

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



**Overwegingsdocument bij de raadpleging van de projectonderzoeksnota
ter voorbereiding van het projectbesluit "Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven"**

19 oktober 2020

DOCUMENTINFORMATIE

Naam project	Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA)
Rapporttitel	Overwegingsdocument projectonderzoeksnota Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven
Opdrachtgevers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Havenbedrijf Antwerpen Maatschappij Linkerscheldeover
Contactpersoon opdrachtgevers	Dr. Reginald Loyen Programmadirecteur CP ECA Reginald.loyen@mow.vlaanderen.be
Opdrachtnemer	SHIP
Contactpersoon opdrachtnemer	Jeroen Bastiaens
Projectnummer	WOW

VERSIEBEHEER

Versiedatum	Auteur(s) document	
07/06/2020	Thomas Maes	Basisversie
19/06/2020	Diversen	Reacties op adviezen en inspraak
19/10/2020	Diversen	Verdere verwerking reacties

1 INHOUD

1	INHOUD.....	3
2	INLEIDING.....	4
3	RAADPLEGING	5
3.1	<i>Publieke raadpleging</i>	5
3.1.1	Bekendmaking	5
3.1.2	Terinzagelegging	5
3.1.3	Reactiemogelijkheden	5
3.2	<i>Adviesvraag</i>	6
3.3	<i>Informatiesessie</i>	7
3.4	<i>Overzicht van de inspraakreacties</i>	7
4	VERWERKING VAN DE INSPRAAK.....	10
4.1	<i>Manier van verwerken</i>	10
4.2	<i>Antwoorden op de inspraakreacties</i>	10
4.2.1	Categorie 1 Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpeisen	10
4.2.2	Categorie 2 Projectbeschrijving	12
4.2.3	Categorie 3 Procesverloop	15
4.2.4	Categorie 4 Uitvoeringsvarianten	17
4.2.5	Categorie 5 Mobiliteit	23
4.2.6	Categorie 6 Buffering	27
4.2.7	Categorie 7 Onderzoeksmethodiek	30
4.2.8	Categorie 8 Timing	41
4.2.9	Categorie 9 Interactie met andere projecten	42
4.2.10	Categorie 10 Algemeen.....	44
5	LIJST MET AFKORTINGEN.....	46
6	BIJLAGEN	47
6.1	<i>Advertentie en aanplakbrief.....</i>	47
6.2	<i>Publicatie in twee regio-edities Gazet van Antwerpen</i>	49

2 INLEIDING

Om de verwachte groei van containertrafiek tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De vergunningsprocedure ervan vindt plaats via het decreet complexe projecten. Daarvan is momenteel de uitwerkingsfase gestart met projectonderzoeksnota's voor de Containercluster Linkerscheldeoever en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, twee essentiële onderdelen van de uitbreiding in containercapaciteit in de Antwerpse haven. Daarnaast zijn er nog enkele te realiseren uitbreidingen die via de 'gewone' omgevingsvergunning worden vergund.

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. Deze projectonderzoeksnota werd van 27 april tot en met 26 mei 2020 aan een publieke raadpleging en van 21 april 2020 tot en met 4 juni 2020 aan een adviesronde onderworpen. Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het tweede project: het gaat om de realisatie van de Westelijke Ontsluitingsweg, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, inclusief de herbestemming van Putten Weiden. Die weg loopt van aan het knooppunt Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen rotonde 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. De raadpleging gaf iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.

Dit overwegingsdocument geeft een overzicht van de ontvangen inspraakreacties en adviezen, de antwoorden hierop en een overzicht van de aanpassingen aan de projectonderzoeksnota die daaruit voortvloeiden.

3 RAADPLEGING

3.1 PUBLIEKE RAADPLEGING

In de uitwerkingsfase van een complex project moet strikt gezien geen publieke raadpleging over de projectonderzoeksnota georganiseerd worden. In de geest van het project (openheid en transparantie) werd beslist om dit toch te doen.

De projectonderzoeksnota doorliep van 27 april 2020 tot en met 26 mei 2020 een publieke raadpleging die op de volgende wijze werd ingericht:

3.1.1 Bekendmaking

- Publicatie van een advertentie in twee gebiedsdekkende regio-edities (Stad en Rand ; Mechelen-Waas) van de Gazet van Antwerpen op maandag 27 april 2020 (zie Bijlagen)
- Aanplakking in de gemeente Beveren (zie Bijlagen).
- Aankondiging op volgende websites:
 - www.cpeca.be
 - www.portofantwerp.com
 - www.mlso.be
 - www.beveren.be
 - www.complexeprojecten.be
- Kennisgeving via de ECA-Nieuwsflits van 27 april 2020 naar de leden van het actorenoverleg.

3.1.2 Terinzagelegging

- Een digitale versie van de projectonderzoeksnota (en bijlagen) was downloadbaar via een rechtstreekse link op de homepage www.cpeca.be.
- Een analoge (papieren) versie van de nota kon op afspraak ingekeken worden bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Beveren en de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

3.1.3 Reactiemogelijkheden

- Via mail naar info@cpeca.be.
- Op papier bij de Dienst Stedenbouw van de gemeente Beveren of de afdeling Maritieme Toegang van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

3.2 ADVIESVRAAG

De projectonderzoeksnota werd van 21 april 2020 tot en met 4 juni 2020 voor advies voorgelegd aan volgende adviesinstanties:

- Vlaamse overheid
 - Departement Omgeving
 - Departement Mobiliteit en Openbare Werken
 - Departement Economie, Wetenschap en Innovatie
 - Departement Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
 - Departement Landbouw en Visserij
 - Departement Financiën en Begroting
- Gemeenten
 - College van burgemeester en schepenen van Beveren
 - College van burgemeester en schepenen van Zwijndrecht
- Provincies
 - Provinciebestuur Antwerpen
 - Provinciebestuur Oost-Vlaanderen
- Andere besturen
 - Fluxys
 - Elia
 - Fluvius
 - Infrabel
 - Aquafin
 - Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle FANC
 - Havenbedrijf Antwerpen NV van publiek recht
 - Maatschappij Linkerscheldeover
- Polderbestuur Polder Land van Waas
- Provincies NL
 - Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant – Directie Ecologie
 - Gedeputeerde Staten van Zeeland
- Gemeenten NL
 - Gemeenteraad van Hulst
 - Gemeenteraad van Woensdrecht
 - Gemeenteraad van Reimerswaal
- Ministerie NL
 - Rijkswaterstaat Zee en Delta

- Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV)
- Per email en ter kennisgeving bezorgd aan Team MER van het Departement Omgeving

3.3 INFORMATIEESSIE

Gelet op de maatregelen die getroffen zijn in het kader van het inperken van de Coronapandemie werd er geen gebruikelijk actorenoverleg georganiseerd. Wel werden de presentaties met audio-opname ter beschikking gesteld op de projectwebsite:

- [Processtappen uitwerkingsfase](#) -  - 8,34 MB
Reginald Loyen, procesverantwoordelijke ECA
- [Aanpak westelijke ontsluitingsweg en spoorweg](#) -  - 29,2 MB
Thomas Maes, projectleider WOW

De leden van het actorenoverleg werden hiervan extra op de hoogte gebracht via de ECA-Nieuwsflits van 12 mei 2020.

3.4 OVERZICHT VAN DE INSPRAAKREACTIES

Van volgende instanties werd een (schriftelijk) advies ontvangen:

Vlaamse Overheid

- Beleidsdomein Omgeving
- Departement Landbouw en Visserij
- Beleidsdomein Welzijn, Volksgezondheid en Gezin
- Departement Economie, Wetenschap en Innovatie

Federale overheid

- Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle FANC

Besturen

- Elia
- Aquafin
- Infrabel
- Fluvius

Provincies

- Provinciebestuur Antwerpen

Provincies Nederland

- Provincie Noord-Brabant
- Regionale Uitvoeringsdienst Zeeland

Gemeentes

- College van burgemeester en schepenen Zwijndrecht
- College van burgemeester en schepenen Beveren

Daarnaast werden in het kader van de raadpleging in totaal 14 schriftelijke inspraakreacties ontvangen, die als volgt verdeeld zijn:

