (waaronder geïnventariseerde Sint-Antoniuswegel)
	B21	De niet verharde wegen in Putten Weiden (Sint-Antoniuswegel en Maalderijwegel) dienen omwille van de erfgoedwaarde en beleevingswaarde in huidig gabarit en vorm te blijven. Ze moeten niet verhard, recht getrokken of wat dan ook. De bomen en bomenrijen langs deze wegels dienen behouden te worden.
	B22	De onverharde wegels (waaronder geïnventariseerde Sint-Antoniuswegel) dienen in hun oorspronkelijke staat te blijven
	B26	De niet verharde wegen in Putten Weiden (Sint-Antoniuswegel en Maalderijwegel) dienen omwille van de erfgoedwaarde en beleevingswaarde in huidig gabarit en vorm te blijven. Ze moeten niet verhard, recht getrokken of wat dan ook.
De betreffende wegeltjes zullen niet verhard worden.		

De plannen worden aangepast en verduidelijkt op dat punt in het projectbesluit.		
1.14	B17	Toegankelijkheid van havenbedrijven per fiets: Het idee dat alle bedrijven in de haven toegankelijk moeten zijn met de fiets lijkt een verkeerd uitgangspunt. Er zijn slechts twee bedrijven die niet toegankelijk zouden zijn met de fiets, en dit brengt onnodige complexiteit met zich mee. Alternatieve oplossingen moeten worden overwogen om de balans tussen functionaliteit en natuurbehoud te waarborgen.
We willen duurzame verplaatsingen stimuleren. Dit vraagt veilige, comfortabele en directe fietspaden voor het functionele verkeer. De impact op de natuur en biodiversiteit wordt onderzocht in het MER, en waar nodig worden milderende maatregelen opgelegd. Er wordt ook verwezen naar het ontwerp Energie- en Klimaatbeleidsplan waarin het beleid inzet op meer duurzame verplaatsing: 'tegen 2030 moeten duurzame vervoersmodi minstens 40% van alle verplaatsingen bedragen, fietsverplaatsingen minstens 25%'. Ook het Nationaal energie- en klimaatplan zet in op een modal shift met meer actieve verplaatsingsvormen. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.15	B21	Verkeersafwikkeling m.b.t. functionele fietspaden Een van de uitgangspunten van de WOW is om alle bedrijven in de Waaslandhaven optimaal bereikbaar te maken. Via de kortste weg en met functionele fietspaden. De verkeersafwikkeling van het havengebied mag echter de leefbaarheid van het poldergebied niet verder impacteren. In die zin worden met de keuze voor de 'kortste' en 'makkelijkste' weg soms keuzes gemaakt die de leefbaarheid en/of de mobiliteit van het poldergebied onder druk zetten.
We willen duurzame verplaatsingen stimuleren. Dit vraagt veilige, comfortabele en directe fietspaden voor het functionele verkeer. Meer fietsverplaatsingen (en minder autoverplaatsingen) zijn positief, ook voor de leefbaarheid in het poldergebied. Zoals blijkt uit het MER wordt de leefbaarheid en de mobiliteit van het poldergebied niet onder druk gezet door de aanleg van fietspaden. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.16	B21	De Blikken, volwaardige weg voor doorgaand havenverkeer. Er is voldoende ruimte langsheen de huidige havenweg 'Blikken' - gelet op de braakliggende strook naast de weg, evenals de parkeerstroken - om deze weg uit te breiden tot een volwaardige weg voor doorgaand havenverkeer, en om tegelijk een vlotte toegang te garanderen tot de terminals langs het Verrebroekdok. De leidingstraat die nu in de weg ligt, kan daarvoor worden verplaatst. Wij pleiten voor het omvormen van de Blikken tot een volwaardige weg voor doorgaand havenverkeer, minstens op het traject langsheen Putten-Weiden en Putten-West. Dat is een realistisch alternatief voor het huidig ontwerp van de WOW dat nog niet bestudeerd werd. Het zal alleszins leiden tot minder verstoring van de aanwezige natuurgebieden.
De conceptkeuze van de WOW langsheen Blikken werd uitvoerig onderzocht in bijlage 20.2 van de projectonderzoeksnota, die tijdens een publieke raadpleging en een adviesronde ter inzage heeft gelegen en op basis van de reacties verder werd geactualiseerd. Een variant waarbij de Blikken wordt uitgebreid voldoet niet inzake de criteria 'vlotte ontsluiting', 'functionele bedrijfsontsluitingsweg' en 'veiligheid', om deze redenen werd deze variant niet weerhouden als een realistisch en dus redelijk alternatief. Bijgevolg hoefde deze variant niet verder onderzocht te worden in het geïntegreerd onderzoek.		

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.17	B21	Het is van groot belang dat aan de oostzijde van Putten-Weiden (Polderheuvel) voldoende aandacht besteed wordt aan de buffering en de landschapsinrichting in de overgang naar de heuvel. Dat onafgezien van de hoogte of de vorm die deze heuvel later krijgt. De groene kraag van bomen en struiken die momenteel een groene buffer vormt dient minimaal behouden te worden en bij voorkeur versterkt.
Het beplantingsplan voorziet een uitbreiding van de bestaande beplanting op deze locatie. Op het plan BA_WOW_I_B_09_01 staan de bomen aangeduid die aan de westzijde van Putten Hoog moeten verdwijnen om de polderheuvel mogelijk te maken. Op het plan BA_WOW_I_N_09_01 staan de bomen die worden bijgeplaatst. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.18	B21, B26	Bufferdijk Verrebroek wordt maar opgehoogd als het nieuwe dok er komt. Dat is niet logisch. De buffers moeten klaar zijn als de WOW klaar is.
	B22	Samenhangend met de WOW is er de buffering van het poldergebied, de polderdorpen en -gehuchten. Vraag is of de voorziene buffering voldoende is om de verstoring door het havenverkeer (WOW en het treinverkeer), en de licht- en geluidsverstoring van de haven tegen te gaan. Daarmtrent is onvoldoende duidelijkheid. Momenteel is er inzake buffering sprake van een significant historisch passief. In welke mate heeft de voorziene buffer effect op de bestaande geluids- en lichtoverlast voor de omgeving en de natuurgebieden? In welke mate sorteert hij effect voor de extra verstoring door de WOW? Vraag is ook waarom op bepaalde trajecten van de WOW de buffering pas voltooid wordt bij de aanleg van het nieuwe containergetijdendok en niet bij de aanleg van de WOW? Dat is m.n. het geval voor de buffer ter hoogte van het dorp Verrebroek.
	B34	Er is bij het voorstel onvoldoende aandacht geweest voor de geluidsoverlast op de dorpsgemeenschap van Verrebroek. De landschapsdijk aan het oosten van het dorp dient niet naar 14 maar naar 20 meter opgetrokken te worden
Buffer Verrebroek (Spaans Fort): hier is momenteel reeds een buffer (ca. 11 mTAW) aanwezig en deze zal niet verdwijnen. Ook deze tussentijdse situatie biedt een voldoende buffering voor achterliggende woongebieden. De buffer wordt over de overgrote lengte langsheen de WOW afgewerkt tot op de eindhoogte. Finaal zal de buffer aan het Spaans Fort overal naar de eindhoogte van 18 m TAW worden aangelegd. De tussentijdse situatie geeft echter eveneens reeds buffering. Aan de hand van een geluidsanalyse is gebleken dat de bufferende werking voldoende is om geluidshinder van weg- en spoorverkeerslawai, afkomstig van de WOW, tegen te gaan. De geluidsverstoring, lichtverstoring en landschapsintegratie zijn onderzocht in een landschapsstudie en het MER. De tussentijdse situatie aan het Spaans Fort (11 mTAW) zal explicieter worden beschreven in het MER (Geluid en Biodiversiteit)		
1.19	B21	Polderheuvel en Canyon Doel M.b.t. de zgn. Polderheuvel en de Canyon Doel worden best geen voornafnames gedaan. Noch naar vorm, noch naar inrichting. Binnen de WG natuurcompensaties wordt nog onderzocht in welke mate beide evt. inzetbaar zijn voor natuurcompensatie of versterking van natuurwaarden.

		In de verschillende ontwerpen wordt vooral sterk ingezet op allerlei vormen van recreatie. Voor wat de Polderheuvel betreft botsen de recreatieve functies (het op en af rijden van de heuvel voor coureurs) met de aanwezigheid van Seveso-bedrijven en de bijzondere natuurwaarden van Putten-Weiden. De polderheuvel wordt gefaseerd aangelegd. Op welke manier wordt hier in de verschillende fases maximale buffering voorzien voor het omliggende gebied, m.n. voor natuurgebied De Putten? Op welke manier wordt overlast (opstuiwend zand, geluidshinder) voorkomen? Wat is daaromtrent de timing? Mbt die punten is er alsnog veel onduidelijkheid.
	B26	Polderheuvel en Canyon Doel Mbt de zgn. Polderheuvel en de Canyon Doel mogen geen voorafnames gedaan worden. Noch naar vorm, noch naar inrichting.
De projectdoelstelling van de WOW heeft zich vertaald in een ontwerp voor wat betreft de Polderheuvel. Dit ontwerp werd aan het milieueffectenonderzoek onderworpen en opgenomen in de omgevingsvergunning. Het inzetten van de polderheuvel voor de natuurcompensaties WOW is niet mogelijk. Het is niet mogelijk de juiste bodemvochtcondities te realiseren op zo'n dijklichaam voor deze compensaties. De grondwaterstandschommelingen moeten binnen bepaalde limieten blijven. Daarenboven botst dit ook met de weliswaar beperkte recreatieve functies van de polderheuvel (wandelaars en fietsers). Er wordt ingezet op een versterking van natuurwaarden voor argusvlinder en in de vorm van boscompensaties. Eventuele bijstellingen van het ontwerp kunnen later met aanvullende omgevingsvergunningsaanvragen. De canyon in Doel maakt geen deel uit van het MER of de omgevingsvergunning van de WOW. Dit zit in CCL. Recreatie en polderheuvel: enkel verblijven in de nabijheid van Seveso-bedrijven is niet mogelijk. Wandelen en fietsen zijn wel mogelijk. In de eerste fase, tijdens de aanleg van de WOW, wordt voorzien in een bufferende dijk langsheen de spoorweg op Putten Hoog. Deze zal in afwachting van de ophoging van de Polderheuvel (met grond van bijvoorbeeld het Tweede Getijdendok) zorgen voor geluidsbuftering. Volgende maatregelen zijn voorzien om stofhinder tot een minimum te beperken: - Dagelijkse opvolging m.b.t. visuele vaststelling van stofvorming en ingrijpen indien vereist; - Gebruik van verharde werfwegen die gereinigd kunnen worden; - Frequentie van reiniging van werfwegen en verharde terreinen van de betoncentrales aanpassen in functie van verontreinigingstoestand; - Gebruik van natte veegwagens i.p.v. droge; - Bevochtigen van werfzones en -wegen bij stofvorming; - Gebruik van wielwasinstallatie op die locaties en/of werfperiodes waarbij weggrijdende vrachtwagens de (werf)wegen te sterk verontreinigen; - Bij langdurige opslag van grond deze bezaaien, toepassen korstvormer, bevochtigen bij stofontwikkeling of afdekken; - Bij de aanleg van buffers deze zo snel mogelijk inzaaien; - Toepassen van verneveling bij sloopwerken (enkel die machines in te zetten die voorzien zijn van eigen vernevelingssysteem); Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		

1.20	B22	In de Plan-MER van het Deurganckdok wordt het gebied Putten-Weiden omschreven als 'oncompenseerbaar'. Toch wil men in het kader van de WOW het volledige dijklichaam langs Putten-Weiden weggraven. Daarmee dreigt een deel van het gebied effectief ingenomen te worden voor de buffering van de WOW, terwijl de buffering buiten het gebied moet plaatsvinden.
Zie ook 1.11 Het vervangen van het bestaande dijklichaam door een nieuw dijklichaam zal niet leiden tot inname van Putten Weide. Het ontwerp vrijwaart expliciet deze natuur. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.21	B34	Er is onvoldoende rekening gehouden met het toegenomen verkeer op de E34 waarvan de dorpsgemeenschap veel geluidshinder ondervindt afhankelijk van de windrichting en -sterkte. Degelijke geluidschermen dienen hier geplaatst te worden.
Als gevolg van voorliggende project (WOW) is er geen extra verkeersgeneratie, noch op de E34, noch richting de dorpsgemeenschap. De westelijke ontsluiting aan zich genereert geen extra verkeer naar de E34. In het MER WOW onder paragraaf 9.5.3.1.5 is de wijziging van aantal gereden voertuigkilometers beoordeeld voor de situatie van de WOW 2030 zonder CCL. Uit tabel 9-40 blijkt dat de beoordeling van de verzadigingsgraad zich beperkt tot -1 op bepaalde wegvakken, maar veelal (sterk) positief of neutraal is. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.22	B34	Bij de bepaling van de locatie van de spoorbundel is onvoldoende rekening gehouden met de geluidsoverlast voor de polderdorpen Kieldrecht en Verrebroek.
De spoorbundel is geen onderdeel van het projectbesluit WOW, maar maakt een onderdeel uit van het toekomstige projectbesluit CCL. Naar aanleiding van deze opmerking zal in het ontwikkelingsscenario ook gekeken worden naar de geluidsimpact van deze spoorbundel. Uit de onderstaande figuur blijkt duidelijk dat er geen relevante geluidsimpact is op de polderdorpen Kieldrecht en Verrebroek afkomstig van de spoorbundel. Uit de modelberekeningen blijkt dat, voor het impulsachtig geluid, de thans bestaande geluidsnormen steeds in alle evaluatiepunten in de onmiddellijke omgeving, zowel tijdens de dag- als tijdens de nachtperiode worden gerespecteerd. Meer nog: uit de onderstaande kleurenkaart blijkt duidelijk dat ter hoogte van de woningen en de evaluatiepunten (zwarte bollen op de figuren) het berekende geluidsdrukkniveau steeds tussen 35 en 45 dB(A) ligt bij remproeven. Bij tractiewissels is het geluid naar de omgeving minder dan bij de remproeven.		



Het MER wordt aangevuld met deze analyses.