- Instanties: 4
- Verenigingen: 2
- Particulieren: 8

Tabel 1 Overzicht van de inspraakreacties

Nummer	Naam	Type	Woonplaats/zetel
A01	Elia	Adviesinstantie	Antwerpen
A02	Aquafin	Adviesinstantie	Aartselaar
A03	Infrabel	Adviesinstantie	Antwerpen
01	Engie (kerncentrale Doel)	Instantie	Beveren
A04	Provinciebestuur Antwerpen	Adviesinstantie	Antwerpen
02	N.N.	Particulier	Sint-Gillis-Waas
03	Natuurpunt Waasland	Instantie	Beveren
04	N.N.	Particulier	Beveren
05	Alfaport-Voka	Instantie	Antwerpen
06	PSA-TiL	Instantie	Beveren
07	Doel 2020	Vereniging	Beveren
08	N.N.	Particulier	Beveren
09	N.N.	Particulier	Beveren
10	N.N.	Particulier	Beveren
11	N.N.	Particulier	Beveren
12	N.N.	Particulier	Beveren
13	N.N.	Particulier	Beveren
14	Erfgoedgemeenschap Doel & Polder	Vereniging	Beveren
A05	FANC	Adviesinstantie	Brussel
A06	Fluvius	Adviesinstantie	Melle
A07	Departement EWI	Adviesinstantie	Brussel
A08	Beleidsdomein Omgeving	Adviesinstantie	Brussel
A09	CBS Zwijndrecht	Adviesinstantie	Zwijndrecht
A10	CBS Beveren	Adviesinstantie	Beveren
A11	Departement Landbouw en Visserij	Adviesinstantie	Gent
A12	Beleidsdomein WVG	Adviesinstantie	Brussel
A13	RUD Zeeland	Adviesinstantie	Terneuzen (NL)
A14	Provincie Noord-Brabant	Adviesinstantie	's-Hertogenbosch (NL)

Opmerkingen:

- De inspraakreacties 08 tot en met 13 zijn identiek.
- A01 en A02: Elia en Aquafin hebben geen leidingen/infrastructuur in het projectgebied liggen.
- A04 en A12: Provinciebestuur Antwerpen en Beleidsdomein WVG formuleren geen specifieke aanbevelingen bij de projectonderzoeksnota “Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven”
- A13: RUD Zeeland geeft geen nader advies aangezien de onderzoeksopzet volledig is voor hen.

4 VERWERKING VAN DE INSPRAAK

4.1 MANIER VAN VERWERKEN

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

- Groepering van de aangedragen elementen uit de inspraakreacties in categorieën.
- Per aangedragen element is een verwijzing opgenomen naar de desbetreffende inspraakreactie of advies, volgens de nummering van Tabel 1 Overzicht van de inspraakreacties.
- Per element is vervolgens door het projectteam een standpunt geformuleerd en aangegeven op welke manier gevolg is gegeven aan de geformuleerde opmerkingen.
- Op 24 juni 2020 heeft een richtlijnenvergadering plaatsgevonden.

In de volgende tabel zijn de gehanteerde categorieën opgelijst.

Tabel 2 Categorieën van de reacties

Nummer	Categorie
1	Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpeisen
2	Projectbeschrijving
3	Procesverloop
4	Uitvoeringsvarianten
5	Mobiliteit
6	Buffering
7	Onderzoeksmethodiek
8	Timing
9	Interactie met andere projecten
10	Algemeen

4.2 ANTWOORDEN OP DE INSPRAAKREACTIES

In dit deel worden de inspraakreacties per categorie besproken en wordt het standpunt van het projectteam geformuleerd.

4.2.1 Categorie 1 Doelstellingen, randvoorwaarden en ontwerpeisen

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A03	2.4.3 Functionele eisen en ontwerpprincipes spoorontsluiting - Ter verduidelijking: De vrije ruimte van 4m is vereist voor het inpassen van de spoorinfrastructuur. Vanaf 4m kan de berm of talud starten. In zones met weinig ruimte is

	er op minimum 4m een afscherming of afsluiting te voorzien. De wegnis van de nieuwe Westelijke Ontsluiting kan op minimum 5m worden ingeplant. → Als snede G-G' de meest nauwe zone weergeeft, wordt aan deze voorwaarde voldaan. - Voor seinketen of tractieonderstations is lokaal meer ruimte vereist. o Seinketen zijn alvast noodzakelijk t.h.v. de wisselcomplexen. o Tractieonderstations zijn noodzakelijk bij elektrificatie. - Kritieke spoor-onderdelen (wisselcomplexen, sein-installaties) moeten bereikbaar zijn. Dienstvoertuigen moeten er zich in de nabijheid kunnen opstellen. Op taluds zijn toegangstrappen te voorzien. - Er wordt 70 cm aangehouden tussen spoorzate en spoorhoogte (rail). Bij de gedetailleerde uitwerking is rekening te houden met: o Voor een gewone bedding: min. 96cm • 30cm onderlaag • 30cm ballast • 36cm dwarsligger + rail o Voor een spoorbrug: min. 76cm • 30 +10 cm ballast • 36cm dwarsligger + rail
De functionele eisen en ontwerpprincipes voor spoor worden aangevuld. De verdere technische uitwerking van het spoorontwerp zal in nauw overleg met Infrabel gebeuren, zodat hun expertise kan leiden tot een kwalitatiever ontwerp, en zodat rekening gehouden kan worden met hun specifieke aandachtspunten.	
A03	Snede G-G' (en omgeving): o Bij beperkt niveauverschil: een kleine keermuur kan een alternatief zijn voor gewapende grond. o Aandacht voor afwatering (ook wanneer er geen ruimte is voor grachten).
Dit zijn elementen die, rekening houdend met het geïntegreerd onderzoek, verder bekeken zullen worden bij de verdere uitwerking van het ontwerp.	
A09	Functionele verbinding tussen de dorpskernen en de haven". Het is MOB niet duidelijk wat hiermee bedoeld wordt. De verbindingen tussen de dorpskernen moeten immers gevrijwaard blijven van het bijkomend (vracht)verkeer, niet gericht zijn op autoverbindingen maar eerder op alle andere zachte modi.
Deze verbinding heeft nut voor het woon-werk pendelverkeer en speelt ook een rol in het creëren van een modal shift. Dit wordt onderzocht bij effectgroep 'Wijziging van de (multimodale) bereikbaarheid', meer bepaald de 'wijziging bereikbaarheid op lokaal niveau'.	
03	Op p. 21 wordt als ontwerprichtlijn gesteld dat de 'grens van Europese beschermde natuur niet mag overschreden worden." Wellicht wordt hier bedoeld "de grens van de natuurcompensatiegebieden van het Deurganckdok en de natuurgebieden met instandhoudingsdoelstellingen", want de hele projectzone behoort tot Vogelrichtlijngebied. Eveneens op p. 21 wordt als ontwerprichtlijn gesteld dat "de westelijke teen van de bestaande bufferdijk dient te worden behouden." Wellicht is het noodzakelijk om hier

	aan toe te voegen “met uitzondering van de noordelijke uithoek van het natuurgebied Drijdijk” aangezien de dijk hier naar het havengebied wordt verlegd.
De opmerking over de ‘grens van Europese beschermde natuur’ is correct. De tekst zal worden aangepast.	
Wat betreft de opmerking over de ‘westelijke teen’: deze doelstelling is weldegelijk correct beschreven. Op de vermelde locatie zijn we ambitieuzer en verschuift de dijk richting havengebied.	

4.2.1.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden aangebracht aan de projectonderzoeksnota:

- §2.4.3 Functionele eisen en ontwerpprincipes spoorontsluiting worden aangevuld.
- Op p. 21 wordt de tekst ‘grens van Europese beschermde natuur niet mag overschreden worden’ vervangen door ‘de grens van de natuurcompensatiegebieden van het Deurganckdok en de natuurgebieden met instandhoudingsdoelstellingen’

4.2.2 Categorie 2 Projectbeschrijving

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A08	Op p.39 is sprake van heraanleg van het spoor tussen de Middenstraat en Putten Hoog. In het deel over de te vergunnen onderdelen (p.45 ev) ontbreekt deze heraanleg.
De paragrafen 4.2.1.1. en volgende beschrijven weldegelijk de aanpassingswerken aan de spoorinfrastructuur. De opsomming in §4.2.1.4. is misschien niet zo duidelijk hierover. Deze paragraaf zal worden aangepast in de projectonderzoeksnota.	
A08 – A10 – 05	Op p. 46 wordt gesteld dat de elektrificatie van de spoorlijn geen onderdeel uitmaakt van het project. Nochtans maakt dit wel deel uit van ECA. Gelieve te verduidelijken waar dit dan wel bekeken zal worden. Rekening houdend met het feit dat dieseltreinen zowel naar luchtvervuiling, klimaat, geluidshinder en de spoorcapaciteit een impact hebben, is het aangewezen dat dit mee gerealiseerd wordt alvorens de spoorbundel operationeel wordt. Een deel van de functionaliteit van de spoorbundel betreft de tractiewissel (elektrisch – diesel). Is deze functionaliteit nodig gezien de elektrificatie deel uitmaakt van ECA? Het S-MER stelt dat doorgedreven elektrificatie van spoortransport kan leiden tot een aanzienlijke reductie van emissies. Het lijkt ons de komende jaren hét moment om hiervoor alle voorzieningen te nemen. Ook de emissie-reducerende milderende maatregelen bij het rangeren (S-MER p 866) verdienen alle aandacht in de uitwerkingsfase. De elektrificatie van de spoorlijn vanaf Verrebroek (zowel naar de bestaande containerterminals als naar de nieuwe economische ontwikkelingen) is niet voorzien, Alfa-port Voka vraagt om deze mogelijkheid toch verder te onderzoeken.
In het geïntegreerd onderzoek zal nagegaan worden wat het nut en de noodzaak is van het elektrificeren van de spoorlijn, rekening houdend met operationaliteit, modal shift, impact op de omgeving (lucht, geluid) en het klimaat. Dit zal als onderzoeksvraag worden meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.	
A03 – A08	1. De beschrijving van het project is weinig overzichtelijk en fragmentair. Er zijn weinig duidelijke overzichtskaarten, veel beschrijvingen (gebieden, straatnamen, ...) worden niet geduid op kaart, de ligging van de huidige en geplande

	dijken is niet duidelijk, ... Het is ook pas ver in de beschrijving duidelijk dat het gaat om twee parallelle wegen, één voor doorgaand verkeer en één (bestaande) voor lokaal verkeer. 2. Op p.18 en p.24 dient duidelijker aangegeven te worden dat het project 'Haventracé, cluster E34-west' niet via het complex project, maar via een andere procedure (RUP) wordt opgenomen. En best een link toe te voegen naar de bladzijde waar uitgelegd wordt wat dit dan concreet betekent in de fase dat dit andere project nog niet gerealiseerd is. 3. p.20 e.v.: de wegontsluiting wordt in 3 delen opgesplitst. Het is echter niet duidelijk waar de verbinding tussen de N451 en de WOW wordt voorzien. Best een kaart toevoegen. p.29: er wordt melding gemaakt van het complex Hogendijk, doch werd in de tekst erboven niet verduidelijkt waar dit complex zich situeert en welke functie dit heeft. (dit geldt eveneens voor het complex Watermolen). Op de tekening op p.37 lijkt het complex Watermolen dan weer niet in het projectbesluit vervat te zitten. Het complex is evenmin weergegeven op de tekening. Er dient duidelijk aangegeven of dit complex al dan niet in dit projectbesluit zit vervat. 4. Op p. 41 wordt vermeld dat voor het complex Hogendijk het knooppunt ten zuiden van het hoofdspoor ligt, terwijl in de tekst erboven werd gesteld dat beide varianten (ten noorden en ten zuiden van het spoor) nog zouden worden onderzocht. Wat is de reden waarom de noordelijke variant niet wordt besproken in dit hoofdstuk? 4.1.3.4 Inrichtingsvarianten Ontsluitingsinfrastructuur - Inrichting Complex Hogendijk De variante met een zuidelijke inplanting van het complex wordt uitgewerkt in hoofdstuk 4.2. In hoeverre is de variante met een noordelijke inplanting nog actueel?
	1. In de bijlages bevindt zich een kaartenbundel met de situering van het project. Er zal een overzichtskaart met de relevante straatnamen en toponiemen toegevoegd worden. 2. De relatie met het project 'Haventracé, cluster E34-west' dat geen deel uit maakt van het complex project ECA, wordt verduidelijkt 3. Een kaart met situering van de 3 projectonderdelen wordt toegevoegd. De realisatie van het complex Watermolen (rotonde) behoort tot het project 'Haventracé, cluster E34-west'. In het kader van voorliggend projectbesluit wordt een verkeersveilige aansluiting op het bestaande wegennet voorzien. 4. Beide varianten worden onderzocht. Ook de noordelijke variant zal worden besproken. Dit staat beschreven onder §4.1.3.4 'Inrichtingsvarianten Ontsluitingsinfrastructuur - Inrichting Complex Hogendijk' en wordt ook aangegeven onder de beschrijving te vergunnen projecten in §4.2.1.2.
A10	Gelieve figuur 8 uit Bijlage 20.4 aan te passen en hier de jachthaven en molen te Doel te vermelden als onderdelen van het recreatieve netwerk.
Deze bijlage vormde een voorbereidende, aparte studie die ter informatie wordt meegegeven. De figuur wordt niet aangepast.	
02	Haventerrein MEDREPAIR <i>Hier wordt in deze "Inspraak" gepleit bij te sturen en te erkennen dat de bouw van 660 m diepwaterkaai (18 m) en de verplaatsing van MEDREPAIR een vestzak broekzak operatie is, zonder nut in functie van de beoogde extra containercapaciteit en men dus met deze capaciteit (minstens 1 MTEU) in de verkeersstudie over de WOW naar extra beschikbaar containervolume men er geen rekening mee dient te houden bij de berekening van de verkeerssimulaties van het knooppunt Complex Hogendijk.</i>
In het geïntegreerd onderzoek voor WOW zal de capaciteit die vermeld wordt in het voorkeursbesluit meegenomen worden.	
05	Alfaport Voka vraagt dus om een structurele oplossing hiervoor [parkeerproblematiek] mee te nemen in de projectomschrijving, zoals onderzoek naar een

	parkeeraanbod langsheen de aanrijroutes en infrastructurele maatregelen die foutief parkeren kunnen verhinderen.
De parkeerbehoefte moet in hoofdzaak op de eigen terreinen worden opgevangen. Mogelijkheden en randvoorwaarden worden daarom uitgewerkt in het kader van het projectbesluit Containercluster Linnerscheldeoever	
05	Alfaport Voka vraagt hierbij dat het ontwerp van de spoorinfrastructuur tot stand komt in overleg met de betrokken partijen. Hierbij zijn alvast de volgende punten van belang: - We gaan ervan uit dat de spoorbundel Verrebroek niet enkel gebruikt kan worden voor de afwikkeling van containertrafieken, maar ook voor andere trafieken, en dat de 24/7-operationaliteit gewaarborgd wordt zonder restricties. - Ook een efficiënte spoorontsluiting van de bestaande bedrijvigheid in de zone moet gewaarborgd worden, het afbreken van spooraansluitingen zonder evenwaardig alternatief heeft een negatief effect op de modal split.
De spoorbundel Verrebroek is voorzien voor de afwikkeling van zeecontainers. Andere trafieken worden via de andere spoorbundels verwerkt. De operationaliteit is onderdeel van het geïntegreerde onderzoek. De bestaande spoorontsluitingen van aanpalende bedrijven zullen gewaarborgd worden.	
03	Natuurpunt acht het opportuun om met deze herbestemming ook meteen een inhaalmanoeuvre te doen voor een aantal andere, in de praktijk reeds als natuur ingevulde gebieden, te "regulariseren". Het gaat hierbij om volgende zones/gebieden: - het stuk dat in het verleden reeds werd toegevoegd aan Drijdijck (in RUP Waaslandhaven fase 1 met overdruk buffer maar onderliggende bestemming nog steeds paars) - het stuk dat er bij Drijdijck zal bijkomen door het verplaatsen van de bufferdijck - Putten West werd in het GRUP Waaslandhaven fase 1 slechts gedeeltelijk aangeduid als natuurgebied (enkel de Zoetwaterkreek). Een groot deel werd bestemd als tijdelijk natuurgebied. - het Spaans fort ligt volledig in buffer, maar heeft in het s-IHD besluit een rol toebedeeld gekregen als gebied waar instandhoudingsdoelstellingen moeten worden gehaald. Het rechte trekken van deze bestemming zorgt voor een juridische verankering van deze, voor het Vogelrichtlijngebied cruciale gebieden.
Zoals ook toegelicht wordt in de voorbereidende werken bij het decreet Complexe Projecten en het uitvoeringsbesluit, integreert het decreet in het projectbesluit het ruimtelijk uitvoeringsplan dat de, voor het specifieke project, "noodzakelijke" bestemmingswijziging en nodige vergunningen regelt. De bestemmingswijzigingen dienen dus noodzakelijk te zijn en bijgevolg een link te vertonen met het complex project en uitdrukkelijk voort te vloeien uit de vaststellingen van het op strategisch niveau gevoerde geïntegreerd onderzoek dat gevoerd werd in het kader van het voorkeursbesluit. Bij het op strategisch niveau gehouden effectenonderzoek werd daarbij een maximalistische benadering gehanteerd waarbij reeds op strategisch niveau alle te verwachten effecten van het voorkeursalternatief werden meegenomen. Blijken de tekst van het op strategisch niveau gevoerde effectenonderzoek en van het voorkeursbesluit werden daarbij reeds de maximale (worst case) gevolgen inzake leefbaarheid, mobiliteit, nautische afhandeling en dergelijke meer duidelijk in beeld gebracht in het kader van het geïntegreerd onderzoek. Zo werden in het voorkeursbesluit reeds alle gebieden en grenslijnen aangeduid waarbinnen noodzakelijke herbestemmingen naar aanleiding van het complex project kunnen worden verwacht. Enkel dat is opgenomen in het voorkeursbesluit. De gebieden Drijdijck, Putten-West en Spaans fort werden daarbij niet in ogenschouw genomen temeer ook uit het geïntegreerd onderzoek niet is gebleken dat herbestemmingen naar natuur aldaar noodzakelijk/nodig zouden zijn in het kader van het voorliggende complex project "Realisatie extra containerbehandelingscapaciteit in havengebied Antwerpen". De herbestemming van de gebieden Drijdijck, Putten-West en Spaans fort kan dan ook niet weerhouden worden als	