1.23	B34	Het voorgestelde fietspad vanuit Verrebroek richting het oosten is levensgevaarlijk gezien men op het einde de druk Hazopweg dient over te steken met het vele vrachtverkeer. Men dient dit fietspad door te trekken tot aan het kruispunt van Hazopweg en de Steenlandlaan, en hier dient men m.b.v. tunnels een veilige fietsverbinding te genereren richting Antwerpen en richting Kallo. En dit zonder dat men bovengronds vrachtwagens kruist. Men kan wel tunnels maken voor salamanders en padden gelieve dit ook te doen voor de mensen die veilig naar hun werk willen fietsen. Er is decennialang een veel gebruikte veilig fietsverbinding geweest vanuit Verrebroek richting Kallo en Antwerpen gelegen ten noorden van de E34, maar dit fietspad is vernietigd t.b.v. de aangelegde treinverbinding. Door de vernietiging van deze veilige fietsverbinding dwingt men fietsers richting Antwerpen en Kallo door de haven - Hazopweg te rijden. Nochtans hebben ze daar niets verloren en kan het veel veiliger. De Hazopweg is een levensgevaarlijke fietsweg in de haven gezien de vele kruisingen van fietsers met vrachtwagens. Deze gevaarlijke kruisingen hebben al tot dodelijke ongelukken geleid en gehandicapt personen. Gelieve terug een veilig conflict vrij fietspad aan te leggen voor het woon werk fietsverkeer richting Antwerpen LO en Kallo-fietsbus .
Deze problematiek valt buiten het projectgebied van het project WOW. Wel is het zo dat door de realisatie van de WOW het aantal voertuigen op de Hazopweg afneemt, waardoor de oversteekbaarheid beperkt verbetert. De bezorgdheid is meegenomen in het dossier GRUP E34-west, waarin een veilig en fietsvriendelijk alternatief voor de bestaande fietsinfrastructuur langs Hazopweg wordt onderzocht. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
1.24	B36	Tegen dit principe scheiding van verkeer wordt daarenboven nog eens te meer gezondigd door de nadien voorziene aansluiting op de E34. Havenverkeer zal daar via de WOW op aansluiten ter hoogte van de Vliegenstal. Maar daarenboven wil men na het knippen van de op- en afritten op het viaduct Vrasene-Verrebroek het woon (werk)verkeer vanuit Verrebroek en vanuit Vrasene

		via de Schoorhavenweg en de WOW laten rijden om op de E34 te komen naar Antwerpen of naar Brugge. Opnieuw wordt dus het principe scheiding van verkeer genegeerd. De plannenmakers houden er helemaal geen rekening mee dat nogal wat woonverkeer naar Antwerpen of Brugge nu toestroomt vanuit Verrebroek, Verrebroek, Meerdonk, De Klinge, Clinge Nederland, Nieuw-Namen en vanuit Vrasene, Vrasene, Nieuwkerken, Zillebeek, Sint-Gillis-Waas. Het lijkt er dus op dat men al dit woonverkeer via Schoorhavenweg op de WOW wil duwen. Hiertegen protesteren we met klem. Het is een verloochening van een voorheen gehuldigd principe, zeg maar woordbreuk en het leidt tot creatie van een sterke onveilige verkeerssituatie in de haven. Onze CD&V-secties uit Kiendrecht, Verrebroek en Vrasene pleiten daarom voor de vroeger bestaande planning om tussen het alleen overrijdbare viaduct aan de zijde van Vrasene een rond punt te realiseren, dat aantakt op een parallelweg tot aan de nieuwe ontsluiting op de E34 en ook in verbinding staat met de huidige parallelweg vanuit Sint-Gillis-Waas. Deze gevraagde parallelweg ligt er trouwens al onder de vorm van de huidige polderweg. De ruimte om er een tweevaksbaan van te maken met een naastliggend fietspad is ter beschikking. Het biedt dus het voordeel dat het woonverkeer uit de dorpen slechts op het hoofdwegennet terug geconfronteerd wordt met verkeer bedoeld voor een hoofdweg.
Deze problematiek valt buiten het projectgebied van het project WOW. In voorliggend dossier zal de WOW aansluiten op de Schoorhavenweg en vervolgens via de N451 op de E34. De aanleg van de WOW zelf genereert geen extra havenverkeer. Bijgevolg is deze 'tijdelijke' oplossing verkeerskundig aanvaardbaar. Dit kan in hoofdstuk Mobiliteit onder 9.5.3 van het MER worden nagelezen. Het nieuwe getijdendok en de bijhorende terminals en logistieke terreinen, onderdeel van het toekomstig projectbesluit CCL, zullen wel extra havenverkeer genereren, zij het pas bij hun ingebruikname. In het verbond Linkerscheldeover is daarom opgenomen dat het nieuwe dok pas in gebruik genomen kan worden op het moment dat de WOW rechtstreeks aansluit op de E34. Deze rechtstreekse aansluiting via complex Watermolen naar het nieuwe op- en afrittencomplex Waaslandhaven-West is voorwerp van het dossier GRUP E34-west. In de vergunningverlening voor het nieuwe getijdendok en bijhorende terminals en logistieke terreinen kunnen hierover ook voorwaarden worden opgenomen. Op termijn zal het havenverkeer dus via de WOW en het complex Watermolen rechtstreeks aantakken op de E34 via het nieuwe complex Waaslandhaven-West. Hierdoor wordt het havenverkeer weggehouden van de N451. Bovendien zal het complex Vrasene/Verrebroek worden afgeschaft (maar ook dit is geen voorwerp van voorliggend project, maar wel van het dossier GRUP E34-west). Hierdoor zal de N451 beter zijn rol kunnen opnemen als dorpenweg (verbinding tussen o.a. Vrasene en Verrebroek). Enkel het verkeer dat richting het hoofdwegennet gaat, zal vanaf de Schoorhavenweg gemengd worden met havenverkeer. Maar dat verkeer zal ook op het hoofdwegennet gemengd worden met havenverkeer. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		

5.1.2 Aanpassingen aan het ontwerp projectbesluit

Volgende aanpassingen worden aangebracht aan het ontwerp projectbesluit:

1.1 Openhouden Noordelijk Deel Middenstraat

- De plannen worden aangepast als volgt:
 - Het noordelijk deel van de Middenstraat wordt opgehouden. Om zoveel mogelijk de positieve effecten van de voorziene knip te behouden worden hierbij een aantal maatregelen genomen:
 - De weg wordt binnen de rooilijnen heraangelegd en versmald. Er wordt een tractorsluis voorzien om op de Hogendijk doorgaand wegverkeer te vermijden door het natuurgebied.
 - De twee bochten in de Middenstraat (gewestwegen in het noordelijk deel van de Middenstraat) worden opgebroken. Het maaiveld ter hoogte van de noordelijke bocht wordt verlaagd en de uitgravingen van de zuidelijke bocht worden opgevuld, beide tot op polderniveau zodat ze deel worden van de naastgelegen natuurgebieden.
 - Ook voor het zuidelijk deel van de Middenstraat wordt naar een natuurvriendelijke invulling gekeken van de ruimte die vrijkomt bij het verwijderen van de weg. Zo blijft er dus een stukje extra ecotoopcreatie behouden dankzij het project.
 - De bestaande stuw onder de noordelijke bocht van de Middenstraat wordt verplaatst richting noordwesten om deze na verwijdering van de bovenliggende bocht bereikbaar te houden voor bediening en onderhoud.
- Deze wijzigingen worden ook aangepast in de verantwoordingsnota en andere stukken van de omgevingsvergunning.
- In het hoofddocument wordt volgende flankerende maatregel opgenomen “aan de wegbeheerder vragen om signalisatie aan te brengen aan de Pillendijk : verkeersbord C3 met onderbord uitgezonderd plaatselijk verkeer”
- MER: voorkeursscenario openhouden Middenstraat en alternatief met omrijfactoren toevoegen in het mer en impact bespreken
- Deze aanpassingen leiden ook tot wijzigingen in het GRUP WOW:
 - de toelichtingsnota wordt aangepast zodat het project in overeenstemming is met de visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven die de basis vormen van het GRUP,
 - Het stedenbouwkundige voorschrift, in het bijzonder artikel 3 Natuurgebied, wordt aangepast. *“Alle handelingen met het oog op het ontsluiten van landbouwpercelen via het noordelijk deel van de Middenstraat zijn toegelaten voor zover daarbij gebruik gemaakt wordt van de technieken van natuur-technische milieubouw,”* wordt toegevoegd.
 - Aan het stedenbouwkundige voorschrift, in het bijzonder artikel 4 Afstandsbuffer ter hoogte van Putten Weiden, wordt toegevoegd: *“Daarnaast zijn alle handelingen toegelaten met het oog op de ontsluiting van landbouwpercelen via het noordelijk deel van de Middenstraat voor gemotoriseerd landbouwverkeer, voor zover daarbij...”*
- Zaak der wegen : dit dossier wordt aangepast waarbij het noordelijke deel van de Middenstraat de gemeenteweg niet meer wordt opgeheven.
- Waar nodig wordt ook elders in het dossier deze aanpassing doorgevoerd.

1.3 Mountainbike pad

Het mountainbikepad ter hoogte van de bufferdijk Spaans fort is in deze zone niet vergunningsplichtig. Dit pad zal later, wanneer er beter zicht is op de nieuwe toestand na bouw van de dijk, concreet en in overleg met de gemeente ingevuld worden.

Dit zal worden verduidelijkt in de verantwoordingsnota.

1.11 Holle dijk

In het MER worden de aanvullende motivaties voor de verantwoording voor de keuze voor de holle dijk opgenomen.

Het voorzien van een klimhulp voor de polderzijde van de holle dijk in de vorm van een wand met verticale groeven in een poreus materiaal in combinatie met staalkabels, zal opgenomen worden in het projectbesluit waar nodig (visualisaties bufferstudie, verantwoordingsnota, ...).

1.12 Fietsers Oud Arenberg

De fietsverbinding door het eind van Oud Arenberg zal worden verlegd naar het noordelijke deel van de Middenstraat, Hogendijk en polderheuvel. Alle relevante stukken worden hiervoor aangepast.

Het bestaande wegprofiel van Oud Arenberg (vanaf de Middenstraat richting oosten) zal behouden worden. Dit wordt aangepast op de plannen van de omgevingsvergunning en alle andere relevante stukken.

1.13 Verharding wegels

De plannen en de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning worden aangepast: deze wegeltjes zullen onverhard blijven.

1.18 Tussentijdse situatie Bufferdijk Spaans Fort

De tussentijdse situatie aan het Spaans Fort (11 mTAW) zal explicieter worden beschreven in het MER (Geluid en Biodiversiteit)

1.22 Geluidseffecten spoorbundel

De geluidseffecten van de mogelijke spoorbundel worden geïntegreerd in het MER WOW (ontwikkelingsscenario).

5.2 PROCESVERLOOP

5.2.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
2.1	B06, B14, B15, B27, B28, B29, B30, B31, B37, B38, B39, B40, B41	De folder van het CP ECA over het WOW is niet correct. Op blad 1 staat vermeld dat "de westelijke Ontsluiting Waaslandhaven als doel heeft een vlottere verbinding tussen de haven en de E34, het ontlasten van de dorpskernen van zwaar verkeer, veiliger woon-werkverkeer en een betere afscherming van de polders". Dit is absoluut onjuist en misleidend wat betreft het project dat verder omschreven is in de folder (het project WOW). Het project WOW voorziet niet in een vlotte verbinding tussen haven en E34". Die verbinding wordt voorzien in een ander project. Over de afstemming van beide projecten in de tijd is geen enkele duidelijkheid. Dit blijkt overduidelijk uit de contacten met cpeca. - De heer Goris Maarten, MOW Vlaanderen, meldt dat inderdaad eerst het getijdendok en bijhorende wegen kunnen gerealiseerd worden en 'tijdelijk' het verkeer nog over de N451 zal moeten. - Op de informatiemarkt te Verrebroek op 25 april 2024 werd deze stelling tegengesproken. Eerst zou de verbinding Haven - E34 (project E34-west) gerealiseerd worden. . Op latere vragen over de exacte realisatie met tijdlijn en/of onderlinge afstemming van beide projecten op elkaar werd niet meer geantwoord. (Dit is trouwens in strijd met het bestuursdecreet van 7 december 2018. De overheidsinstantie brengt de burger binnen een redelijke termijn op de hoogte van haar standpunt over het voorstel of de melding en de eventuele conclusies of initiatieven die ze daaraan verbindt. De overheidsinstantie is niet verplicht te reageren als het voorstel of de melding kennelijk ongegrond of kennelijk onredelijk is.) Het is duidelijk dat er bij de overheid geen concrete doelstelling is om eerst de verbinding Haven-E34 te realiseren en pas daarna het getijdendok met bijhorende wegen. De leefbaarheid van Verrebroek en de verkeersveiligheid in de straten van Verrebroek en de andere polderdorpen staan momenteel reeds onder grote druk. Geluid, sluipverkeer illegaal vrachtverkeer naar de haven zijn momenteel reeds niet te miskennen problemen. Gewoon verkeer tussen de dorpen is op vele tijdstippen van de dag onmogelijk. De aanleg van het getijdendok met het bijhorende verkeer zal nefast zijn voor de leefbaarheid Verrebroek (en de andere polderdorpen) als dit verkeer langs de N451 wordt gestuurd, hoe beperkt in de tijd ook. Ook de verkeersveiligheid in het dorp zal in het gedrang komen. Eventuele flankerende maatregelen zullen deze problemen niet wegnemen. De benaming van het project (westelijke ontsluiting) is dan ook misleidend. Er is enkel een westelijke ontsluiting als er een rechtstreekse verbinding is met de E34. "Er wordt bezwaar ingediend tegen het project WOW zoals het nu wordt voorgesteld. Wil men het getijdendok en het project WOW realiseren dan dient eerst de verbinding van de haven naar de E34 (project E34-West) gerealiseerd. Enkel dan is er sprake van een westelijke ontsluiting van de haven. Elk ander scenario is nefast voor Verrebroek en zijn buurdorpen.

		"Eerst project E34-West (zijnde verbinding tussen Haven en E34), daarna het nieuw getijdendok en bijhorende wegen!"
	B13	Ook na de infomarkten WOW is er bij de bevolking nog verwarring over het tijdelijke karakter van de aansluiting van WOW op E34 langs de Schoorhavenweg, de N451 en het huidige complex Verrebroek, wanneer het nieuwe complex op de E34 nog niet klaar zou zijn. Velen denken dat dit niet tijdelijk is en dat het verkeerverbonden aan het nieuwe getijdendok dus langs de huidige aansluiting op de E34 moet rijden. Om dit extra te verduidelijken, wordt voorgesteld om hier samen over te communiceren. De gemeente wil hierbij nogmaals benadrukken dat het een noodzakelijke voorwaarde is dat de WOW op zich geen extra verkeer meebrengt en dat voor de realisatie van het 2de getijdendok de rechtstreekse aansluiting van de WOW op de E34 gerealiseerd is. Idealiter kan in de communicatie dan ook een duidelijke timing voor E34- West meegegeven worden.
	B16	Harde voorwaarde: Niet enkel de ontsluiting, maar ook de aansluiting E34-west (grup) zou een 'harde voorwaarde' moeten zijn alvorens het nieuwe, nog aan te leggen, 'boomerangdok' in gebruik genomen zou mogen worden. Indien de aansluiting op de E34 niet als harde voorwaarde werd opgenomen, wens ik hier bezwaar tegen in te dienen. Als de aansluiting niet tijdig gerealiseerd wordt, dreigt een enorm verkeersinfarct in de Waaslandhaven en de polderdorpen. Al het vrachtverkeer zal dan via de Schoorhavenweg richting E34 moeten rijden. Deze weg is nu reeds vaak oververzadigd.
	B16	Combinatie westelijke ontsluiting Waaslandhaven met aansluiting E34-west (grup): Beide projecten zouden beter één geheel vormen. Het openbaar onderzoek van de aansluiting loopt niet gelijktijdig met die van de westelijke ontsluiting. Dat is vreemd, want het ene project heeft een impact op het andere. Tegenover de aansluiting zal heel wat weerstand komen, aangezien de voorgestelde optie om alle verkeer via de Schoorhavenweg richting E34 te sturen terecht bekritiseerd zal worden. Indien deze plannen aangepast worden, zal dit ook een impact hebben op de verbinding tussen beide projecten.
	B19	Op vlak van mobiliteit is vooral de afstemming met de aanpassingen aan de E34 cruciaal. Wij begrijpen dat project E34-west geen onderdeel van ECA is en een apart planningsproces volgt. Toch willen we het belang van het complex Watermolen, de aansluiting op de E34 en een opwaardering van verkeerswisselaar E34-R2 benadrukken voor een vlotte ontsluiting van de geplande ontwikkelingen op Linkeroever in het kader van CP ECA. In het ontwerp worden milderende maatregelen voorzien voor het scenario waarbij de Westelijke Ontsluiting gerealiseerd wordt voor enkele infrastructurele uitgangspunten die van toepassing zijn in de referentiesituatie. Hieronder valt de aansluiting van de Westelijke ontsluiting op de E34. De MER geeft duidelijk aan dat er aanzienlijk negatieve effecten ontstaan op vlak van doorstroming op de wegvakken tussen de Westelijke ontsluitingsweg en het complex Vrasene. Hoewel de impact tijdelijk is, moeten de milderende maatregelen op voldoende onderbouwde en robuuste wijze voorzien worden. Naast de voorgestelde verkeerslichtenregeling, vragen wij om te kijken welke bijkomende tijdelijke maatregelen noodzakelijk zijn. Ook naar de veiligheid van fietsend woon-werkverkeer toe, vragen wij verdere onderbouwing. Om dit zoveel mogelijk in tijd beperkt te houden, dringen wij aan op vooruitgang in de planningsprocessen van deze projecten die geen onderdeel

		vormen van ECA maar die mee uitvoering geven aan het Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven Antwerpen, polders op Linkeroever.
	B21	Uitgangspunt van de WOW is een “vlotte verbinding tussen haven en E34” en het “ontlasten van dorpskernen van zwaar verkeer”. In de feiten is dat voor beide punten niet of onvoldoende het geval. De aannames met betrekking tot terugdringen van verkeersoverlast in de polderdorpen en het poldergebied, de Nieuw Arenberg, de N 451 worden niet onderbouwd. Het project stopt momenteel aan de Schoorhavenweg. Dat wil dus zeggen dat het bijkomende verkeer ook na de voltooiing van de WOW over de Provinciale Baan (N 451) kan gestuurd worden. In die zin is de gevoerde communicatie rond WOW niet correct. De recente goedkeuring door de VR van de verbinding van de haven naar de E34 neemt de onduidelijkheid niet weg omdat er onvoldoende zicht is op de timing en ook op de manier waarop men met de aantakking op de E34 de dorpskernen effectief zal ontlasten. Beide dossiers zijn aan elkaar gekoppeld maar lijken momenteel onvoldoende op elkaar afgestemd. Een Westelijke Ontsluiting is maar een feit op het moment dat er rechtstreeks aangetakt wordt vanuit de Waaslandhaven op de E34. Zolang dat niet gebeurt is er enkel ontsluiting via de flessenhals aan de N451 waardoor de dorpskernen nog meer belast worden.
	B36	Deze mooie plannen worden echter te niet gedaan indien niet gelijktijdig de nieuwe aansluiting ter hoogte van de vliegenstal van de westelijke ontsluiting Waaslandhaven (WOW) op de E34 wordt gerealiseerd. Dit zal immers leiden tot een verdere escalatie van het verkeer over de Schoorhavenweg naar de huidige viaduct Vrasene-Verrebroek over E34, Want vandaag staan er vanuit Verrebroek en vanuit Vrasene reeds dagelijks files op de spitsuren vanaf het huidige viaduct tot de twee dorpskernen. Dit kan met bovengenoemd scenario alleen maar verergeren. In de vroegere planning en visieontwikkeling van de Vlaamse administraties (o.a. in het Vlaamse structuurplan) worden op- en afritten op het hoofdwegennet beperkt en werd ook het principe afgesproken om het dorpenverkeer en havenverkeer niet te mengen. Met de huidige tijdsplanning wordt dit helemaal niet gerespecteerd en zullen de huidige files vanuit Verrebroek en Vrasene alleen maar verder toenemen.
De aanleg van de WOW veroorzaakt geen bijkomend verkeer, maar wel een verschuiving van verkeer naar meer geschikte wegen. In het MER WOW onder paragraaf 9.5.3.1.5 is de wijziging van aantal gereeden voertuigkilometers beoordeeld. Uit tabel 9-40 blijkt ook dat de beoordeling van de verzadigingsgraad zich beperkt tot -1 op bepaalde wegvakken, maar veelal (sterk) positief of neutraal is. Er kan verwezen worden naar de Verbondstekst par. 5.2.1 De aanleg van een volwaardige verbinding tussen de haven en de E34 vooraleer de extra containercapaciteit van een Tweede Getijdendok in gebruik genomen wordt. In de vergunningverlening voor het nieuwe getijdendok en bijhorende terminals en logistieke terreinen zullen ook voorwaarden worden opgenomen over de noodzakelijke voorafgaandelijke realisatie van deze verbinding van de WOW met de E34 (onderdeel van het GRUP E34 West). Één van de milderende maatregelen van dit projectbesluit is immers MOB 05 : <i>De realisatie en ingebruikname van de verbinding Watermolen – E34 inclusief optimalisatie van het bestaande complex E34 Vrasene (Waaslandhaven-West) dient voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe logistieke terreinen en containerbehandelingscapaciteit te gebeuren. Op die manier kan een vlotte verkeersafwikkeling richting hoofdwegennet verzekerd worden.</i> Deze flankerende maatregel wordt gekoppeld aan deze exploitaties.		

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
2.2	B08	Wij hebben de stukken met belangstelling doorgenomen en vanuit verschillende disciplines afgewogen. Dit heeft ertoe geleid dat we voorzien dat voorgestane ontwikkeling vooralsnog geen significante gevolgen voor Zeeland zal hebben. Natuurlijk blijven we graag op de hoogte van komende ontwikkelingen in en rond de haven.
Positieve reactie, die niet leidt tot een aanpassing van het projectbesluit.		
2.3	B16	Het verhogen van dijken is op papier een goede zaak, maar blijkt nu reeds onvoldoende te zijn. De verhoogde dijk ter hoogte van Hoogschoorweg-Blikken is daar een voorbeeld van. De hoogte volstaat niet. De nieuwe aanplantingen zijn ondertussen overigens ook voor minstens 75% reeds stuk.
Inzake de hoogte van de buffers kan verwezen worden naar de reactie op punt 1.18. Voor de volledigheid wordt verder nog verwezen naar de vergunde en reeds uitgevoerde werken voor verhoging van de bufferdijk aan Drijdijk, die buiten dit project liggen. De aanplant is inderdaad grotendeels vernietigd ingevolge stormschade. Uit contacten met de aannemer blijkt dat zal hersteld worden tijdens het volgende plantseizoen. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
2.4	B19	We blijven de aanleg van deze multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet, zowel voor spoor-, fiets- en (vracht)wagenverkeer ondersteunen en onderschrijven de meerwaarde naar onder meer verkeersveiligheid. We waarderen het onderzoek naar mobiliteitseffecten in de verschillende scenario's en de milderende maatregelen die waar nodig zijn uitgewerkt.
Positieve reactie, die niet leidt tot een aanpassing van het projectbesluit.		
2.5	B20	De grens met Nederland bevindt zich op circa 3 km van het projectgebied. Na bestudering van de documentatie hebben wij geen reden om aan te nemen dat dit plan mogelijk grensoverschrijdende effecten heeft.
Positieve reactie, die niet leidt tot een aanpassing van het projectbesluit.		
2.6	B26	Voor de EGD&P moet de overlegcultuur volledig worden gevolgd. Bij elke planmatige procedure waarbij erfgoedwaarden in vraag kunnen worden gesteld willen wij als adviseurs worden gehoord tijdens alle fasen van het onderzoek en beslissingen.
De Erfgoedgemeenschap Doel en Polder heeft van bij de start van het complex project ECA, net als een aantal andere organisaties, de mogelijkheid gekregen om een vertegenwoordiger aan te duiden voor de overlegstructuur van ECA. De EGDP heeft daar ook gebruik van gemaakt en is lid van het Actorenoverleg ECA en aantal thematische werkgroepen van ECA. Het Actorenoverleg ECA bestaat uit actiegroepen, overheden, bedrijven, sectororganisaties, een aantal Nederlandse actoren, ... Tijdens de onderzoeksfase en daarna de uitwerkingsfase van ECA kreeg het Actorenoverleg mogelijkheid tot inspraak bij belangrijke processtappen. Dat gebeurde en gebeurt aan de hand van plenaire vergaderingen (gemiddeld 2 à 3 keer per jaar), via het ter beschikking stellen van rapporten, ppt's,... op de website van ECA, via nieuwsbrieven, enzovoort. Daarnaast zat de EGDP mee aan tafel over een aantal specifieke thema's, bv. de natuurcompensaties in het kader van ECA. Onder meer dankzij suggesties van de EGDP is het ontwerp voor de		

natuurcompensaties enkele keren aangepast. Tot slot is ook bilateraal overleg steeds mogelijk. Binnen het verdere proces voor ECA willen de initiatiefnemers ervan in dezelfde transparantie en met ruimte voor overleg blijven verder werken.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

2.7	B36	Betreffende de westelijke ontsluiting Waaslandhaven wordt nu een nieuwe westelijke ontsluiting voor auto- en vrachtverkeer gepland. Hiermee wordt geanticipeerd op de realisatie van een mogelijk Saeftinghedok. Fijn om lezen zijn ook de ermee gepaard gaande verbetering van de spoorontsluiting, de betere fietsverbindingen in de haven en het realiseren van een stevige groene buffer tussen haven en polders.
-----	-----	---

Positieve reactie, die niet leidt tot een aanpassing van het projectbesluit.

5.3 OMGEVINGSVERGUNNING – RUIMTELIJK LUIK

5.3.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
3.1	B05	Wij hebben via het Staatsblad vernomen dat er een openbaar onderzoek lopende is voor het project WOW aangaande het ontwerp van projectbesluit inzake Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven. Wij zijn in de directe nabijheid van het aanvraaggebied betrokken met een pijpleiding voor het transport van gevaarlijke stoffen. Met deze brief reageren wij als beheerder van de Nitraco-leiding die door het gebied loopt op dit openbaar onderzoek. Gelegen PPS-pijpleidingen PPS-Pipelines is nabij uw studiegebieden betrokken met enkele pijpleidingen voor het vervoer van gevaarlijke stoffen. Zij vormen een tracé waarmee rekening gehouden dient te worden. In overeenstemming met artikel 11 van de Gaswet van 12 april 1965 is er aan deze leidingen een wettelijke erfdienstbaarheid van openbaar nut gekoppeld die elke daad verbiedt welke de pijpleidingen of de exploitatie daarvan kan schaden. Omgang met de leidingen Opnemen leidinggegevens in de plannen Conform het normenboek dienen de inplantingsplannen, dwarsprofielen etc. welke deel uitmaken van het vergunningsdossier en gebruikt worden in de uitvoeringsfase voorzien te zijn van de liggingsgegevens van ondergrondse en bovengrondse infrastructuur inclusief vermelding van hun beheerders. Beschermde zone Alle werken die gepland zijn binnen de beschermde zone (15 m aan weerszijden van de pijpleidingen) moeten conform koninklijk besluit van 22 april 2019 verplicht het voorwerp uitmaken van een informatie uitwisseling en een overleg tussen de bouwheer en de vervoerder. Voorbehouden zone

Volgens het koninklijk besluit van 19 maart 2017, is er een voorbehouden zone van 5 meter aan weerszijde van de leidingen ingericht binnen de beschermde zone. Geen enkele interventie/obstakel/gebouw/constructie/maaiveldwijziging/wijziging in waterloop etc. wordt hier toegestaan zonder een voorafgaand toestemming van de verantwoordelijke vervoerder. Indien werkzaamheden binnen deze zone onoverkomelijk zijn, dan kan dit alleen plaatsvinden na toestemming van PPS-Pipelines, in overleg met, en onder toezicht van onze tracé controller.

Globale ligging PPS-pijpleidingen

Onderstaande luchtfoto toont de globale ligging van onze leiding:



Naam	Transport van	Kleur
3"tot 10" Nitracor	Stikstof	Blaauw

Beoordeling openbaar onderzoek

Wij concluderen het volgende:

- Gezien de ligging van onze leidingen in het projectgebied, verwachten wij nauw betrokken te zijn bij een aantal onderdelen van het project (nummers 1,2,3,8 en 11

in elk geval).

- In het kader van de Gaswet, is het verplicht om wettelijk vooroverleg te voeren met betrokken leidingbeheerders en dienen op alle plannen de gelegen leidingen te zijn ingetekend.
- De voorbehouden zone dient zo veel mogelijk vrij te blijven van obstakels en verhardingen om de integriteit en bereikbaarheid van de leidingen te beschermen (KB 19-maart 2017). Ophogingen en/of verlagingen van het maaiveld als medewijzigingen in waterlopen zijn eveneens niet toegestaan.

Indien activiteiten binnen deze zone onvermijdelijk zijn, dient dit afgestemd te worden met PPS-Pipelines, er dient getoetst te worden of de integriteit van de leidingen niet geschaad wordt en pas als er goedkeuring is, mogen er werken uitgevoerd gaan worden.

	• De werkmethoden van de werkzaamheden binnen de beschermde zone van de leidingen dienen eveneens voorafgaand aan het uitvoeren afgestemd te worden met PPS-Pipelines. Dit geldt ook voor werfinrichting, opslag en transportroutes. • In het openbaar onderzoek zijn de exacte inplantingsplannen nieuw en bestaand niet toegevoegd. Hierdoor kunnen wij niet exact zien wat de impact wordt van de werkzaamheden Gezien bovenstaande concludeert PPS-Pipelines dat er door de ontbrekende informatie onvoldoende beoordeeld kan worden of de integriteit van de leidingen gewaarborgd blijft. Om negatieve inspraakreacties en in de toekomst negatieve adviezen op omgevingsvergunningen te vermijden, verzoeken wij de aanvrager in het vervolg de detailplannen af te stemmen met PPS-Pipelines. Vervolgstappen Er dient overleg gevoerd te worden met PPS-Pipelines om de uitgewerkte plannen af te stemmen. Voorafgaand aan dit overleg dienen de volledige en juiste detailplannen, inplantingsplannen en zo nodig dwarsprofielen met daarop de exacte ligging inclusief diepte van de betrokken pijpleidingen aan PPS Pipelines te worden verstrekt. De exacte diepteligging kan alleen opgezocht worden in het veld in samenspraak met de tracé controller. De plannen dienen te voldoen aan de Fetrapl voorschriften (zie bijlage). Daarnaast zullen er nog uitvoeringsplannen ter goedkeuring aangeleverd moeten worden zodat de leidingen te allen tijde beschermd blijven. Indien na het vervolgoverleg en de aangeleverde informatie blijkt dat de voorgenomen werkzaamheden geen negatief effect op de leidingen hebben, kan PPS-Pipelines een positief advies onder strikte voorwaarden afgeven voor een omgevingsvergunning. Indien niet voldaan wordt aan bovenstaande, zijn wij helaas genoodzaakt negatief te adviseren. • Voor het uitvoeren van werkzaamheden nabij onze leidingen zijn de Fetrapl voorschriften van kracht (zie bijlage). • De tracé controller kan de ligging van de leidingen komen aanduiden. U kunt een afspraak met hem maken via: TPI@pps-pipelines.com. • Gelieve bij contact gebruik te maken van kenmerk PG2024-0489
	De aanwezigheid van de vermelde pijpleiding is de ontwerpers bekend. De leidingen staan ingetekend op de grondplannen bestaande toestand. PPS-Pipelines werd tijdens de opmaak van de plannen uitgenodigd voor diverse coördinatievergaderingen met alle nutsmaatschappijen. Ook bij toekomstige coördinatievergaderingen zal PPS-Pipelines verder betrokken worden. De standaardbestekteksten voorzien in de algemene uitvoeringsregels voor werken de volgende bepalingen: <i>Voor de te nemen maatregelen en op te vragen inlichtingen bij grondwerken verwijzen wij naar de website van het Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP): zie www.klip.be.</i> <i>De opdrachtnemer is verplicht:</i>

- alle nodige maatregelen en voorzorgen te nemen om schade aan deze installaties te voorkomen. Om precies te zijn, wint hij de nodige inlichtingen in over de aanwezigheid van de installaties (ondergrondse en bovengrondse kabels en leidingen, verlichtingsinstallaties en verlichte verkeerssignaleringsinstallaties en de toebehoren ervan, enz.) en over de ligging ervan;

- tijdig zowel aan de aanbestedende overheid als aan de concessie houdende en/of nutsmaatschappijen de perioden mee te delen waarin de voorlopige en definitieve verleggingen moeten plaatshebben en hun zijn werkschema te verantwoorden;

- in alle geval de nodige maatregelen te nemen om te zorgen voor de coördinatie van zijn werken met die van de concessie houdende en/of nutsmaatschappijen.

Op die manier zal het respecteren van de Fetrafi-richtlijnen ook verzekerd zijn.