noodzakelijk/nodig in het licht van voorliggend project, noch vloeien de herbestemmingen waarnaar wordt verzocht als noodzakelijk/nodig voort uit het geïntegreerd onderzoek.

4.2.2.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- §4.2.1.4: 'Heraanleg van spoorinfrastructuur voor de ontsluiting van de bestaande en toekomstige spoorterminals aan het Deurganck- en Tweede Getijdendok met ongelijkvloerse kruising van de primaire ontsluitingsweg' wordt '...met ongelijkvloerse kruising (en aanloop ernaartoe van de primaire ontsluitingsweg).'
- Onderzoek elektrificatie spoorlijn.
- Er zal een overzichtskaart met de relevante straatnamen en toponiemen toegevoegd worden.
- De relatie met het project 'Haventracé, cluster E34-west' dat geen deel uit maakt van het complex project ECA, wordt verduidelijkt.
- Een kaart wordt met situering van de 3 projectonderdelen worden toegevoegd.
- Kaart wordt toegevoegd (zie ook hoger)

4.2.3 Categorie 3 Procesverloop

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A08	Het blijft noodzakelijk een beeld te hebben van de totale impact (naar lucht, geluid, klimaat,...) van de realisatie van de verschillende doelstellingen van ECA (extra containercapaciteit, logistieke terreinen, multimodale ontsluiting). Het kan evenwel niet de bedoeling zijn in elk van de verschillende procedures diezelfde cumulatieve effecten te beschrijven en beoordelen. Het beleidsdomein Omgeving is daarom van mening dat het geïntegreerd onderzoek van de Containercluster Linkerscheldeover (CCL) het meest geschikt is om de cumulatieve effecten van ECA te beschrijven, beoordelen en toetsen aan de verschillende Vlaamse doelstellingen. Het is belangrijk dat milderende maatregelen gekoppeld worden aan deze cumulatieve beoordeling en dat in CCL verduidelijkt wordt hoe deze maatregelen verankerd kunnen worden. Gezien deze projectonderzoeksnota vroeger in procedure gaat is het van belang in deze PON WOW duidelijk aan te kondigen en te verantwoorden dat die cumulatieve effecten in de PON en het geïntegreerd onderzoek van de CCL zullen opgenomen worden. We willen alvast benadrukken dat in die beschrijving van de cumulatieve effecten het wel degelijk gaat om het geheel van ECA: het Tweede Getijdendok; Noordelijk In-steekdok; Noordzeeterminal; Drie Dokken; Vlake van Zwijndrecht en de westelijke ontsluiting.
De cumulatieve effecten van de realisatie van de verschillende doelstellingen van ECA op macroschaal zullen zeker behandeld worden binnen het geïntegreerd onderzoek van de Containercluster Linkerscheldeover (CCL). In het milieuonderzoek van de WOW wordt het geheel van ECA (met uitzondering van de westelijke ontsluiting die al in de geplande situatie korte termijn en geplande situatie 2030 beschouwd wordt) in een ontwikkelingsscenario (CCL 2030) beschouwd. Het ontwikkelingsscenario wordt als een volwaardig scenario mee in beschouwing genomen. Dit wordt dus kwantitatief benaderd binnen de daartoe relevante disciplines (mobiliteit, geluid, lucht..). Dit wordt dus cumulatief onderzocht. De impact echter wordt enkel op lokaal niveau bekeken, zijnde het extra verkeer ter hoogte van deze nieuwe westelijke ontsluitingsinfrastructuur. Dit omdat de effecten van de westelijke ontsluiting enkel op lokaal niveau verwacht worden en de cumulatieve effecten dus enkel op dat (lokaal) niveau bekeken moeten worden.	

Dit wordt in de PON als volgt verduidelijkt onder §6.7.4. <i>Ten aanzien van het ontwikkelingsscenario zal de impact van het extra verkeer van de exploitatie van het ECA-project ter hoogte van deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuur maximaal kwantitatief worden benaderd in het MER binnen de relevante discipline mobiliteit en afgeleide receptordisciplines (lucht, geluid, mens-gezondheid en biodiversiteit). Bij de verdere beschrijving van de methodiek binnen desbetreffende disciplines wordt aangegeven hoe dit zal gebeuren.</i> <i>Hierbij wordt enkel de lokale impact bekeken van het extra verkeer ter hoogte van deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuur.</i>	
A08	Op p. 27 leggen de auteurs duidelijk uit dat het geïntegreerd onderzoek voor de herbestemming naar infrastructuur en buffer op projectniveau gebeurt, terwijl de bestemmingswijziging van Putten Weiden op planniveau zal gebeuren. De rest van de tekst, de toelichting van de verschillende onderzoeksmethodieken lijkt te focussen op het projectniveau en gaat niet in op de bestemmingswijziging van Putten Weiden. Voor de verschillende disciplines zijn overal nog aanvullingen nodig, aanvullingen over de effectbeoordeling op planniveau in functie van de herbestemming van Putten Weiden.
Dit wordt als volgt verduidelijkt onder de algemene onderzoeksmethodiek §6.5 <i>Het planniveau omvat herbestemmingen voor twee gebieden (zie 4.1). Wat betreft de beoordeling van de herbestemming naar infrastructuur en buffer, wordt dit in het geïntegreerd onderzoek (incl. MER) op projectniveau bestudeerd ifv het onderdeel omgevingsvergunning van het projectbesluit. Gezien het project dat men wil realiseren nauw aansluit bij de herbestemming en de stedenbouwkundige voorschriften, volstaat het onderzoek op projectniveau om ook een correct beeld te hebben van de effecten op planniveau, waarbij het onderzoek op projectniveau eveneens inzicht geeft om een beoordeling op planniveau te kunnen maken.</i> <i>De bestemmingswijziging van Putten Weiden wel op planniveau te worden onderzocht.</i> Bij de verschillende disciplines wordt de ingreep-effectentabel in de PON aangevuld met 'ingreep' op planniveau 'Herbestemming Putten Weiden', zodat per discipline duidelijk wordt welke effectgroepen bijkomend ook op planniveau dienen onderzocht te worden. De methodiek voor deze effectgroepen wordt aangevuld.	
A08	Als er in functie van de aanleg van WOW dient te worden gecompenseerd, dan dienen de compensaties samen vergund met de infrastructuurwerken en uitgevoerd, alvorens de WOW wordt aangelegd. Indien de compensaties worden voorzien in gebieden die volgens een ander projectbesluit worden herbestemd en vergund, is dit problematisch want dan kunnen deze niet meer worden afgedwongen
Alle compensaties die direct gelinkt zijn aan de ingrepen en herbestemmingen die gebeuren voor de realisatie van de Westelijke ontsluiting Waaslandhaven maken deel uit van het project WOW en zullen in het kader van dat projectbesluit worden vergund en eventueel herbestemd. De tekst van de PON wordt aangevuld op dit punt.	
02	Hoewel dit niet direct het onderwerp is van deze oproep scheen, het thans voorgelegde voorstel van PON WOW (E34) en de gegevens die hiermede en via de site www.cpeca.be worden verspreid, geven nieuwe inzichten en/of bevestigen wat eerder over het Voorkeursbesluit CP-ECA 2020 werd geformuleerd. Samengevat geeft dit aan dat het project CP-ECA slechts 61% haalt van wat de oorspronkelijke doelstelling (Zie AON 2016, het voorkeursbesluit en zie hier de Inleiding) had vooropgezet. Daarmede voldoet dus noch als Boemerang- noch als Winkelhakdok aan de vergelijking met de overige 8 alternatieven van het CP-ECA proces (2016-2020) waar voor de andere alternatieven (behalve alternatief 6) er geen aftrok van capaciteit (meer dan ca 1,5 MTEU) moet geschieden van de huidige MPET terminal (1738-1744). . <i>We komen tot de vaststelling dat het voorkeursalternatief (nr. 9) niet de vooropgezette extra containercapaciteit bereikt, tenzij dat men voor het Boemerang- of</i>

	<i>Winkelhaakdok met veel te hoge terminal capaciteitsvolumes rekent. Naar kaai- rendementen gebruikt men wel realistische onderstellingen. De enige mogelijkheid om toch de vooropgezette containervolumes te bereiken (en hiermede in de WOW (E34) reke- ning te houden), bestaat er in de terminaloppervlakte sterk te verhogen. Maar dit zou vereisen om de totale logistieke oppervlakte Drie Dokken (72 ha) als terminal, in plaats van als logistieke zone in te richten voor overslagterminals, wat ook niet haal- baar is.</i>
Voorliggende PON behandelt de westelijke ontsluiting in functie van de afhandeling van de containervolumes zoals vastgelegd in het voorkeursbesluit. Varianten inzake de inrichting van de containerafhandeling zones maken deel uit van de PON CCL.	

4.2.3.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden voorgesteld:

- Aanvulling/aanpassing onder §6.7.4 mbt cumulatieve effecten van ECA: *Ten aanzien van het ontwikkelingsscenario zal de impact van het extra verkeer van de exploitatie van het ECA-project ter hoogte van deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuur maximaal kwantitatief worden berekend in het MER binnen de relevante discipline mobiliteit en afgeleide receptordisciplines (lucht, geluid, mensgezondheid en biodiversiteit). Bij de verdere beschrijving van de methodiek binnen desbetreffende disciplines wordt aangegeven hoe dit zal gebeuren. Hierbij wordt enkel de lokale impact bekeken van het extra verkeer ter hoogte van deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuur.*
- Aanvullingen mbt onderzoek planniveau onder §6.5 'algemene onderzoeksmethodiek': *Het planniveau omvat herbestemmingen voor twee gebieden (zie 4.1). Wat betreft de beoordeling van de herbestemming naar infrastructuur en buffer, wordt dit in het geïntegreerd onderzoek (incl. MER) op projectniveau bestudeerd ifv het onderdeel omgevingsvergunning van het projectbesluit. Gezien het project dat men wil realiseren nauw aansluit bij de herbestemming en de stedenbouwkundige voorschriften, volstaat het onderzoek op projectniveau om ook een correct beeld te hebben van de effecten op planniveau, waarbij het onderzoek op projectniveau eveneens inzicht geeft om een beoordeling op planniveau te kunnen maken.. De bestemmingswijziging van Putten Weiden dient op planniveau te worden onderzocht.*
Bij de verschillende disciplines wordt de ingreep-effectentabel aangevuld met 'ingreep' op planniveau 'Herbestemming Putten Weiden', zodat per discipline duidelijk wordt welke effect-groepen bijkomend ook op planniveau dienen onderzocht te worden. De methodiek voor deze effect-groepen wordt aangevuld.
- Alle compensaties die direct gelinkt zijn aan de ingrepen en herbestemmingen die gebeuren voor de realisatie van de Westelijke ontsluiting Waaslandhaven maken deel uit van het project WOW en zullen in het kader van dat projectbesluit worden vergund en eventueel herbestemd. De tekst van de PON wordt aangevuld op dit punt onder §4.2.

4.2.4 Categorie 4 Uitvoeringsvarianten

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A03	Aandachtspunt bij T-kruispunt [aan zuidelijk uiteinde]: Er moet voldoende opstelruimte aanwezig zijn voor wanneer de overwegen Schoorhavenweg gesloten zijn. Dit punt vervalt bij de realisatie van het complex Watermolen.
De benodigde lengte moet uit het geïntegreerd onderzoek blijken. Dit wordt aangevuld onder §4.2.1.1.	
A03	4.2.1.2 Complex Hogendijk - Er is een spoorvertakking (wisselverbinding) voorzien naar de Logistieke zone van het 2e GD:

	o De wisselverbinding is niet correct ingetekend. De vereiste rechte strekking is wel aanwezig, maar de afwijkende tak moet starten onder een hoek 1/8. Infrabel zal een aangepast spoortracé uittekenen en AMT de nodige ontwerpgegevens bezorgen. o De wisselverbinding bevindt zich op de spoorbrug. Dit zal zijn invloed hebben op het ontwerp van het kunstwerk: • Vormgeving: Trapeziumvormig brugdek • De wissels mogen niet op een zone met een verschillend draagvermogen gelegen zijn. • Ofwel bevinden de wissels zich volledig op het kunstwerk. • Ofwel bevinden de wissels zich volledig buiten het kunstwerk. • Ofwel is het kunstwerk zodanig ontworpen dat er geen verschil in draagvermogen aanwezig is (bv. door het voorzien van een constructie vóór het brugdek met verhoogd draagvermogen). • Er kan onderzocht worden of een optimalisatie mogelijk is, al lijken er weinig of geen uitwijkmogelijkheden als een strook van 90m vanaf het 2e GD vrij moet blijven voor haveninterne infra. - T.h.v. de kunstwerken zullen keer- of vleugelmuren nodig zijn. Deze worden best in beschouwing genomen voor wat betreft de zichtbaarheid t.h.v. het kruispunt (voor wegverkeer). - Afwateringsgrachten (of een alternatieve afwatering) beneden het spoortalud zijn inderdaad vereist. - Het concessiespoor waarvan sprake betreft het private spoor van ITC Rubis. Er wordt opgemerkt dat de noordelijke spooraansluiting van de firma vervalst, en er nog 50m doodlopend spoor wordt voorzien om een locomotief om te zetten. Deze situatie is mede te beoordelen door Rubis. - Er is ruimte te voorzien voor het plaatsen van een seinkeet aan de wisselverbinding. - Bereikbaarheid kritieke spoorinfrastructuur: o Er zijn toegangstrappen te voorzien in het talud t.h.v. de wisselverbinding en de seinkeet. o Er zijn toegangstrappen te voorzien t.h.v. de kunstwerken. 4.2.1.3 Segment tussen complex Hogendijk en complex Deurganckdok-West - Spoortaluds van 70°: Gewapende grond afwegen tegenover een kleine keermuur. - De aanzet van de spoorverbinding naar de (verlegde) bundel Krommenhoek moet mee opgenomen worden in dit project: o Infrabel zal een spoordriehoek ontwerpen en AMT de nodige ontwerpgegevens bezorgen: • De aansluitwissels kunnen enkel ingeplant worden in een stuk rechte strekking. • Aansluiting met enkel of dubbel spoor moet uitgeklaard worden. • Bij enkel spoor: wissels op L211 t.h.v. de dam om versporen tussen spoor A en B toe te laten. o De ruimte voor een spoorzate en spoor moet gevrijwaard blijven. o De leidingstrook dient rekening te houden met de spoorkruising (bv. Verdiepte ligging van nieuwe leidingen, leidingenkoker, ontlastingsplaat, ...).
--	--