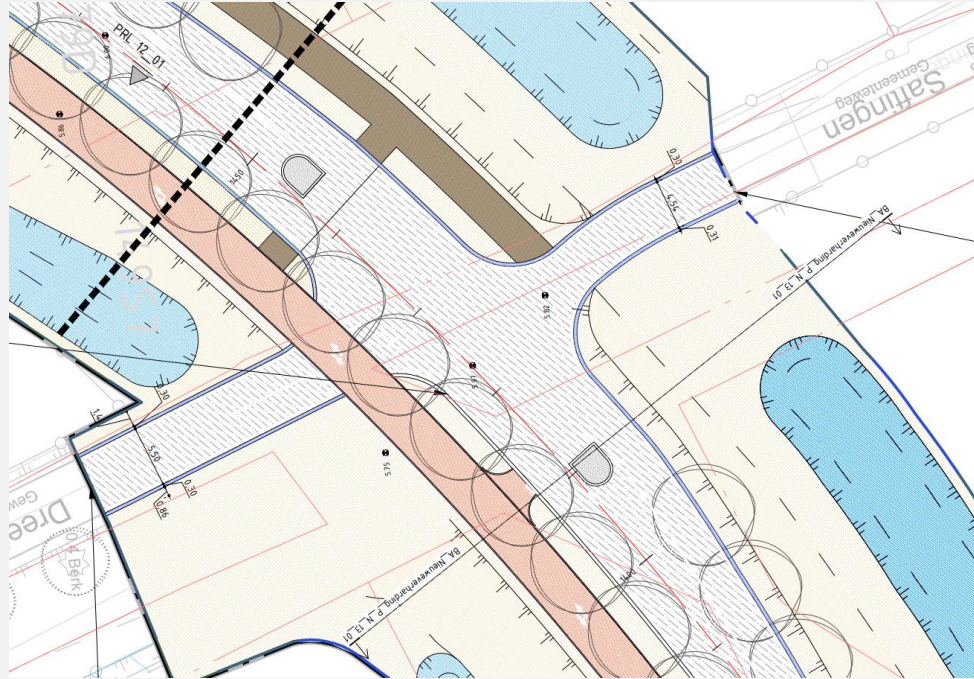
Na overleg op 30/10/2024 werd afgesproken om nog bijkomend een aantal proefsleuven uit te voeren teneinde de precieze ligging van de leiding na te gaan, zodat de uitvoeringsdetails meer in detail kunnen uitgewerkt worden.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

3.2	B12	De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylonen, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren. Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen. Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing. Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, betonpompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks, ...). Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen. Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtlijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die errond uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en
-----	-----	--

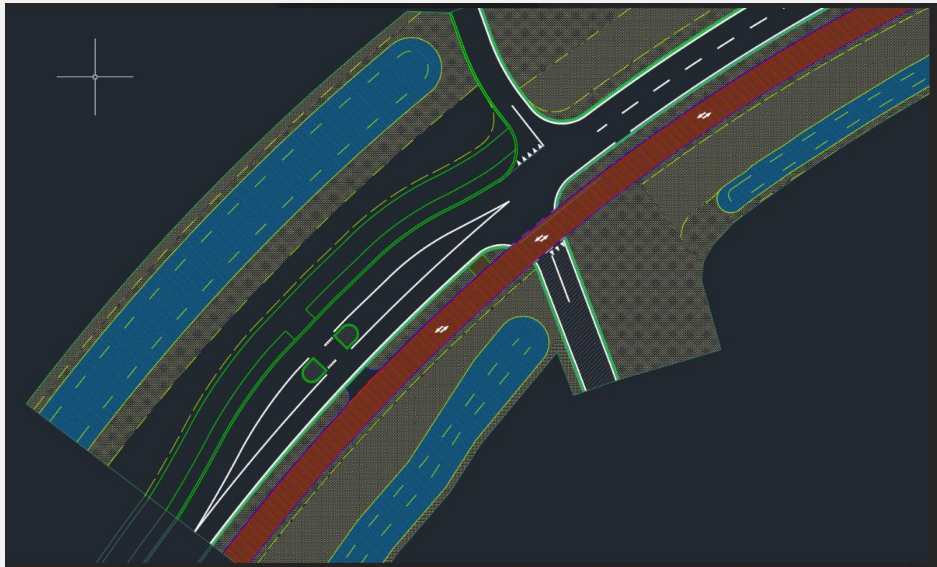
		onderhoudswerkzaamheden, zodat bij eventuele problemen de elektriciteitsbevoorrading verder gegarandeerd kan worden
Tijdens de werken onder de hoogspanningsgeleiders in dienst, zullen de afstandsregels gerespecteerd worden. De veiligheidsvoorschriften worden opgenomen als voorwaarde en verwerkt in de Verantwoordingsnota onder deel 4 'Overeenstemming/verenigbaarheid met de geldende regelgeving'.		
3.3	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om te bekijken of het staketsel al vooraf kan gebouwd worden (op bepaalde locaties) en nadien de huidige bufferdijk pas af te graven om geluids- en lichthinder door een onderbroken bufferdijk te beperken: zie bijlage punt 6
Het bouwen van de holle dijk noodzaakt het tegelijkertijd (deels) afgraven van het bestaande grondlichaam. Hiervoor zijn verschillende redenen: - De locatie van de nieuwe ontsluitingsweg ligt deels bovenop het bestaande dijklichaam. Aangezien deze zone ook als werfweg zal ingericht worden (om onder meer van daaruit de nieuwe bufferdijk te kunnen bouwen) moet de bestaande bufferdijk dus deels afgegraven worden. - Het is niet mogelijk om de holle dijk op te bouwen vanaf de natuurszijde gezien dat zal leiden tot vernietiging van kwetsbaar zilt grasland. De locaties zijn ook niet bereikbaar met zware machines gezien de hoge grondwaterstand (drassig gebied). - Aangezien de holle dijk slechts kan gebouwd worden van één zijde (havenzijde) is het deels afgraven van de bestaande bufferdijk noodzakelijk. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
3.4	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om de bepalingen van het bestek om de periode van onderbreking bufferdijk te beperken, mee te adviseren.
De gemeente zal verder betrokken worden bij de fasering van de opbouw van de bufferdijk. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
3.5	B18	Polder Land Van Waas is beheerder van 2de, 3de en publiek geklasseerde waterlopen in het projectgebied. Langs bovenvermelde waterloop, bevindt zich een 5 meterzone voor erfdienstbaarheden. Deze strook (aan beide zijden van de waterloop) begint landinwaarts vanaf de uiterste boord van de waterloop waar het talud eindigt. De inrichting van deze strook moet compatibel zijn met het (jaarlijkse) machinaal onderhoud van de waterloop met een rups- of bandenkraan. Concreet houden de voorwaarden voor werken langs een waterloop het volgende in: • De 5 meterzone mag niet worden opgehoogd of afgegraven worden. • Het maaisel en de niet-verontreinigde ruimingspecie wordt binnen de 5 meterzone gedeponneerd. De waterloopbeheerder heeft geen enkele verplichting deze specie verder te behandelen. Op deze locatie wordt door het bestuur van Polder Land Van Waas het verwijderen van het maaisel en de niet-verontreinigde ruimingspecie te last van de aanpalende eigenaar gelegd. Dit om de waterhuishouding niet in het gedrang te brengen. ▪ Personeelsleden van de waterloopbeheerder of personen die in zijn opdracht werken uitvoeren, hebben er een recht van doorgang en mogen er materialen en werktuigen plaatsen om werken aan de waterloop uit te voeren. ▪ Er worden bij voorkeur geen omheiningen geplaatst. Indien dit om veiligheidsredenen toch nodig wordt geacht, moet deze omheining geplaatst worden op een afstand tussen 0,75 m en 1 m vanaf de kruin van de oever en mag ze niet hoger zijn dan 1,5 m. Indien hinderende verankerde constructies worden geplaatst

		binnen de zone kunnen deze te allen tijde door de waterloopbeheerder verwijderd worden zonder enige uitkering van schadevergoeding. ▪ Dwarsafsluitingen mogen de toegang tot de strook niet belemmeren en moeten daarom gemakkelijk wegneembaar en terugplaatsbaar zijn of voorzien zijn van een poort. ▪ Bij voorkeur geen aanplant van bomen of stuiken in de 5 m zone. ▪ Indien toch bomen of struikgewas langs de waterloop worden aangeplant, moeten deze op minstens 0,75 m en max. 1 m van de taludinsteeek geplaatst te worden. En mogen niet hoger zijn dan 1,5 m. Visuele buffers (bv. een haag) dienen buiten de onderhoudsstrook aangeplant worden. ▪ Indien hoogstammen worden aangeplant, worden deze op 12 m tussenafstand aangeplant. ▪ Hinderende obstakels, struikgewas of begroeiing die het onderhoud van de waterloop bemoeilijken zullen zonder schadevergoeding of herstel worden vernietigd.
Aan bovenvermelde voorwaarden wordt niet overal voldaan. Het dossier bevat een afzonderlijke plannen-set met de aanpassingen aan de waterlopen om in afwijking op deze voorwaarden een machtiging voor bepaalde aanpassingen te bekomen. Er werd door het polderbestuur hierover geen advies uitgebracht en ook in deze inspraakreactie wordt geen gunstig advies/machtiging verleend voor de voorgestelde aanpassingen aan deze waterlopen. De plannen worden voor zo ver mogelijk aangepast zodat aan bovenvermelde voorwaarden wordt voldaan. De plannen om een machtiging te verkrijgen zullen worden voorgelegd aan het polderbestuur om machtiging te verkrijgen.		
3.6	B26	Onroerend Erfgoed In de archeologienota van het natuurinrichtingsproject valt te lezen: "Op basis van het bureauonderzoek werd vastgesteld dat het plangebied een hoog potentieel heeft op het aantreffen van prehistorische artefactenconcentraties, een laag potentieel heeft op het aantreffen van sporensites van de metaaltijden tot de volle middeleeuwen en een matig tot hoog potentieel voor sporensites uit de late middeleeuwen en/of nieuwe tijd. De geplande afgravingen tot maximaal 2,76 m-mv verspreid over 8 zones met een totale oppervlakte van ca. 6,8ha vormen mogelijks een bedreiging van dit archeologisch potentieel." Is daar iets mee gebeurd?
Onderdeel van het MER – discipline ‘landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie’ is het beschrijven van reeds uitgevoerde en relevante archeologienota’s binnen en direct langs het projectgebied. Het citaat komt uit de archeologienota met ID 19974 en is opgesteld in functie van de natuurinrichting ter hoogte van Drijdijck, Spaans Fort en Zoetwaterkreek te Beveren en is dus niet gelegen binnen het projectgebied van WOW. Het verdere onderzoek bepaald in deze archeologienota betreft een landschappelijk bodemonderzoek en is reeds uitgevoerd in archeologienota met ID 24060. Op basis van dit landschappelijk bodemonderzoek werden in verschillende onderzochte zones verkennende boringen uitgevoerd en plaatselijk opgevolgd door waarderende boringen. Hieruit kwam geen waardevolle vindplaats uit de steentijd voor. De zones zijn tevens middels proefsleuven onderzocht en leverde voor een aantal zones een waardevolle vindplaats op. Een gedeelte van de vindplaatsen kon in situ behouden blijven, binnen twee andere zones werden respectievelijk een opgraving en werfbegeleiding aanbevolen. Hiervan bestaat nog geen gepubliceerd rapport. In de archeologienota WOW is voor de inschatting van het archeologisch potentieel deze archeologienota (ID 19974) ook beschreven. De archeologische afweging voor verder onderzoek beschreven in het Plan van Aanpak WOW is gebaseerd met kennis van de archeologienota Drijdijck, Spaans Fort en Zoetwaterkreek. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		

3.7	B16	Mountainbikepad: Uiteraard is het fantastisch dat er een mountainbikepad voorzien wordt, maar hoe gaat vermeden worden dat ook gemotoriseerde voertuigen zoals motorfietsen deze paden niet zullen kapot rijden? Op dit moment leven ze zich uit in het projectgebied en ze zullen er in de toekomst zeker willen terugkeren. Ik ben bevreesd dat de nieuwe zone een ideale plek voor openbare motorcross zal worden. Net zoals de haven ook gebruikt wordt als openbaar racecircuit.
Via verbodsborden zal gemotoriseerd verkeer niet toegelaten zijn (C7 en C9; of C3 met onderbord M2). Het mountainbike pad kan ook hinderend ontworpen worden waardoor het traject voor motorcrossers niet meer interessant is. Deze maatregelen worden opgenomen in het projectbesluit en vormen verder een aspect van handhaving na aanleg van de infrastructuur.		
3.8	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om een verkeerseiland ter hoogte van Saftingen of ter hoogte van de Westlangeweg in te richten om fietsers veilig de Engelsesteenweg te laten oversteken.
Ter hoogte van Saftingen voorziet het ontwerp geen verkeerseiland. Op het kruispunt van de Nieuwe Dijkstraat met de Dreefstraat daarentegen is wel een verkeerseiland voorzien dat de fietser toelaat om in twee tijden over te steken. Hiertoe zijn meerdere elementen in overweging genomen: - Er komt een dubbelrichtingsfietspad toe (aan één zijde van de Dreefstraat). - Het betreft een T-kruispunt. - Dit kruispunt is drukker dan het kruispunt met Saftingen. - Het kruispunt ligt op een lang recht stuk waar mogelijks de snelheid van het gemotoriseerd verkeer hoger zal liggen. Ter hoogte van Saftingen komt er geen (dubbelrichtings)fietspad toe, is er (mogelijk enkel in afwachting van CCL) een viertakskruispunt en liggen we in meer in een bocht. Daarom is er hier niet voor een eiland geopteerd. De vraag van de gemeente werd naar aanleiding van het openbaar onderzoek verder onderzocht.		
		

Op bovenstaande figuur werden twee verkeersgeleiders (grijze blokken op de rijweg) ingetekend ter hoogte van het kruispunt. Om alle afslagbewegingen mogelijk te maken dienen deze geleiders op zekere afstand van het kruispunt gelegen te zijn. Om onder dekking van de geleiders te kunnen oversteken moet een fietser dus uitwijken van het kruispunt, hetgeen in de praktijk niet gebeurt.

Op onderstaande figuur werd een alternatieve gebundelde oversteek ingetekend. Deze oplossing ligt echter op nog grotere afstand van het kruispunt en vergt extra fietspaden richting Saftingen. In de praktijk zullen veel fietsers uit Saftingen die richting Doel willen rijden nooit deze omweg maken.



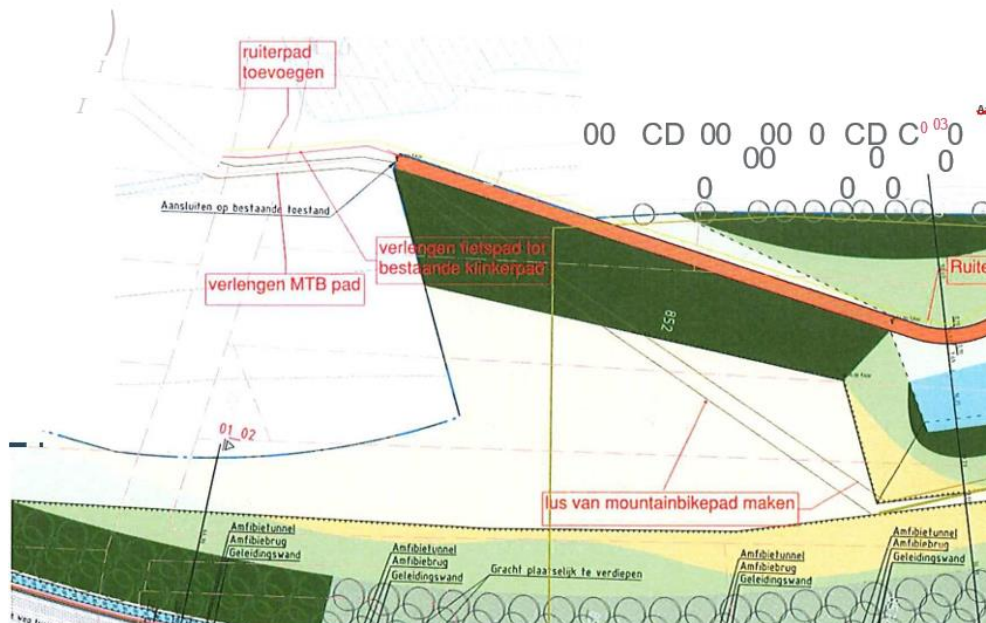
Vandaar dat het ontwerp geen verkeerseilanden voorziet op dit kruispunt.

Als extra maatregel zal wel extra signalisatie voorzien worden zoals een bord A51 of B15 dat de aanwezigheid van het kruispunt extra in de verf zet.