	• Bereikbaarheid kritieke spoorinfrastructuur: wissels en seinketen. o Als de noordzijde is voorbehouden voor de Logistieke zone 2e GD, dan zijn de sporen enkel te bereiken vanaf de Westelijke Ontsluiting en haar berm. • Tunnel MPET: Opmerking wissels en kunstwerk: Zie complex Hogendijk. Plannen - Grondplan (ACAD-20200323-ACAD-13881-TEK-C-2D-OTGP-Model-Model). o In de verdere studie de as van het spoor nemen als referentie, niet de rail. o De wissels aan het complex Hogendijk zijn niet correct ingetekend. Een aanpassing van het spoortracé is vereist. o De aanzet tot spoorverbinding richting zone Krommenhoek is in te tekenen. - Lengteprofiel (ACAD-20200323-ACAD-13881-TEK-C-2D-LPR-Model-Model) o Helling 0,6% flauwer maken waar het mogelijk is en waar het geen invloed heeft op de overige elementen van het ontwerp (bv. kant West). o Verticale overgangsbogen van 5000m groter maken waar het mogelijk is en waar het geen invloed heeft op de overige elementen van het ontwerp. - Dwarsprofielen (Plan ACAD-20200323-ACAD-13881-TEK-C-2D-MDP-Model-Model) o Zie opmerkingen hierboven (bv. G-G') o Snede J-J': Rekening houden met keer- of vleugelmuur spoorbrug
Het spoorontwerp zal in overleg met Infrabel verder uitgewerkt worden rekening houdend met de vooropgestelde eisen en ontwerpprincipes en de resultaten van het geïntegreerd onderzoek. Dit wordt aangevuld onder §4.2.1.1.	
A09	MOB maakt zich grote zorgen over de gewenste modal shift. Alleen al wanneer we kijken naar de verhouding tussen auto-vrachtwegen, spoor en het fietspad is daarvoor in het ene weg profiel niets voorzien voor de fietsers en voetgangers en in het andere een schamele 2.5 meter geprangd tegen een niet vergevingsgezinde buffer (jerseys) ipv een degelijk voorziene uitgeruste bufferzone. Uitgaan van de minimale noden van een tweerichtingsfietspad van 2,5 meter is in deze zeker niet toekomstig bestendig ontworpen (wij legden deze minimale op bij de ontsluitingsweg van 1 bedrijf (Nieuwe Weg). Dit volstaat dus geenszins. Een maatvoering van 4,5 meter, stedelijke BFF norm zou in deze eerder op zijn plaats zijn met een volwaardige uitgeruste (verticale brekers) bufferzone van 1 meter. Een ander optie kan ook zijn aan beide zijde 2,5 meter tweerichtingsfietspad te leggen. Dit dient verder te worden uitgewerkt. Centraal fietspaden houden tal van risico's in bij kruisbewegingen en dienen dus absoluut conflict vrij gemaakt te worden.
De PON voorziet in §2.4.2. 'Functionele eisen en ontwerpprincipes fietsroutes' een fietspadbreedte van 4m. De 2,5m die op sommige plannen te zien is betreft bestaande fietsinfrastructuur waaraan niet gewerkt wordt.	
A10	De nieuwe fietspaden moeten zowel aansluiting maken met Oud Arenberg, Pillendijk als met N451. De connectie Oud Arenberg naar Hogen Dijk moet zo vormgegeven worden dat het de logische, functionele route is voor fietsers. Op deze manier blijft de woonkorrel aan Pillendijk gevrijwaard van doorgaand woon-werkfietsverkeer en eventuele conflicten met speedpedelecs dat dit met zich mee kan brengen. De as Pillendijk blijft een recreatieve fietsverbinding.
Fietsontsluiting wordt mede onderzocht onder 'wijziging van bereikbaarheid op lokaal niveau'	

02	Inrichting van het knooppunt Complex Hogendijk <i>Hier wordt in deze “Inspraak” gepleit om ter hoogte van knooppunt Complex Hogendijk ook een met doseerlichten gestuurde rotonde of een Turbo rotonde te overwegen. Een Turbo rotonde zou in elk geval veel minder asfalt vereisen aan voorselecties naar het kruispunt toe, en waardoor de overbruggingen van de spoorlijnen ook in breedte smaller zouden kunnen zijn, en het knooppunt relativeren tot de 2*1 rijstrook aanvoerwegen.</i> Afschaffen van de T aansluiting naar Hogendijk <i>Hier wordt in deze “Inspraak” gepleit om het T kruispunt op de WOW net voor het knooppunt Complex Hogendijk (tegenover Holcim) af te schaffen en te vervangen door een verbinding via de wegaansluiting in de Logistieke zone (Drie dokken) met de Dreefstraat. Dit draagt substantieel bij tot de veiligheid van het verkeer op de WOW (E34), en vermijdt dat passagiersverkeer KCD komend uit Waaslandhaven Noord van de WOW verbinding voorbij knooppunt Complex Hogendijk naar en tot de T aansluiting gebruik moeten maken.</i>
Het probleem met de rotonde is niet de verkeerssturing, maar wel de hoge intensiteiten en dus heel lange wachtrijen die op elkaar terugslaan bij een rond punt, zeker wanneer er een druk voorrangsgeregeld kruispunt naast ligt. Door de combinatie van een maximale uitvoering van de rotonde met het feit dat de verschillende takken niet gelijkwaardig zijn, wordt ook van een turborotonde weinig voordeel verwacht. Een met doseerlichten gestuurde rotonde heeft ook op de aankomende takken voorsorteerstroken nodig, zodat de meerwaarde qua ruimtegebruik onwaarschijnlijk is. Een dergelijke kruispuntconfiguratie wordt soms toegepast, maar meestal op bestaande rotondes die onvoldoende blijken te functioneren en die men niet volledig kan of wil heraanleggen. Het is weinig waarschijnlijk dat het aansluiten van Hogendijk op de tak “Nieuw Dok” op mobiliteitsvlak een verbetering vormt. Er wordt immers voorbij het hoofdkruispunt een belangrijke links afslaande beweging toegevoegd, waardoor terugslag op en dus blokkeren van het hoofdkruispunt een groter risico wordt. Op basis van de eerdere doorrekeningen en deze vaststelling kan besloten worden dat dit enkel een potentieel alternatief is bij inrichting met dubbel verkeerslicht. De algemene situatie in dat geval kan als vergelijkbaar tot beperkt negatiever ingeschat worden dan in de reeds uitgewerkte situatie. In de uitwerkingsfase zal deze uitvoeringsvariant uitgewerkt en beoordeeld worden.	
08 – 09 – 10 – 11 -12- 13	Wij kunnen akkoord gaan met het opbreken van de Middenstraat en maatregelen tot het autoluw maken van de Oud Arenberg. Daarbij moet echter rekening gehouden worden met de bereikbaarheid voor de verspreide bewoning langs deze as. Ontsluiting langs de Hogen Dijk voor de woonkorrel achteraan de huidige Arenberg lijkt niet de meest voor de hand liggende oplossing. Momenteel krijgt het laatste deel van de (dood lopende) Oud Arenberg zo goed als geen verkeer meer te zien. Het komt ons voor dat dat bij opbreken van de Middenstraat ook het voorliggende deel van de Arenberg (vanaf de Hertogstraat) nog amper verkeer zal zien. Dat kan verder in de hand gewerkt wordt met gepaste signalisatie (uitgezonderd plaatselijk verkeer), afspraken met de bewoners, wegversmallingen. Een ontsluiting langs de Hogen Dijk is uiteraard een optie maar er valt te vrezen dat daarmee het onverharde wandel/fietspad dat momenteel de verbinding vormt tussen Oud Arenberg en Hogen Dijk een belangrijk deel van zijn charme verliest. Er moet zeker vermeden worden dat de Pillendijk via de Hogen Dijk een soort van alternatieve doorgangsweg wordt vanuit Kieldrecht naar de nieuwe rotonde toe. Of omgekeerd.
Deze bezorgdheden worden meegenomen, onder andere in ‘wijziging bereikbaarheid op lokaal niveau’ en ‘wijziging van individuele bereikbaarheid aangelanden’	

02	Realisatie van een fietsentunnel bij de Middenstraat <i>Hier wordt in deze "Inspraak" gepleit om onder de WOW en de spoorlijn WOW een extra fietsdoorgang naar de Middenstraat te behouden, zodat fietsers niet via de Hogendijk, Nieuw-Arenbergstraat of Dreefstraat moeten rondrijden</i>
Het verwijderen van de Middenstraat wordt op pagina 47 voorgesteld als milderende maatregel om bijkomende verstoring afkomstig van het project (wegenis, spoor en buffering) op de naastliggende natuurgebieden te milderen. Door de Middenstraat te verwijderen, wordt een andere verstoringbron verwijderd en moet de verstoringvrije oppervlakte binnen de natuurgebieden minstens gelijk blijven. De Middenstraat toch openhouden voor fietsverkeer zoals hier wordt voorgesteld, maakt dat dit geen efficiënte milderende maatregel meer is. De verstoringafstand van een fietspad ten aanzien van weidevogels is immers even groot als de verstoringafstand van een secundaire weg. Omrijden via Nieuw-Arenbergstraat en Dreefstraat zoals hier wordt aangehaald, is in dit voorstel niet aan de orde. Er blijft een functionele fietsverbinding vanuit Kieldrecht naar het complex Hogendijk via Oud-arenbergstraat en Pillendijk.	
04 – 07 – A08	Ter hoogte van Verrebroek wordt voorzien in een spoorbundel van niet minder dan 16 sporen! Gesitueerd op deze locatie zal dit voor onaanvaardbare overlast zorgen. Spoorbundels horen niet aan de rand van een dorp. Op p. 51 wordt voor het eerst melding gemaakt van de spoorbundel/wachtbundel Verrebroek. Een gedetailleerd plan hiervan is nodig om de dimensies van dit project correct te kunnen onderzoeken
In §4.1.3.2 van de projectonderzoeksnota worden de inrichtingsalternatieven voor de spoorbundel 'Verrebroek' behandeld. Naast de locatie 'Verrebroek' zijn er ook mogelijke locaties op de 'zone Drie Doken'. Omdat deze bijkomende uitvoeringsvarianten gelegen zijn midden in en dus rechtstreeks gekoppeld zijn aan de uitwerking van de Containercluster Linkeroever, wordt het onderzoek naar de spoorbundel overgeheveld van WOW naar CCL. De effecten van locatie Verrebroek worden meegenomen in het ontwikkelingsscenario. Het beoordelen van de effecten van deze spoorbundel maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek CCL. Cumulatieve effecten worden wel onderzocht in het kader van de westelijke ontsluiting. Een gedetailleerd plan hiervan zal worden opgenomen in het MER zodat er voldoende duidelijkheid is over de dimensies van dit project.	
06	Voor het creëren van extra containerbehandelingscapaciteit, geeft het Voorkeursbesluit (in paragraaf 4.1) ook aan dat de 5 gedefinieerde Bouwstenen van het voorgestelde alternatief tijdens de uitwerkingsfase nog verder kunnen geoptimaliseerd worden. In dit opzicht, menen PSA en TiL dat de voorgestelde ontsluiting in de Projectonderzoeksnota WoW ondersteunend dient te zijn aan de eventuele optimalisaties van de containerbehandelingscapaciteit van de Bouwstenen (zoals deze in de uitwerkingsfase van het Complex Project ECA kunnen voorgesteld worden). Bij wijze van voorbeeld, zijn PSA en TiL ervan overtuigd dat een bijkomende ligplaats in het Tweede Getijdendok kan worden gerealiseerd (potentieel ter vervanging van de voorziene diepzee behandeling langs het Waaslandkanaal) door het uitbreiden van het dok in zuidwestelijke richting (in het voorgestelde alternatief "Winkelhaak" zoals aangegeven op Figuur 1-3 in de Projectonderzoeksnota WOW) - zie plan hieronder waar dit illustratief wordt aangegeven met rood gearceerd vierkant. Dergelijke optimalisatie valt binnen de grenzen van het Complex Project ECA maar impliceert wel dat bijvoorbeeld de multimodale ontsluiting ten noordoosten en noordwesten van het Doeldok (zoals voorgesteld in de Projectonderzoeksnota WoW) hierop aangepast zou moeten worden.
Voorliggende PON behandelt de westelijke ontsluiting in functie van de afhandeling van de containervolumes zoals vastgelegd in het voorkeursbesluit. Varianten inzake de inrichting van de containerafhandelingszones maken deel uit van de PON CCL. Mocht ingevolge de procedure CCL blijken dat aanpassing	

nodig is, dan kan het onderzoek voor WOW aangevuld worden. De procedure complexe projecten laat dergelijke flexibiliteit immers toe. Gelet op de bestaande configuratie van de dokken in de Waaslandhaven en de in het voorkeursbesluit naar voor gedragen oplossingen voor een Tweede Getijdendok, is de dam van het Doeldok de enige locatie waar de WOW de kruising van Deurganckdok-West richting westzijde Doeldok kan maken.	
05	Hieraan gekoppeld vragen we ook extra aandacht voor het ontwerp van de knooppunten, zoals het complex Hogendijk. Het verleden (bv. complex Waaslandhaven-Noord) heeft aangetoond dat de verkeersafwikkeling in een havenomgeving grondig kan verschillen van standaardsituaties, met hoge volumes vrachtverkeer, verkeersvolumes die sterk kunnen variëren doorheen de tijd en geen reguliere piekmomenten kennen. De wegenis zal ook een belangrijke rol spelen voor het haveninterne verkeer. Bij het ontwerp van de wegenis, en de bijhorende kunstwerken en knooppunten, vragen we ook om rekening te houden met de specifieke afmetingen van deze havenvoertuigen.
In het ontwerpend onderzoek m.b.t. de knooppunten moeten de maatgevende perioden in rekening gebracht worden. Maatgevende perioden zijn de drukste spitsuren op een normale werkdag. Deze komen overeen met de gemodelleerde uren in het Havenmodel. Bij het ontwerpend onderzoek moet rekening gehouden worden met fluctuaties hierop. Dat is steeds het geval in dergelijke projecten. Verkeersintensiteiten zijn nu éénmaal variabel, maar met een patroon. De Westelijke ontsluitingsweg is niet bedoeld voor havenvoertuigen, maar houdt wel rekening met uitzonderlijk vervoer klasse G4 (zie §2.4.1.).	
03	Spoorbundel Verrebroek Op p.51 wordt gesproken over een nieuwe spoorbundel van 16 sporen. Het is niet meteen duidelijk waar deze komt (kaartje ontbreekt). Indien het gaat om de invulling van het open terrein thv de stapsteen Drijdijs tussen de reeds bestaande (uiterste) sporen heeft Natuurpunt geen bezwaar tegen deze ontwikkeling.
De spoorbundel 'Verrebroek' staat aangeduid op figuur 1-3. Er wordt een figuur aangevuld in de PON met verduidelijking	

4.2.4.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- T-kruispunt [aan zuidelijk uiteinde]: onderzoek naar voldoende opstelruimte voor wanneer de overwegen Schoorhavenweg gesloten zijn toevoegen aan § 4.2.1.1.
- Voorstel aantakken T-kruispunt op tak Tweede Getijdendok i.p.v. tak WOW wordt uitgetekend. Dit wordt aangevuld in de PON onder §4.1.3.5 en §4.2.1.2
Vanuit de inspraakreacties wordt een bijkomende variant voorgesteld voor de aansluiting van de rijweg vanuit Saftingen en Doel op de WO. Het T-kruispunt van deze aansluiting op de WOW net voor het knooppunt Complex Hogendijk wordt in deze variant vervangen door een verbinding via de wegaansluiting in de Logistieke zone (Drie dokken) met de Dreefstraat. In de uitwerkingsfase zal deze inrichtingsvariant uitgewerkt en beoordeeld worden.
- In §4.1.3.2 van de projectonderzoeksnota worden de inrichtingsalternatieven voor de spoorbundel 'Verrebroek' behandeld. Naast de locatie 'Verrebroek' zijn er ook mogelijke locaties op de 'zone Drie Dokken'. Omdat deze bijkomende uitvoeringsvarianten gelegen zijn midden in en dus rechtstreeks gekoppeld zijn aan de uitwerking van de Containercluster Linkeroever, wordt het onderzoek naar de spoorbundel overgeheveld van WOW naar CCL. De effecten van locatie Verrebroek worden meegenomen in het ontwikkelingsscenario.
- Figuur 1-3: vermelden spoorbundel 'Verrebroek'