3.9	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om de Dreefstraat te verbreden naar de breedte van de Nieuw-Arenbergstraat. Momenteel versmalt de weg immers van 6,3 naar 5 meter. De verbreding is nog niet opgenomen in de plannen van WOW (bij het ontwerpplan voor fietspad langs Dreefstraat). Door de komst van WOW zal de verkeersintensiteit hier stijgen, maar ook het landbouwverkeer zal nog intensiever worden bij een (gedeeltelijke) knip van de Middenstraat, waardoor 5 meter absoluut te smal is. Bij de Dreefstraat is het tenslotte ook noodzakelijk om het dubbelrichtingsfietspad dat gepland is meteen mee te nemen in de plannen en effectief door te trekken.
De plannen worden aangepast om tegemoet te komen aan deze vraag.		
3.10	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om een ruiterpad op bufferdijk Spaans Fort toe te voegen om op termijn bijgevoegde ruiterroute van studiebureau Omgeving mogelijk te maken; het fietspad en mountainbikepad verlengen en talud verbreden voor fiets-, mountainbike- en ruiterpad.

Zie inrichtingsplan BA_WOW_I_N_01_01

Ook fietspad tussen pompstation/Watermolendijk en bufferdijk opnemen. Tot aan de draad/bochtje ligt maar een klinkerpad.



Mountainbike pad verlengen tot aan pompstation en tot aan Sint Michielsstraat en van het pad een lus maken zodat aanrijdingen kunnen vermeden worden. De precieze ligging van het mountainbike pad zal in overleg met de sportdienst gemeente Beveren, aannemer en deskundige mountainbikers bepaald worden.

Ook is het wenselijk om de talud breed genoeg te maken om ook ruimte te voorzien voor een ruiterpad. Op de huidige en/of toekomstige dijk is voldoende plaats voor een afzonderlijk ruiterpad.



Het projectbesluit wordt aangepast.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

Versmalling Weg Oud Arenberg Putten Weiden: Vanwege de aanwezige bewoning, zwaar verkeer door landbouwvoertuigen zowel door landbouwers als ANB lijkt het versmallen van de weg geen goede beslissing. Om de veiligheid voor toevallige passanten, fietsers en bewoners te optimaliseren verzoeken wij de bestaande breedte van de weg te behouden.

Het projectbesluit wordt naar aanleiding van deze opmerking aangepast.

Verstoring natuurgebied De Putten

Het gebied Putten-Weiden is 52 ha groot. Het is op vlak van natuur en cultuurlandschap-
pelijk van bijzonder grote waarde en heeft een grote authenticiteit en beleevingswaarde.
In de Plan-MER van het Deurganckdok wordt het omschreven als ‘oncompenseerbaar’.
Onnodige ingrepen moeten er absoluut vermeden worden. Dat betreft met name:

- Installatie trap op het einde van de Oud Arenberg om toegang te verzekeren naar de Polderheuvel

Installatie trap op het einde van de Oud Arenberg om voor toeristen toegang te verzeke-
ren naar de Polderheuvel hoort niet thuis in een gebied waar men verstoring zoveel als
mogelijk wil vermijden.

CP ECA

van het verstoringsgevoelig gebied. De woningen en paarden aan weerszijden van de Oud Arenberg zorgen huidig voor een veel grotere verstoring op het nabijgelegen deel van het weidevogelgebied zodat eventuele verstoring van een trap naar de Polderheuvel niet voor bijkomend verlies van broedgebied zal zorgen. De bomenrijen langs de Sint-Antoniusstraat zorgen voor een groenscherm en buffering.

De trap kan wel in natuurlijke materialen aangelegd worden om visueel niet op te vallen in het landschap.

Deze effectbeoordeling wordt aangevuld in het MER.

5.3.2 Aanpassingen aan het ontwerp

Volgende aanpassingen worden aangebracht aan het ontwerp projectbesluit:

3.2 Veiligheidsvoorschriften Elia

‘Overeenstemming met regelgeving omtrent hoogspanningslijnen’ wordt toegevoegd aan de verantwoordingsnota, behorende bij het luik ‘omgevingsvergunning’.

3.5 Voorschriften polderbestuur

De plannen worden aangepast zodat aan de vermelde voorwaarden wordt voldaan. Waar dit niet mogelijk is wordt dit vermeld op de plannen die opnieuw zullen worden voorgelegd aan het polderbestuur om gunstig advies/machtiging te verkrijgen.

3.7 Mountainbikeroute

Via verbodsborden zal gemotoriseerd verkeer niet toegelaten zijn (C7 en C9; of C3 met onderbord M2). Het mountainbike pad kan ook hinderend ontworpen worden waardoor het traject voor motorcrossers niet meer interessant is. Deze maatregelen worden opgenomen in de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning.

3.8 Verkeerseiland Saftingen

Als extra veiligheidsmaatregel zal signalisatie voorzien worden zoals een bord A51 of B15 dat de aanwezigheid van het kruispunt extra in de verf zet. Dit wordt opgenomen in de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning.

3.9 Dreefstraat stuk verbreden

De plannen van de omgevingsvergunning worden aangepast met een lokale verbreding van de Dreefstraat. Dit is ook een aanpassing van de projectcontour waardoor deze wijziging ook in vele andere stukken van het projectbesluit wordt doorgevoerd.

3.10 Ruiterpad

Een ruiterpad zal behandeld worden, zoals ook het mountainbikepad behandeld werd. (Zie punt 1.3). Dit pad zal later, wanneer er beter zicht is op de nieuwe toestand na bouw van de dijk concreet en in overleg met de gemeente ingevuld worden. Dit wordt aangevuld in de verantwoordingsnota.

3.12 Oud Arenberg

Het bestaande wegprofiel van Oud Arenberg (vanaf de Middenstraat richting oosten) zal behouden worden. Dit wordt aangepast op de plannen van de omgevingsvergunning en alle andere relevante stukken.

3.13 Trap polderheuveld

De effectbeoordeling in het MER wordt verder verduidelijkt inzake de trap aan de polderheuveld.

De trap zal in natuurlijke materialen aangelegd worden.

Algemeen

Naar aanleiding van adviezen, bezwaren en opmerkingen werden materiële fouten, spellingsfouten, vergeten woorden en verwijzingen vastgesteld in het ontwerp van projectbesluit (hoofddocument, geïntegreerd onderzoek (waaronder ontwerp van MER), omgevingsvergunning en RUP) dewelke werden rechtgezet.

5.4 OMGEVINGSVERGUNNING - BIODIVERSITEIT

5.4.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
4.1	B03	Het ontwerp van projectbesluit inzake de westelijke ontsluiting waaslandhaven is vastgesteld door de Vlaamse Regering op 8 maart 2024. Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft voor de vaststelling advies gegeven op 12 september 2023 en 18 januari 2024. Na onderzoek van het projectbesluit blijkt dat onze opmerkingen zijn verwerkt. Door verder onderzoek en voortschrijdend inzicht hebben we evenwel nog drie kleine technische opmerkingen rond de ontwikkeling van Doelpolder zuid om het rendement van het gebied verder te optimaliseren: - De meest zuidelijke dam ten oosten van de Oostlangeweg kan beter vervangen door een kantelstuw. Dit maakt een actieve sturing van het peil van het gebied mogelijk gezien de kans op extreme weersomstandigheden groter wordt. - Om dezelfde reden kan beter meer variatie in reliëf in de laantjes gebracht worden. Belangrijk voor de avifauna is dat er voldoende natte en drogere stukken aanwezig zijn. Op die manier zijn altijd ideale omstandigheden aanwezig. De variatie wordt gezocht in de diepte van de laantjes (40 – 60 cm diepte tov maaiveld). Hierbij dient wel gekeken te worden naar de diepte van de zandlaag, deze mag niet geraakt worden. Ook wordt de variatie gezocht in het talud. Het ene laantje mag een talud van 1:5 hebben, de ander 1:10. Hierdoor ontstaat er variatie in de breedte van insteek tot insteek. De bodembreedte van 0,5 m blijft wel hetzelfde. - Het raster tussen Oostlangeweg en Scheldemolenstraat kan best net ten noorden van de waterloop 3320. Indien vijf meter ten noorden van de watergang is dit eenvoudiger te beheren, met minder hoeken en oversteken waardoor het risico dat predatoren toch in het raster komen een pak kleiner is. Gelieve deze kleine aanpassingen nog mee te nemen met de finale goedkeuring van het project.
	B13	Natuurcompensatie Doelpolder Zuid Naar aanleiding van de klimaatverandering lijkt het ons wenselijk om de grachten op verschillende dieptes en niet allemaal tot 1,2 mTAW uit te graven.

Het project wordt aangepast naar aanleiding van deze bezwaren:

De laantjes zoals voorzien in Doelpolder Zuid zullen een gevarieerde diepte en talud krijgen waardoor tegemoetgekomen wordt aan bovenstaande opmerkingen. Echter mag in functie van de doelstellingen de watervoerende zandlaag niet worden geraakt en dienen de laantjes los te blijven staan van de sloten rondom.

De meest zuidelijke dam ten oosten van de Oostlangeweg zal vervangen worden door een kantelstuw.

Het raster tussen Oostlangeweg en Scheldemolenstraat zal ten noorden van waterloop 3320 worden voorzien.

4.2	B26	Het project doorsnijdt broed- en overwinteringsgebied gelegen binnen SBZ-V. Een direct verlies aan leefgebied lijkt bijgevolg aan de orde. De werken dreigen ook schadelijke effecten te genereren op de aanwezigheid van de moeraswespenorchis, mogelijk ook van andere zeldzame plantensoorten. Hoe die schade effectief kan voorkomen worden wordt niet verduidelijkt. Verder wordt in de verantwoordingsnota gesteld: "voor vleermuizen dient het actueel leefgebied behouden te worden en waar mogelijk uitgebreid." Tevens: "Inrichtingsmaatregelen voor deze soortengroep zijn nog niet voorzien". In de feiten wordt door de kap van bomen het leefgebied van vleermuizen ernstig verstoord.
-----	-----	--

Er is een uitgebreide analyse van indirect verlies door verstoring uitgevoerd voor weidevogels en bruine kiekendief (passende beoordeling §5.2.3). Daarnaast worden ook de directe verliezen voor foerageergebied bruine kiekendief en voortplantingsgebied rugstreeppad binnen het projectgebied van de infrastructuur van de WOW in kaart gebracht (passende beoordeling §5.2.1.2).

In het MER wordt onder paragraaf §14.6.2.1 aangegeven dat orchideeën (Bijenorchis) aanwezig zijn ter hoogte van de recht te trekken dijk aan Drijdijk en aan Spaans Fort. Ook duizendguldenkruid is hier aanwezig. Beide zullen verplaatst worden naar de flank van de Bufferdijk. Moeraswespenorchis is een veel voorkomende soort in het Antwerps havengebied en Vlaanderen en daarom minder precair om dezelfde maatregelen voor uit te rollen. Hetzelfde geldt voor de rozenpopulaties. De soort wordt wel mee opgevraagd in de afwijkingaanvraag.

De kapping van bomen rondom Drijdijk gebeuren in het kader van andere vergunningen dan WOW: het verleggen van de bufferdijk (voor uitvoering WOW) , kappen van populieren in het kader van Natuurbeheer (jaren na WOW). Voor vleermuizen worden verschillende maatregelen getroffen om verstoring zo minimaal mogelijk te houden. Er wordt steeds op toegezien dat het overkoepelend netwerk van bomenrijen wordt gegarandeerd over de hele lengte van het projectgebied. Zo worden niet alle bomen tegelijk gerooid t.h.v. Drijdijk (verdere kap van bomen aan Drijdijk is een flankerende maatregel (zie ook 6.8). Daarnaast wordt reeds bij het rechtekken van de bufferdijk t.h.v. Drijdijk (werken in uitvoering via een reeds afgeleverde vergunning) een vleermuisbunker voorzien om de behoefte aan verblijfplaatsen te versterken. De bufferdijk met bomenrijen zorgt voor een bomenlint en bijkomend lineair landschap voor vleermuizen. Door deze maatregelen is er geen verstoring van het leefgebied voor vleermuizen en is er geen aanpassing van de afwijkingaanvraag noodzakelijk.

Deze motivatie wordt bijkomend verwerkt in het MER discipline biodiversiteit. De afwijkingaanvraag op het soortenbesluit wordt aangevuld.

5.4.2 Aanpassingen aan het ontwerp projectbesluit

Volgende aanpassingen worden aangebracht aan het ontwerp projectbesluit:

4.1 Raster, laantjes en stuw Doelpolder Zuid

Dit wordt aangepast op de plannen van de omgevingsvergunning en alle andere relevante stukken (verantwoordingsnota, archeologienota, ...).

4.2 Vleermuizen Drijdijck en afwijking soortenbesluit

Bovenstaande motivatie inzake de effecten op vleermuizen wordt mee opgenomen in het MER discipline biodiversiteit. De afwijkingaanvraag op het soortenbesluit wordt aangevuld.

5.5 OMGEVINGSVERGUNNING - MILIEULUIK

5.5.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
5.1	B01	Via de Vlaamse Milieumaatschappij ontvingen wij bijgevoegde brief met betrekking tot het in het onderwerp vermelde openbaar onderzoek. In 1994 nam Aquafin nv het beheer van de volledige waterzuiveringsinfrastructuur over die voorheen door de VMM werd beheerd. Hierbij bevestigen wij dat Aquafin geen bezwaar heeft tegen de voorziene werken. Er is geen infrastructuur in het beheer van Aquafin of in eigendom van Aquafin gelegen op de aangewezen locatie op de plannen in bijlage. In geval van bemaling geven wij nog deze informatie mee: In een vergunningsprocedure zal Aquafin geen advies verlenen i.v.m. lozing op riolering. We verwijzen hierbij naar de milieuwetgeving (VLAREM II, Artikel 5.53.6.1.1.): "§ 2. Het grondwater dat onttrokken wordt bij de bronbemalingen bedoeld in subrubriek 53.2 van de indelingslijst moet, in zoverre dit met toepassing van beste beschikbare technieken mogelijk is, zoveel mogelijk terug in de grond worden ingebracht buiten de onttrekkingszone. Hiervoor kan gebruikgemaakt worden van infiltratieputten, infiltratiebekkens of infiltratiegrachten. Indien dit technisch onmogelijk is mag het water geloosd worden in het openbare of private hydrografische net. De infiltratie of de lozing van het opgepompte grondwater mag geen wateroverlast voor derden veroorzaken. Volumes hoger dan 10 m³ per uur mogen niet geloosd worden in openbare rioleringen aangesloten op een rioolwaterzuiveringsinstallatie behoudens de uitdrukkelijke schriftelijke toelating van de exploitant van deze installatie." Een lozing op riolering kan enkel indien er geen andere afvoerwegen bestaan. Indien de vergunningverlener oordeelt dat dit het geval is, zal Aquafin advies geven over de modaliteiten van de lozing op de riolering (locatie, concrete periode, debiet, etc.). De gangbare procedure is dat de bemaler een online aanvraagformulier invult (zie de webpagina https://eur03.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fwww.aquafin.be%2Fnl-be%2Fpartners-en-bedrijven%2Fwater-lozen%2Flozen-van-bemalingswater&data=05%7C02%7Cmaarten.goris%40mow.vlaanderen.be%7C6b3b45702b9941be456208dc53aae1a5%7C0c0338a695614ee8b8d64e89cbd520a0%7C0%7C0%7C638477241287363481%7CUnknown%7CTWFpbG

		Zsb3d8eyJWljoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzliLCJB-TiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C0%7C%7C%7C&sdata=29GmiXfTuy1Lv5vPDYbLABq4KpeTF1WISa%2BkhMd3ITY%3D&reserved=0).
Er is geen lozing op riolering voorzien. Primair wordt ingezet op retourbemaling en infiltratiebekkens. In laatste instantie bij gebrek aan voorgaande, lozing op oppervlaktewater (zie lozingsplan). Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
5.2	B02	De provincie Noord-Brabant heeft hierin geen directe belangen. Het is niet waarschijnlijk dat lozingen op de Schelde in de provincie terecht komen. Gezien de recente ontwikkelingen in het PFAS-dossier, de milieu- en gezondheidsrisico's en de publieke opinie, is een aanvullende lozing van PFAS op het Scheldewater niet opportuun omdat het de Nederlandse grens kan passeren. Allereerst moet eenduidigheid worden gegeven omtrent infiltratie dan wel lozing. Daarnaast moet eenduidig vaststaan wat de concrete lozingsnormen zijn wanneer het water op de Schelde geloosd gaat worden. Wij adviseren hiervoor aan te sluiten op de recente inzichten en voorgestelde scherpere lozingsnormen.
Bij WOW is geen rechtstreekse lozing op de Schelde voorzien. De concrete infiltratiezone en/of lozingspunten zijn aangeduid op het lozingsplan: zie daarvoor "Omgevingsvergunning IIOA-bijlage Bemaling-infiltratie- en lozingsplan-WOW-LST-0022-5.0-Y" en "Omgevingsvergunning IIOA-Bijlage R3B Lozing van bedrijfsafvalwater-WOW-NOT-0177-3.0-Y" voor beschrijving lozingsnormen (aanpak PFAS): Lozing resp. voorzien op bufferbekken aan Drijdijck, infiltratiebekken Putten Hoog (alternatief Putten Weiden) en (gedempt) Doeldok De lozingsnormen worden aangescherpt op basis van de meest recente inzichten. Er zal in het MER bijkomend ingegaan worden op de impact van lozing dan wel infiltratie in relatie tot de lozingsnormen.		
5.3	B32	In goede orde verkregen wij uw aangetekend schrijven van 26 maart 2024 betreffende uw voornemen van grondbemaling binnen de 100m van onze eigendom XXX U stelt geen schade te verwachten doch u kunt dit niet uitsluiten. Wij nodigen u derhalve uit op uw kosten, door een erkende landmeter, een plaatsbeschrijving te laten opmaken van de percelen waarvan sprake alsook van de gebouwen die er toe behoren en dit zowel buiten als binnen. Op deze wijze kan er geen discussie ontstaan, moesten wij tijdens of na de bemaling anomalieën aan onze eigendom vaststellen. Voor een afspraak ter plaatse neemt u best 10 dagen voor de expertise contact op met XXXXX
Bodemzetting:- het zakken van het niveau van het maaiveld als gevolg van een belasting of inklinking van veen of kleilagen kan enerzijds ontstaan door belasting en anderzijds als gevolg van bemaling tijdens de aanlegfase als gevolg van ontwatering van een slappe samendrukbare laag. Het effect van bodemzetting bij aanleg van de WOW en de lokale ontsluitingsweg met fietsverbinding naar de polder werd in het MER als neutraal beoordeeld. In de zones waar dit ontwerpmatig nodig werd geacht, wordt voorbelasting voorzien. Aangezien er maatregelen voorzien worden om het openbarsten van de kleilaag ter hoogte van de binnenvaartkade Doeldok te voorkomen (spanningsbemaling) en aangezien de bemalingen voor zover		

mogelijk in gesloten bouwkuipen worden uitgevoerd waardoor de hoeveelheid droog te trekken klei en veen zeer beperkt wordt, wordt het effect van de bemalingen op bodemzetting in het MER als beperkt negatief (-1) beoordeeld.

De eigendom waarvan sprake is gesitueerd ruim buiten de gesimuleerde bemalingscontouren (zie figuur 13-1 in het MER), er worden dus ook geen effecten verwacht van de in het project voorziene bemalingen.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

5.5.2 Aanpassingen aan het ontwerp projectbesluit

5.2 Impact lozingsnormen

De lozingsnormen worden aangescherpt op basis van de meest recente inzichten.

Er zal in het MER bijkomend ingegaan worden op de impact van lozing dan wel infiltratie in relatie tot de lozingsnormen.

5.6 GEÏNTEGREERD ONDERZOEK - MER

5.6.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
6.1	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om bijkomend onderzoek uit te voeren naar de te verwachten verkeersintensiteit op de WOW ter hoogte van de Schoorhavenweg. Er is de zorg dat er op dit kruispunt een moeilijke verkeersafwikkeling zal zijn door de hoge verkeersintensiteiten. Een linksafslagstrook op de Schoorhavenweg lijkt ons niet voldoende. We vrezen dat door de moeilijke verkeersafwikkeling er filevorming zal zijn op de WOW en dat een bijkomende afslagstrook op de WOW nodig is. We moeten er rekening mee houden dat deze tijdelijke situatie (totdat de WOW aangesloten is op de E34) lang zou kunnen duren. Uit het verkeersmodel blijkt dat er zeer weinig verkeer de links afslaande beweging maakt en er dus geen structurele filevorming te verwachten is. Tijdens de ochtendspits rijdt er ongeveer 1.000 pae van west naar oost op de Schoorhavenweg. De stroom van noord naar zuid op de WOW bedraagt dan 100 à 150 pae. Eventueel links afslaand verkeer zal dus mogelijk wel even moeten wachten totdat er een hiaat is om in te voegen. Maar gezien de eerder beperkte verkeersintensiteit op de WOW in de tijdelijke situatie zal er hierdoor geen hele file ontstaan. Om te vermijden dat er verkeersproblemen zouden ontstaan is volgende maatregel in het MER opgenomen: Er is sprake van een te hoge verzadigingsgraad op de Schoorhavenweg tussen de rotondes aan de N451 en de Havinkbeekstraat (oostelijke rijrichting) en op de verbindingsweg tussen complex Watermolen en complex Waaslandhaven-West (zuidelijke rijrichting). Milderende maatregel: De realisatie en in gebruik name van de verbinding Watermolen – E34 inclusief optimalisatie van het bestaande complex E34 Vrasene (Waaslandhaven-West) dient voorgaand aan de ingebruikname van de

nieuwe logistieke terreinen en containerbehandelingscapaciteit te gebeuren. Op die manier kan een vlotte verkeersafwikkeling richting hoofdwegenet verzekerd worden (MOB-5).

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

6.2	B18	Ten slotte wenst het polderbestuur twijfels te uiten bij een aantal hypothesen alsook enkele onjuistheden recht te zetten, zoals voorzien in de tekst van het huidige plan. Zonder hierop in detail in te gaan, menen wij gegronde twijfels te hebben bij de volgende niet nader verklaarde effecten. De ratio waarop de stellingen zijn gebaseerd, ontbreekt. Daarnaast zijn de veronderstelde positieve effecten o.i. niet evident. - Op pagina 199: '(zeer) aanzienlijke positieve effecten voor de woning gelegen langs Nieuw-Arenberg en Dreefstraat (N451)' - Pagina 222: 'In de Verrebroekstraat en Kieldrechtsebaan nemen de verkeersintensiteiten met 0 tot 8% af'. - Pagina 361: 'De knippen van de aansluiting Polder naar Haven ter hoogte van de OudArenberg/Middenstraat leidt tot een verwaarloosbaar effect in het centrum van Kieldrecht'.
In eerste instantie dient opgemerkt te worden dat de bezwaarindiener zijn kritieken niet specificeert en louter op hoofdlijnen formuleert. In de mate van het mogelijke wordt in onderhavige nota alsnog een repliek voorzien op deze niet-onderbouwde stellingen. Deze beoordelingen worden afgeleid van de doorrekening in het verkeersmodel, en volgens de beschreven methodiek. De beoordeling '(zeer) aanzienlijke positieve effecten voor de woning gelegen langs Nieuw-Arenberg en Dreefstraat (N451)' zal genuanceerd worden in het MER: Het betreft een straat met een lage verkeersintensiteit. Elke wijziging veroorzaakt een 'groot' relatief effect. Qua verkeersleefbaarheid is het een rustige straat en zal het een rustige straat blijven. De conclusie 'In de Verrebroekstraat en Kieldrechtsebaan nemen de verkeersintensiteiten met 0 tot 8% af' kan beter geduid worden en vervangen door: In de Verrebroekstraat neemt de verkeersintensiteit in de ochtendspits af met 8 %. In de Kieldrechtsebaan neemt de verkeersintensiteit in de ochtendspits af met 6 % en in de avondspits met 3 %. In de discipline lucht wordt het volgende beschreven en betreft dus de wijziging van luchtkwaliteit als gevolg van een gewijzigde verkeerssituatie: Het knippen van de aansluiting Polder naar Haven ter hoogte van de Oud-Arenbergstraat/Middenstraat leidt tot een verwaarloosbaar effect in het centrum van Kieldrecht. Verkeer vanuit het oosten komt in Kieldrecht-centrum en zal dan naar het noorden i.p.v. naar het zuiden rijden om de haven te bereiken. Op specifieke locaties verdwijnt verkeer (met een verwaarloosbaar positief effect), terwijl op andere locaties extra verkeer ontstaat (met een verwaarloosbaar negatief effect). In het MER wordt de conclusie inzake verkeersintensiteiten in Kieldrecht aangepast.		
6.3	B18	De tekst bevat voorts een aantal onjuistheden, die wij onderstaand willen rechtzetten: - Op pagina 419: 'Polderstuw 1,2 mTAW'. In werkelijkheid staat het peil aan de stuw Saeftinghe ingesteld op 0,95 mTAW. - Pagina 428; 'Pompstation Stenengoot wordt zo lang mogelijk stilgelegd, zodat geen extra debiet aan pompstation Watermolen wordt toegevoegd'.

		Hierbij dient opgemerkt dat het Pompstation Stenegoot automatisch wordt gestuurd. De betrokken pompen mogen enkel bij ernstige calamiteiten worden stilgelegd. - Pagina 429; 'Waterloop van de Hoge Landen: afwatering via pompstation Stenegoot (en vervolgens Watermolen) en Keetberg.' De Waterloop van de Hoge Landen watert af via pompstation Watermolen en Betonsluis. - (Pagina 457); effect ophogen op verzilting Wij benadrukken hierbij dat het niet wenselijk is zout materiaal te gebruiken om het terrein op te hogen (c.f. inzake de polderheuvel).
Deze correcties worden in het MER verbeterd. Deze hebben geen invloed op de effectbeoordeling, aangezien het vooral beschrijvende delen zijn die gecorrigeerd worden. In het ontwerp van de afwatering is ingezet op buffering en vertraagde afvoer en is rekening gehouden met de 0,95 mTAW stuwhoogte. Correcties door te voeren in het MER De afwateringsnota moet niet aangepast worden		
6.4	B19	In de passende beoordeling lezen we op pagina 128 dat er tijdens de aanlegfase van WOW er een tijdelijke toename in stikstofemissies plaatsvindt door het gebruik van werfmachines. De aanlegfase vindt gespreid overheen 3 jaar plaats. De toenames zijn berekend ter hoogte van het projectgebied WOW. De berekende cijfers lijken niet overeenkomen met figuur 55 pg 129. Het lijkt of er een discrepantie in dit rapport zit. Wij vragen om de correctheid van deze cijfers na te kijken.
Deze materiële vergissing wordt rechtgezet, de stikstofdeposities van de aanlegfase worden opnieuw berekend en opgenomen in het MER. De passende beoordeling wordt aangepast.		
6.5	B19	Tot slot heeft de realisatie van de Westelijke Ontsluiting ook een duidelijke relatie met de parkeerproblematiek op Linkeroever. Hoewel het voorzien van verschillende parkeerstroken opgenomen werd in het ontwerp van projectbesluit, vinden we verder geen structurele oplossingen. De huidige parkeerstroken zijn ontoereikend waardoor het stopt aan Blikken. Dit geeft een gevaarlijke verkeerssituatie en problemen voor de bereikbaarheid langsheen Blikken. Er wordt gevreesd dat de geplande vrachtwagenparking aan de Ketenislaan onvoldoende zal zijn om de bijkomende vraag naar parkeermogelijkheden in het kader van CP ECA op te vangen. Bovendien zal het tweede Getijdendok hoofdzakelijk langs de Westelijke Ontsluiting ontsloten worden, waardoor de locatie van de vrachtwagenparking aan de Ketenislaan een significante omrijafstand met zich meebrengt. Enkel sensibilisering en handhaving van foutparkeren zijn slechts een gedeeltelijke oplossing, aangezien het merendeel van de vrachtwagenchauffeurs die hiervan gebruik zouden moeten maken de Antwerpse haven slechts zeer sporadisch aandoen. Wij vragen dus om naar een structurele oplossing te kijken, zoals extra vrachtwagenparking en infrastructurele maatregelen die foutief parkeren kunnen verhinderen.
De WOW zelf veroorzaakt geen extra verkeer. Het verkeer verplaatst zich naar meer geschikte wegen. In het MER onder paragraaf 9.5.3.1.5 is de wijziging van aantal gereden voertuigkilometers beoordeeld. Uit tabel 9-40 blijkt dat de impact van de verzadigingsgraad zich beperkt is en veelal (sterk) positief of neutraal is. De WOW veroorzaakt dan ook geen extra parkeerproblemen. Een mogelijke maatregel in kader van toekomstige projecten met verkeergeneratie betreft: Het verder automatiseren van de documentenstroom waardoor de afhandeling van vrachtwagens op de terminals		

vlotter zal verlopen. Er kunnen ook parkeerplaatsen voorzien worden op de toekomstige terminals, waarbij de Ketenisparking als een overflow parking wordt gebruikt.

Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

6.6	B21	Problematische verkeerssituatie complex Putten Hoog Het complex Putten Hoog voorziet de toegang tot de containerterminals van het aan te leggen tweede getijdendok, en de aansluiting naar de 'Blikken'. Tegelijk voorziet het ook de aansluiting naar de Nieuwe Dijkstraat, die de toegangsweg zal vormen naar de KCD, het noordelijke poldergebied, en één van de twee toegangen van Kieldrecht en het achterliggend poldergebied tot het havengebied. Het complex zal twee kruispunten met verkeerslichten tellen, op een afstand van ruwweg 250 meter van elkaar. De combinatie van doorgaand havenverkeer, vrachtverkeer van en naar de nieuwe terminals, woonwerk-verkeer van en naar de kerncentrale, woon-werkverkeer van en naar de achterliggende poldergemeenten zoals Kieldrecht, en lokaal havenverkeer via de Blikken, zal op het complex leiden tot een hoge concentratie van verkeersbewegingen. Gelet op de huidige inrichting van het complex, zal een opstopping op het kruispunt (bijv. vanwege omstandigheden op de nieuwe terminal zoals grote drukte of problemen met de systemen die tot vertraging leiden), het doorgaand verkeer volledig blokkeren. Mogelijk zal de aard van het complex – vlak bij Putten Weiden – voor een toenevende verstoring zorgen van het natuurgebied.
De verkeerslichten worden op elkaar afgesteld, en gemonitord zodat kan bijgestuurd worden indien nodig. De doorrekeningen in het verkeersmodel geven aan dat er geen problematiek inzake doorstroming voorzien wordt. Fietspaden, weg en spoor liggen achter de bufferberm en Polderheuvel en zullen daardoor niet voor verstoring zorgen. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
6.7	B22	In verband met aanleg van de polderheuvel en/of optimalisering van de buffer dient voor de bewoners en gebruikers overlast zoveel als mogelijk vermeden (opstuvend zand, geluidshinder). Hoe gaat men dit voorkomen?
Er is tijdens de aanlegfase grondverzet noodzakelijk met de graafmachines en vrachtwagens/dumpers. Om te vermijden dat er grote hinder zou zijn voor de omwonenden zijn te nemen maatregelen opgenomen Onder paragraaf 10.5.2 zijn geluid en trillingen als gevolg van bouwactiviteiten onderzocht. Onder paragraaf 10.7 van het MER worden de milderende maatregelen m.b.t. geluid en milderen van geluidshinder, opgesomd. Onder het hoofdstuk 11.5.2.1 is de mogelijke impact van de werfactiviteiten op de luchtkwaliteit gemodelleerd. Onder paragraaf 11.6 zijn de milderende maatregelen m.b.t. het vermijden van stofhinder opgesomd. Meer specifiek maatregel LUCH2 betreft 'maatregelen i.k.v. minimalisering van stofvorming. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
6.8	B16	Flankerende maatregelen:

		Bovendien is men ook van plan om de bomen van Drijdijck te kappen. Een onbegrijpelijke beslissing, want deze bomen vormen een mooie natuurlijke visuele barrière met de haven.
	B21	Bomen Drijdijck Bomen Drijdijck worden gekapt “als die op de buffer groot genoeg zijn”. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met “groot genoeg”. Over de kap van de bomenrijen op de Drijdijck is ook geen consensus. Het betreft een dijk met uitzonderlijke landschappelijke waarde.
	B26	2/DRIJDIJCK EN OMGEVING Om gelijkaardigen redenen leggen de plannen een hypotheek op de landschaps- en natuurwaarden van Drijdijck. Bomen De bomen aan Drijdijck worden verder gekapt “als die op de buffer groot genoeg zijn”. Het is niet duidelijk wat wordt bedoeld met “groot genoeg”. Drijdijck is een natuurgebied dat bestemd is voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu. Het gebied is nog in volle ontwikkeling wat blijkt uit de toename van soorten. Zowel broedvogels als wintergasten. Er zijn accurate gegevens voor handen die duidelijk maken dat het gebied in zijn huidige staat gunstig evolueert. Mbt waarnemingen op Drijdijck: https://waarnemingen.be/locaties/308752/observations/ Voortgaande op de broedsuccessen en de aanwezigheid van overwinterende vogels (zie hiervoor) hebben die duidelijk geen negatieve impact. Wat is dan het nut van de vergunde kap? De meerwaarde wordt niet aangetoond. Het lijkt er integendeel op dat juist de aanwezige diversiteit van het landschap (met inbegrip van bomen) een meerwaarde vormt voor de biodiversiteit. De bomen zorgen voor noodzakelijke schaduw en fungeren ook als oriëntatiepunten voor vleermuizen. Een deel van de zone is gecatalogeerd als bos (2376m2). Volgens onze gegevens is boscompensatieplicht van toepassing. Hoe? Het betreft de visu volwassen bomen. Bovendien moet worden benadrukt dat hier eerder op dezelfde plaats bomen werden gekapt zonder vergunning. Die niet vergunde kap van bomen werd in 2022 geregulariseerd.
Het kappen van de bomen is noodzakelijk voor het herstel van natuurwaarden. Hierdoor zal er voor een vogels een betere open verbinding ontstaan tussen de waters aan Drijdijck. De kap van de bomen is voorzien zodra de nieuw aanplant op de bufferdijk van de haven een voldoende kroonomvang hebben die de bufferende werking richting de haven kan ondervangen. Dit zal ongeveer na 10 à 15 jaar zijn. Het kappen dient met andere woorden een optimalisatie van de natuurfuncties in het gebied Drijdijck. Er kan daarbij verwezen worden naar het beheerplan van ANB: Claus P. (2020a). Natuurbeheerplan 2020-2044 voor het Grenspark Groot-Saeftinghe: deelgebieden Drijdijck en Spaans Fort. Corridor cvba, Nazareth. De landschappelijke impact van het rooien van de bomen op Drijdijck (als flankerende maatregel vanuit discipline biodiversiteit) zal worden aangevuld binnen de discipline landschap, bouwkundig erfgoed en archeologie. Algemeen kan al worden gesteld dat door het wachten met kappen van zodra de nieuw aanplant op de bufferdijk van de haven een voldoende kroonomvang heeft, de bufferende werking van de haven vanuit het omliggende landschap wordt ondervangen. De Drijdijck is op vandaag wel een zekere structuurbepalende dijk in het landschap (als restant van de bijna volledig verdwenen polder van Kallo). Het betreft een zogenaamde nieuwländdijk, aangelegd na 1700. Kenmerkend aan de nieuwländdijk zijn de populierenrijen op de dijk in de meeste gevallen, die verschillende ‘polderkamers’ afbakenen. Het kappen van de bomen op Drijdijck betekent een zeker verlies van de historische en landschappelijke referentie en herkenbaarheid als polderdijk. De bomenrijen langs de aansluitende Kallose dijk in het noorden blijven wel behouden. Door het voorzien van zeer verspreide knotbomen of andere lage bomen blijft er wel een referentie en zekere herkenbaarheid van een beplante polderdijk ter hoogte van Drijdijck aanwezig.		

De bomen aan Drijdijck hebben een rol voor vleermuizen, als geleidende elementen in het landschap. Dit netwerk mag dan ook niet verdwijnen en moet steeds gegarandeerd kunnen blijven. Daarom is, vooruitlopend op de toekomstige kapping (Natuurbeheerplan Groot Saefdingen- Drijdijck), de aanplanting van abelenrijen op de bufferdijk als een flankering te beschouwen van een mogelijk barrière-effect van die kapping op vleermuizen. . Abelen groeien relatief snel en zullen dan ook na een 10 jaar geacht worden deze rol te kunnen vervullen.

Wat het verstoringseffect op weidevogels betreft, bomen hebben wel degelijk een verstoringseffect op vogels. Dit kan je waarnemen in het gebied. De vogelpopulaties begeven zich hoofdzakelijk centraal ter hoogte van het broedeiland voor Kluut. Op deze manier kunnen ze gevaren langs alle zijden van het gebied (zowel de bomenzijdes als de dijkzijde) het beste detecteren. Het wegnemen van bomen zal het landschap voor weidevogels gemakkelijker leesbaar maken en zal zo een positieve bijdrage leveren.

De bomenrijen aan de straat Drijdijck worden niet beschouwd als bos volgens het bosdecreet art. 3, §3, 3°, zijn "lijnbeplantingen en houtkanten, onder meer langs wegen, rivieren en kanalen" uitgesloten van de decretale definitie van bos.. Bovendien gezien er begrazing wordt toegepast is er geen natuurlijke vegetatie in de kruid- en struiklaag aanwezig en ontstaat er geen bosflora in de onderetage en voldoet de bomenrijen langs de straat Drijdijck niet aan de definitie van bos volgens het Bosdecreet.. De oppervlakte aan zich is niet het enige kenmerk om te voldoen als bos. Het plantverband is ook te ruim om als bos gedefinieerd te worden.

Deze opmerking leidt tot een aanpassing van het projectbesluit: de landschappelijke impact van het rooien van de bomen op Drijdijck (als flankerende maatregel vanuit discipline biodiversiteit) wordt aangevuld in het MER.

6.9	B13	De gemeente Beveren is vragende partij om een beveiligde fietsoversteekplaats te voorzien aan de kruising van de N451 met de Sint- Michielstraat, gezien dit een van de belangrijkste fietsroutes richting de haven zal worden door de aanwezigheid van de fietstunnel daar. We stellen voor om, in het kader van flankerende maatregelen van WOW, de fietsoversteek ten noorden van het kruispunt naar het zuiden te verplaatsen en veiliger aan te leggen, o.a. door te combineren met het zebrapad. Door de te verwachten toename fietsers lijkt het ook wenselijk om in het gedeelte met kasseien in de Sint- Michielsstraat betonstroken aan weerszijden van de weg aan te leggen ten voordele van het fietscomfort.
Kasseien zijn qua fietscomfort inderdaad te vermijden, en een betonstrook kan hiervoor een oplossing bieden. Deze weg valt evenwel buiten het projectgebied van de WOW. Het louter verplaatsen van de fietsoversteek zal geen verbeterde fietsveiligheid brengen. Eerder in tegendeel, door de combinatie met het zebrapad zal men eerder geneigd zijn om door te fietsen in plaats van te wachten. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
6.10	B26	De EGD&P betreurt dat ondanks de vele samenkomsten van werkgroepen het belang van het onroerend en landschappelijk erfgoed langs het traject van WOW te weinig wordt ontzien. Wij vermoeden dat hier nog het oude paradigma van voor het Toekomstplan voor de streek doorwerkt waarbij havenuitbreiding, natuurwaarden, en havengerichte mobiliteit prevaleerden ten koste van erfgoed, landbouw, bewoning en rurale mobiliteit. 1/PUTTEN EN OMGEVING Om deze reden leggen de plannen een hypotheek op de toegankelijkheid van het erkende en vastgestelde erfgoed in de streek, in het bijzonder in het natuurgebied Putten-West en Putten-Weiden. Dit betreft Hof ter Walle en de historische bebouwing vanaf de Middenstraat tot het einde van de Oud Arenberg.

		Volgens de Rurale Erfgoedstudie uit 2012 vormen de huizen in De Putten het laatste restant van het gehucht 'De Wambuys', later bekend als 'Oud Hoefzyzer', dat terug gaat tot de 17de eeuw. Deze hoeves en landarbeidershuisjes vormen een ensemble dat landschapsbepalend is en uniek voor de streek en voor Vlaanderen. Het belang ervan wordt ook bevestigd door het Onroerend Erfgoedplan dat zich momenteel in een eindfase bevindt en dat gevolgd zal worden door een actieplan. De huidige mobilisatie- en inrichtingsplannen voor WOW hypotheke- ren een eventuele verdere herbestemming en ontsluiting van dit bijzonder erfgoedlandschap binnen dit actieplan. <i>(Rurale Erfgoedstudie blz 58 e.v.) Wambuys</i> <i>In de Oud-Arenbergpolder bevond zich vlakbij St.-Anthoniushoek een kleine nederzetting, gegroepeerd rond de Oud-Arenbergstraat ter hoogte van de huidige Putten. De naam verschijnt, net als Ouden Doel, Rapenburg en Saftingen, vanaf het begin van de achttiende eeuw en moet zich dus tussen 1688 (de inpoldering) en 1706 hebben gevormd. (...) Vanaf de negentiende eeuw, zeker 1846, wordt de nederzetting niet meer Wambuys maar Hoefijzer genoemd.</i> <i>Ook op de Ferariskaart (1778) wordt het gehucht vermeld.</i> Het bezwaar bevat een aantal plannen en foto's die hier niet overgenomen worden.
		De bouwkundige erfgoedwaarden binnen het gebied Putten Weiden en Putten West blijven behouden. Zowel Hof ter Walle als de woningen op Oud Arenberg (Putten Weiden) blijven via Oud-Arenbergstraat wel bereikbaar voor gemotoriseerd verkeer, en is in die zin niet in tegenstrijd met de het 'Verbond LSO'. In die zin wordt geen hypotheek gelegd op het onroerend erfgoedrichtplan in opmaak. Zie 7.12 inzake herbestemming. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.

5.6.2 Aanpassingen aan het ontwerp projectbesluit

Volgende aanpassingen worden aangebracht aan het ontwerp projectbesluit:

6.2 Mobiliteit Kieldrecht

In het MER worden correcties doorgevoerd.

6.3 Oppervlaktewater

In het MER worden een aantal correcties doorgevoerd met betrekking tot de bestaande toestand.

6.4 Stikstof aanlegfase

Er wordt een herberekening uitgevoerd van de N depositie in de aanlegfase. De resultaten worden in het MER en passende beoordeling besproken.

6.8 Bomen Drijdijck - landschap

In het MER Landschap wordt de impact van het rooien bomen aan Drijdijck besproken.

Algemeen

Naar aanleiding van adviezen, bezwaren en opmerkingen werden materiële fouten, spellingsfouten, vergeten woorden en verwijzingen vastgesteld in het ontwerp van projectbesluit (hoofddocument, geïntegreerd onderzoek (waaronder ontwerp van MER), omgevingsvergunning en RUP) dewelke werden rechtgezet.

5.7 PLANONDERDEEL - GRUP

5.7.1 Bezwaren, opmerkingen en antwoorden

Volgnr.	Bezwaarnr.	Opmerking
7.1	B12	Elia vraagt dat in het projectdossier rekening wordt gehouden met de aanwezigheid van hogervermelde hoogspanningslijnen welke zich in het gebied situeren. Wij vragen dan ook om de hoogspanningsinstallaties te willen opnemen in de verdere ontwikkelingsplannen (RUP, BPA, ...), zodat enerzijds deze installaties in de mate van het mogelijke in stand gehouden kunnen worden en er anderzijds rekening gehouden wordt met de geldende veiligheidsvoorschriften in latere stedenbouwkundige voorschriften. Hieronder vindt u alvast onze standaardtekst die hiervoor gebruikt kan worden: <i>Hoogspanningsleiding: de aanduiding is bestemd voor bestaande en nieuwe hoogspannings-leidingen en aanhorigheden.</i> <i>Alle werken, handelingen en wijzigingen voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden zijn toegelaten. De aanvragen voor vergunningen voor hoogspanningsleidingen en hun aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. Deze bestemming is van toepassing in zoverre de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang wordt gebracht.</i> <i>Voor bovengrondse hoogspanningsleidingen gelden veiligheidsafstanden tot constructies en voor werken zoals o.m. bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). Gelieve het advies van Elia in te winnen bij bouw- en/of milieuvergunningaanvragen en bij bouw-, graaf- en constructie-activiteiten in de nabijheid</i>
De bestaande hoogspanningsleidingen blijven (voorlopig) behouden. Daarom worden de bestaande, op het gewestplan aangeduide hoogspanningsleidingen hernomen in het GRUP WOW. In het GRUP hanteren we het typevoorschrift. De specifieke en gedetailleerde voorwaarden worden niet opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften, want deze zijn geregeld via sectorwetgeving. (Ten gevolge van het Tweede Getijdendok zullen, met het Projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover (in opmaak), de hoogspanningsleidingen worden verlegd.) Deze voorwaarden worden toegevoegd in de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning.		

7.2	B13	Er is geen rooilijnplan aanwezig: Het decreet betreffende complexe projecten maakt het mogelijk om het RUP en de nodige vergunningen te integreren in het projectbesluit. In art. 32 van ditzelfde decreet wordt vermeld dat het rooilijnplan gelijktijdig met het projectbesluit aan de procedureregels wordt onderworpen. Aangezien er nieuwe wegen gepland worden, is een rooilijnplan noodzakelijk (om de vergunningen te bekomen), maar dit is momenteel niet terug te vinden in de documentatie van het openbaar onderzoek.
De nieuw geplande wegen zijn gewestwegen. Het Decreet van 8 mei 2009 houdende vaststelling en realisatie van de gewestelijke rooilijnen (hierna: Rooilijnendecreet) houdt in tegenstelling tot het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen (hierna: Gemeentewegendecreet) geen verplichting in om een rooilijnplan op te maken voor de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gewestweg. Ook artikel 32 van het Decreet Complexe Projecten wordt niet geschonden. Dit artikel voorziet een mogelijkheid en geen verplichting om een rooilijnplan vast te stellen gelijktijdig met het herkenbaar onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan. Er is aldus geen enkele wettelijke grondslag die vereist dat voor de aanleg, wijziging of verplaatsing van een gewestweg een rooilijnplan moet worden vastgesteld om de omgevingsvergunningsaanvraag voor de aanleg, wijziging of verplaatsing ervan te bekomen. Voor de volledigheid wordt meegegeven dat voor dit project gemeentewegen moeten worden opgeheven. Hiervoor werden er overeenkomstig het Gemeentewegendecreet grafische plannen opgemaakt en bijgevoegd bij het ontwerp van projectbesluit. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
7.3	B13	Toelichtingsnota: §3.1 (pagina 7): onder punt 2 wordt vermeld dat de spoorontsluiting wordt gerealiseerd voor de bestaande containerterminals. De spoorontsluiting is echter ook noodzakelijk voor de toekomstige containerterminals (zoals ook vermeld op pagina 6, punt 1). Dit dient toegevoegd te worden.
De toelichtingsnota wordt aangepast: "toekomstige" wordt toegevoegd.		
7.4	B13	Toelichtingsnota: Op pagina 10 worden de ontwerpprincipes vermeld voor de verbinding tussen N451 en Westelijke Ontsluitingsweg. Naast de ontwerpsnelheid (70 km/u) dient nog het aantal rijstroken toegevoegd te worden.
De toelichtingsnota wordt aangepast: "2x 1rijstroken" wordt toegevoegd.		
7.5	B13	Toelichtingsnota: Op pagina 30 en 33 wordt vermeld dat de bestaande woningen in het gebied Putten Weiden binnen het bestaande bouwvolume verbouwd kunnen worden conform de regelgeving voor zonevreemde woningen. Deze regelgeving houdt echter rekening met een maximaal bouwvolume van 1000 m ³ . Kleinere bouwvolumes kunnen uitbreiden tot 1000 m ³ , grotere bouwvolumes dienen bij herbouw beperkt te worden tot 1000 m ³ . Aangezien in de toelichtingsnota enkel vermeld wordt dat binnen het bestaande bouwvolume verbouwd kan worden, houdt dit in dat de maximale grens van 1000 m ³ uit de bestaande regelgeving geschrapt wordt (kleinere bouwvolumes mogen niet uitbreiden en grotere bouwvolumes mogen behouden blijven). De gemeente wil dat de bestaande bouwvolumes hier niet mogen uitbreiden.
De bestaande regelgeving inzake zonevreemde constructies dient gevolgd te worden. Dit betekent dat er binnen natuurgebied enkel kan worden verbouwd (en niet uitgebreid of herbouwd) zoals bepaald in artikel 4.4.10 ev. van de VCRO. De regelgeving en vaste rechtspraak stellen dat het woongedeelte maximaal 1000m ³ mag omvatten. Daaraan wordt met onderhavig projectbesluit geen afbreuk gedaan. Het verbouwen van een bestaande woning met meer dan 1000m ³ , waarbij dit volume behouden blijft voor bewoning, is en blijft onmogelijk.		

De toelichtingsnota wordt aangepast op p. 30 en 33. Er is enkel in de algemene zin verwezen naar de geldende regelgeving voor zonevreemde constructies: “Voor de bestaande constructies in het gebied geldt de regelgeving inzake zonevreemde constructies. Gezien de geïsoleerde ligging van het natuurgebied, het ontbreken van voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid, de belangrijke natuurwaarde van het gebied en de Vlaamse doelstelling om de open ruimte te beschermen, is het niet wenselijk uitgebreidere bouw mogelijkheden toe te laten.”		
7.6	B13	Toelichtingsnota: Pagina 33: het natuurgebied Putten Weiden krijgt een overdruk afstandsbuffer om de polder af te schermen voor de hinder vanuit de haven op het vlak van zicht, licht en geluid. In §2.2 wordt echter vermeld dat het doel is om een bufferlandschap in te richten tussen het havengebied en de aanpalende natuurgebieden. Door de overdruk wordt het natuurgebied zelf als buffer ingericht, wat niet logisch is. Voorgesteld wordt om een strook te voorzien als aparte bufferzone, en niet het volledig natuurgebied als buffer aan te duiden.
	B13	Stedenbouwkundige voorschriften: Artikel 4 (overdruk afstandsbuffer Putten Weiden): In §2.2 wordt echter vermeld dat het doel is om een bufferlandschap in te richten tussen het havengebied en de aanpalende natuurgebieden. Door de overdruk wordt het natuurgebied zelf als buffer ingericht, wat niet logisch is. Voorgesteld wordt om een strook te voorzien als aparte bufferzone, en niet het volledig natuurgebied als buffer aan te duiden.
Ter hoogte van §2.2 wordt de toelichtingsnota aangepast: “Het inrichten van een kwalitatief bufferlandschap tussen enerzijds het havengebied en anderzijds de polder waar mensen aan landbouw doen, wonen en recreëren. Het bufferlandschap bestaat uit dijken en aanpalende natuurgebieden, ter buffering van licht, zicht en geluid en voor het creëren van afstand.” Verder motiveert de toelichtingsnota dat het natuurgebied Putten Weiden met zijn weidse landschap afstand creëert tussen de zeehaven en de omliggende polder, dat het tegelijkertijd met zijn specifieke inrichting zorgt voor een landschappelijke inpassing, dat Putten Weiden daarom een onderdeel is van het bufferlandschap en het omwille van zijn bufferende functie de overdruk ‘afstandsbuffer’ krijgt. Ook motiveert de toelichtingsnota dat de (holle) dijk die grenst aan Putten Weiden samen met de continue bomenrij een sterke landschappelijke grens creëert, een lijnvormig landschappelijk element dat de begrenzing van de haven beklemtoont. De dijk en de bomenrij zijn een aparte bufferzone, in het GRUP aangeduid met een overdruk over een bestemming die behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding ‘industrie’, cfr. de typevoorschriften.		
7.7	B13	Stedenbouwkundige voorschriften: In artikel 3 (Natuurgebied) wordt niets vermeld over het verbouwen van de bestaande woningen binnen het bestaande bouwvolume (zie toelichtingsnota). In dit geval vallen de bestaande woningen terug op de bestaande regelgeving voor zonevreemde woningen, waarbij een maximaal bouwvolume van 1000 m3 geldt.
Zie ook antwoord op 7.5. Aangezien er in dit voorschrift geen melding wordt gemaakt van de mogelijkheden inzake bouwen, is de huidige regelgeving voor zonevreemde constructies van kracht, daaraan wordt geen afbreuk gedaan met onderhavig projectbesluit. Deze opmerking leidt niet tot een aanpassing van het projectbesluit.		
7.8	B13	Stedenbouwkundige voorschriften: Artikel 4: de tweede zin dient verwijderd te worden want is een herhaling van de eerste zin.
De eerste zin benadrukt wat de overdruk of de aanduiding op het grafisch plan is, nl. een buffer. De tweede zin legt de nadruk op welke activiteiten en gebieden ten opzichte van elkaar moeten worden gebufferd. Omwille van het nuanceverschil wordt het voorschrift niet gewijzigd.		
7.9	B13	Stedenbouwkundige voorschriften: Artikel 4: in de toelichting bij artikel 4 wordt vermeld dat het gebied volgens bijlage 4.5.4 van Viarem II valt onder punt 1° (landelijke gebieden) en punt 8° (bufferzones). Dit is niet volledig: het

		gebied valt ook nog onder punt 2° (gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden). Ook in de conclusie wordt dit vermeld.
De toelichtingsnota wordt aangepast: er is aangevuld dat het gebied zowel onder punt 1° (landelijke gebieden) en punt 2° (gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden) als punt 8° (bufferzones) valt. Ook in de conclusie wordt deze aanvulling doorgevoerd.		
7.10	B13	Stedenbouwkundige voorschriften: In artikel 4 (overdruk afstandsbuffer Putten Weiden) wordt niets vermeld over het verbouwen van de bestaande woningen binnen het bestaande bouwvolume (zie toelichtingsnota). In dit geval vallen de bestaande woningen terug op de bestaande regelgeving voor zonevreemde woningen, waarbij een maximaal bouwvolume van 1000 m3 geldt.
Artikel 4 is een overdruk met betrekking tot de bufferende functie van het gebied. Daarnaast geldt voor het gebied de bestemming natuurgebied (artikel 3). Aangezien er in dit voorschrift (artikel 3) geen melding wordt gemaakt van de mogelijkheden inzake bouwen, is de huidige regelgeving voor zonevreemde constructies van kracht. Zie ook antwoord op 7.5.		
7.11	B13	Stedenbouwkundige voorschriften: Artikel 4: bij de toegelaten handelingen wordt vermeld dat geen grote groepen personen aangetrokken mogen worden: ■ "grote groepen" dient gedefinieerd te worden, want is op deze manier niet te beoordelen bij (mogelijke) vergunningsaanvragen ■ Op welke manier wordt dit afgedwongen (toegangscontrole,...)?
	B19	In kader van externe veiligheid worden er specifieke voorschriften in het RUP voorgesteld: Het aanbrengen van kleinschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur in functie van de sociale, educatieve en recreatieve functies van het natuurgebied is toegelaten •voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het natuurgebied niet overschreden wordt, •voor zover de infrastructuur geen grote groepen personen aantrekt. In de toelichtende kolom wordt dit verduidelijkt als: ‘In het betreffende natuurgebied is recreatief medegebruik beperkt tot het toelaten van paden en kleinschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur. Die infrastructuur zijn onder meer zitbanken, picknicktafels, vuilbakken, fietsenrekken en infopanelen. De nabije aanwezigheid van Seveso-bedrijven maakt dat het gebied geen grote groepen mag aantrekken. Enkele recreanten mogen het gebied passeren en er korte tijd, bv. voor een picknick, vertoeven.’ Er is echter niet bepaald wat grote groepen juist inhoudt. Op 4 juni 2024 heeft de Vlaamse overheid het Gebiedsgericht Beoordelingskader gepubliceerd om ruimtelijke ontwikkelingen nabij Sevesobedrijven te beoordelen. Alfaport Voka vraagt of Gebiedsgericht beoordelingskader Seveso gebruikt wordt om te beoordelen welke recreatie op de bufferdijk aangewezen is.
De toelichtingsnota wordt verder aangevuld: In het betreffende natuurgebied is recreatief medegebruik beperkt tot het toelaten van paden en kleinschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur. Die infrastructuur zijn onder meer een enkele zitbank, een enkele picknicktafel, vuilbakken, fietsenrekken en infopanelen. Het is niet de bedoeling een plek te creëren met meerdere picknicktafels bij elkaar. De nabije aanwezigheid van Seveso-bedrijven maakt dat het		

gebied geen grote groepen mag aantrekken. Enkele recreanten mogen het gebied passeren en er korte tijd, bv. voor een picknick, vertoeven. Het is niet nodig een toegangscontrole te organiseren. Niet zo zeer het exacte aantal recreanten is belangrijk, wel dat er in de regel bijna geen recreanten aanwezig zijn, dat recreanten slechts sporadisch aanwezig zijn en dat ze niet te lang op de plaats vertoeven, dat ze niet te lang blijven hangen.

De kleinschalige toeristisch-recreatieve infrastructuur mag geen aanleiding geven tot het organiseren van evenementen, mag bv. geen foodtrucks aantrekken. Een permanente aanwezigheid van recreanten gedurende langere tijd moet immers vermeden worden.

7.12	B17	Wijziging van bestemming 'Putten Weiden' van haventerrein naar natuurgebied: De voorgestelde wijziging van de bestemming van 'Putten Weiden' van haventerrein naar natuurgebied biedt geen duidelijkheid met betrekking tot de bestaande erfgoedschuren, boerderijen en polderhuisjes die tevens zijn opgenomen op de erfgoedlijst. Het gebrek aan duidelijke richtlijnen en beschermingsmaatregelen voor deze historische gebouwen kan leiden tot verlies van cultureel erfgoed.
	B21	De Putten krijgt bestemming natuurgebied. Maar De Putten is niet alleen een belangrijk natuurgebied, het is ook een uniek erfgoedlandschap /cultuurlandschap. Dat wordt ook expliciet vermeld in de Verbondstekst. Dat dient extra meegenomen/aangeduid bij de bestemmingswijziging van het gebied. Er moeten ook de nodige garanties worden gegeven voor het behoud van de woonkern (blijvende mogelijkheid tot bewoning en renovatie van de woningen).
	B22	De Putten krijgt bestemming natuurgebied. Maar De Putten is niet alleen een belangrijk natuurgebied, het is ook een uniek erfgoedlandschap /cultuurlandschap. Dat dient extra meegenomen/aangeduid bij de bestemmingswijziging van het gebied. Er moeten ook de nodige garanties worden gegeven voor het behoud van de woonkern: blijvende mogelijkheid tot bewoning en renovatie van de woningen.
	B26	De Putten krijgt bestemming natuurgebied. Maar De Putten is niet alleen een belangrijk natuurgebied, het is ook een uniek erfgoedlandschap /cultuurlandschap. Dat wordt ook expliciet vermeld in de Verbondstekst. Het dient als dusdanig meegenomen te worden in de bestemmingswijziging.

De herbesteding van Putten Weiden heeft volgens het milieueffectenrapport inderdaad impact op het landschap. Het beïnvloedt de landschapsstructuur. Verder oordeelt het rapport dat deze impact ten aanzien van landschap (zowel op vlak van structuur, perceptie als erfgoedwaarden) als positief (+2) beoordeeld kan worden. Bijgevolg zijn geen milderende maatregelen opgelegd, ook niet met betrekking tot de bestaande erfgoedschuren, boerderijen en polderhuisjes.

Aangezien er in het voorschrift 'natuurgebied' (artikel 3) geen melding wordt gemaakt van de mogelijkheden inzake bouwen, is de huidige regelgeving voor zonevrije constructies van kracht.

Dit betekent dat er binnen het natuurgebied kan worden verbouwd (niet uitgebreid of herbouwd) zoals bepaald in de VCRO. Vaste rechtspraak stelt dat het woongedeelte maximaal 1000m³ mag omvatten. Het verbouwen van een bestaande woning met meer dan 1000m³ waarbij dit volume behouden blijft voor bewoning is niet mogelijk.

Zonevrije gebouwen uit de vastgestelde inventaris van het bouwkundige erfgoed kunnen een nieuwe functie krijgen. Zie artikel 10 van het Besluit van de Vlaamse regering van 28 november 2003 tot vaststelling van de lijst van toelaatbare zonevrije functiewijzigingen.

Deze bouw mogelijkheden laten toe de bestaande constructies te behouden en te renoveren.

De bestaande sectorale regelgeving vanuit onroerend erfgoed biedt voldoende bescherming en de geldende decretale mogelijkheden voor het in stand houden, verbouwen of wijzigen van de functie blijven van toepassing.

Gezien de geïsoleerde ligging van het natuurgebied, het ontbreken van voorzieningen in de onmiddellijke nabijheid, de belangrijke natuurwaarde van het gebied en de Vlaamse doelstelling om de open ruimte te beschermen, is het niet wenselijk uitgebreidere bouwmogelijkheden toe te laten.

Het Ommelandverbond vermeldt dat het cultuurlandschap van o.a. De Putten zo veel mogelijk behouden blijft, dat een erfgoedbeleid dat behoud op een geïntegreerde manier moet waarmaken en dat dat beleid de vorm van een onroerenderfgoedrichtplan zal aannemen. Voorliggend GRUP verhindert dit niet. Ondertussen is de opmaak van het onroerenderfgoedrichtplan opgestart.

Om al deze redenen is het niet nodig, nuttig of beleidsmatig gewenst die mogelijkheden via de voorschriften en/of de bestemming van de ruimtelijke uitvoeringsplannen te verruimen.

5.7.2 Aanpassingen aan het ontwerp projectbesluit

Volgende aanpassingen worden aangebracht aan het ontwerp projectbesluit:

7.1 voorwaarden Elia

De voorwaarden van Elia worden opgenomen in de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning.

7.3, 7.4, 7.5, 7.6, 7.9, 7.11 Aanvullingen toelichtingsnota

In de toelichtingsnota worden een aantal beperkte aanvullingen en correcties doorgevoerd zoals hierboven uiteengezet.

Algemeen

Naar aanleiding van adviezen, bezwaren en opmerkingen werden materiële fouten, spellingsfouten, vergeten woorden en verwijzingen vastgesteld in het ontwerp van projectbesluit (hoofddocument, geïntegreerd onderzoek (waaronder ontwerp van MER), omgevingsvergunning en RUP) dewelke werden rechtgezet.

6 LIJST MET AFKORTINGEN

- BVR	Besluit van de Vlaamse Regering
- CBS	College van burgemeester en schepenen
- CCL	Containercluster Linkeroever
- CP	Complex Project (zie decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten)
- DGD	Deurganckdok
- ECA	Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen
- EWI	Economie, Wetenschap en Innovatie
- (G)RUP	(Gewestelijk) Ruimtelijk Uitvoeringplan
- KCD	Kerncentrale Doel
- LIS	Landbouw Impactstudie
- LSO	Linkerscheldeoever
- LV	Landbouw en Visserij
- MTEU	Eén miljoen Twenty Foot Equivalent Unit
- PON	Projectonderzoeksnota
- RUD	Regionale uitvoeringsdienst
- (s-)IHD	(Specifieke) Instandhoudingsdoelstellingen
- (S-)MER	(Strategische) Milieu Effect Rapportage
- SRSS	Ondersteuningsdienst voor structurele hervormingen
- TAW	Tweede Algemene Waterpassing
- TGD	Tweede Getijdendok
- VKB	Voorkeursbesluit
- WOW	Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven
- WVG	Welzijn, Volksgezondheid en Gezin