4.2.5 Categorie 5 Mobiliteit

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A03	Bereikbaarheid kritieke spoorinfrastructuur: - o Schoorhavenweg – Bundel Verrebroek: seinen, wissels, seinkasten → Bereikbaar via Blikken en fietspad, cfr. huidige situatie. - o Bundel Verrebroek: Bundel moet bereikbaar zijn langs beide kanten: → Oostelijke kant via Blikken en fietspad, cfr. huidige situatie. → Westelijke kant: Er is een dienstweg of verharde berm te voorzien tussen de Westelijke Ontsluiting en de spoorbundel (de berm is er 4,5m breed). - o Bundel Verrebroek – Start spoorhelling: seinen, wissels, seinkasten → Te bereiken via Blikken en fietspad, cfr. huidige situatie. - o Start spoorhelling – complex Hogendijk → Te bereiken vanuit Blikken, met toegangstrappen in het talud t.h.v. de spoorinstallaties.
Dit maakt onderdeel uit van effectgroep ‘Wijziging van de (multimodale) bereikbaarheid’, meer bepaald ‘wijziging individuele bereikbaarheid aangelanden’.	
A05 – 01	Het FANC wenst erop te wijzen dat de reeds eerder gegeven opmerkingen, zoals vermeld in onze brief van 6 februari 2019 met als referentie 2019-02-01-NLE-5-1-6-NL (verwijzend naar onze brieven met referenties 2018-02-07-NLE-5-1-2-NL en 2018-08-16-NLE-5-1-16-NL), geldig blijven en feitelijke omstandigheden buiten de site een effect kunnen hebben op de nucleaire veiligheid. Voor de Westelijke Ontsluiting is in dat opzicht bijvoorbeeld het effect van de mobiliteit/bereikbaarheid op de nucleaire veiligheid (en dit ook tijdens de uitvoering van de werkzaamheden) van belang. Dit omvat bijvoorbeeld de toegang tot kerncentrale Doel voor de hulpdiensten. Hiermee rekening houdende, wenst het FANC expliciet te herhalen dat kerncentrale Doel te allen tijde bereikbaar dient te zijn voor de hulpdiensten via twee verschillende toegangswegen. Zoals reeds op andere fora (actorenoverleg, GGG Doelpolder) is het voor de toegang tot de kerncentrale een belangrijk issue. Bij het ontwerp, realisatie, opstart dienen volgende voorwaarden steeds gegarandeerd te worden: - Het normale verkeer van werknemers, uitzonderlijke transporten, radiologische en nucleaire transporten, ... welke bij de exploitatie plaatsvinden moeten te allen tijde mogelijk blijven. De wegenis dient voldoende breed, draagkrachtig, te zijn; daarnaast moet de draaicirkel van bochten groot genoeg zijn voor de uitzonderlijke transporten. - Opdat de openbare hulpdiensten zouden kunnen interveniëren tijdens noodsituaties, dienen te allen tijde 2 onafhankelijke toegangs- en uitvalswegen beschikbaar te zijn naar en van de Kerncentrale Van Doel. En dit vanuit verschillende windrichtingen. Deze dienen eveneens te voldoen aan de hierboven vermelde voorwaarden. Zoals eveneens eerder kenbaar gemaakt, stellen wij ons bereid om deel te nemen aan de relevante werkgroepen m.b.t. dit project (o.a. externe veiligheid en mobiliteit/bereikbaarheid)
Deze bezorgdheid wordt meegenomen bij de verdere uitwerking.	
Dit is opgenomen in de effectgroep ‘wijziging van de (multimodale) bereikbaarheid’.	
A05	Het FANC vraagt dat de impact van de werken onderzocht wordt en de nodige mitigerende maatregelen om deze impact voldoende te beperken worden bepaald in overleg met het FANC, zodanig dat de nucleaire veiligheid gegarandeerd blijft.

Dit maakt onderdeel uit van de voorziene methodiek m.b.t. de effectbeoordeling mobiliteit.	
A07	Het agentschap vindt het belangrijk dat ook de ontsluiting van de reeds bestaande bedrijven expliciet wordt meegenomen (zoals gesteld op p.20), en dat bekeken wordt hoe hun specifieke situatie bestendig of verbeterd kan worden.
Dit maakt onderdeel uit van effectgroep 'Wijziging van de (multimodale) bereikbaarheid', meer bepaald 'wijziging individuele bereikbaarheid aangelanden'.	
A08	Onderaan p.24 worden een reeks infrastructuurwerken (uitgevoerd tegen 2030) opgesomd die een belangrijke rol spelen in het multimodaal mobiliteitssysteem dat door de westelijke ontsluiting versterkt wordt. De opsomming behelst louter wegenprojecten. Betekent dit dat er in 2030 voldoende capaciteit beschikbaar is om die andere modi efficiënt te laten functioneren? [...]
Voor wat betreft 'spoor' en 'binnenvaart' zijn afzonderlijke capaciteitsstudies lopende. In de PON wordt hiernaar verwezen. In het MER zal verduidelijkt worden wat de oorsprong is van gehanteerde cijfers en capaciteiten. Eveneens zal verduidelijkt worden of de gebruikte cijfers voor de multimodale verdeling van het verkeer gebaseerd zijn op infrastructuur die nog niet gerealiseerd is, en dat voor alle relevante modi.	
A08	Mobiliteit Op p.53 (inzake het actieprogramma) wordt verwezen naar maatregelen om sluipverkeer tegen te gaan. Voor Omgeving is het essentieel dat er uit het geïntegreerd onderzoek efficiënte maatregelen komen om de leefbaarheid in de woonkernen op peil te houden. Het opbreken van de Middenstraat bemoeilijkt mogelijks de toegang tot de haven voor werknemers uit de polders. Waar wordt dit onderzocht?
p.53: Dit maakt onderdeel uit van effectgroep 'mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid'.	
Opbreken Middenstraat: dit maakt onderdeel uit van effectgroep 'Wijziging van de (multimodale) bereikbaarheid', meer bepaald 'wijziging bereikbaarheid op lokaal niveau'.	
A08	P74 en P84. Volgende relevante effectgroepen dienen nog toegevoegd te worden (zie RL-boek Mob): ○ Effectgroep: verkeersgeneratie: aspect 'geïnduceerde vraag'; ○ Effectgroep 'Functioneren verkeerssysteem: autoverkeer': voertuigkilometers gereden; ○ Effectgroep: 'Mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid ; aantal voertuigkilometers PW en VV.
Effectgroep verkeersgeneratie aspect 'geïnduceerde vraag' lijkt onmogelijk om te beoordelen. Gelet op het feit dat er momenteel reeds een (suboptimale) ontsluitingsmogelijkheid is, is het weinig waarschijnlijk dat er sprake zal zijn van een geïnduceerde vraag ten gevolge van de aanleg van de WOW. Het aspect 'Gereden voertuigkilometer personenwagens en vrachtwagens' wordt toegevoegd binnen effectgroep 'mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid'. De cijfers hieruit zullen als input dienen voor de afgeleide discipline lucht en klimaat. Binnen discipline mobiliteit wordt hier bijgevolg geen beoordeling aan gegeven.	
A08	Zowel bij referentie als bij de geplande situaties in de tekst het element Modale Split (Goederen en Personenverkeer – uitgangspunt) per jaartal in de beschrijving meenemen. Ook de OWV-structuur verduidelijken in de beschrijving, welk uitgangsscenario wordt meegenomen in de referentie en geplande situatie van 2030?
Dit zal conform het geïntegreerd onderzoek CCL gebeuren	
A08	P86. In de tekst dient verduidelijkt te worden op welke manier cijfers voor het jaartal 2025 gegeneerd zullen worden. Het strategisch verkeersmodel 4.2.1 heeft enkel voor het basisjaar en het jaar 2030 modelmatig resultaten. Verduidelijken in de tekst wat in het Havenmodel zit: zowel goederen- als personenverkeer of enkel

	personenverkeer? Hoe wordt dit model afgestemd op de 'generieke' aannames vooropgesteld in het Vlaams strategisch verkeersmodel.
In het geüpdatet Havenverkeersmodel zit het autoverkeer en de vrachtverkeer. Met andere woorden enkel het gemotoriseerd wegverkeer. De basisdata van het Strategisch Verkeersmodel worden als basis gebruikt bij de update van het Havenverkeersmodel, waardoor deze gekoppeld zijn. Dit wordt beschreven onder §7.4.1.1.1	
A08	De milieu-impact van het project dient ten opzichte van het BAU-scenario (Referentiesituatie) zonder de ambitieuze MS-doelstelling voor goederenvervoer voor de receptordisciplines berekend te worden aangezien de ambitieuze MS-doelstelling voor goederen een doelstelling van het project ECA is.
In 'Geplande of toekomstige situatie 2030' zit de Westelijke Ontsluitingsweg, maar geen ontwikkeling CCL. Zodoende zit de MS-doelstelling hier niet in en wordt voldaan aan het gevraagde.	
A09	MOB mist in deze de potentiële interactie met de geplande invulling van de vlakte van Zwijndrecht, de Keetberglaan, de toekomstige kluifrotonde en de E34. MAW het projectgebied voor onderzoek inzake mobiliteit kan en mag niet losgezien worden van de interactie die deze ontwikkeling met zich zal meebrengen; De logistieke cluster op de vlakte van Zwijndrecht –en bij uitbreiding de Waaslandhaven Oost- moet dan ook als een onderdeel van het geheel beschouwd worden en dient binnen het studiegebied te worden opgenomen.
Dit zit vervat in de methodiek. De mogelijke cumulatieve mobiliteitseffecten met deze van de logistieke cluster op de vlakte van Zwijndrecht situeren zich voornamelijk op de E34, die deel uitmaakt van het studiegebied.	
A09	1. Elke bijkomende weginfrastructuur die in dit project gelegd wordt kan niet losgezien worden van de overige bestaande weginfrastructuur en de noodzakelijke ingrepen inzake bijkomende ontsluiting en hoe deze met elkaar in dialoog treden. Enkel zo kan een beeld gekregen worden van de potentiële en gewenste verkeersstromen als geheel. Wat is bv. de rol van de waterbus (en de bereikbaarheid er van) in het woon-werk verkeer? 2. Inrichtingsontwerp van wegenis moet voortkomen uit een inschatting van de behoefte. Deze ontgaat MOB in de presentatie.
1. Aspecten zoals de waterbus worden meegenomen in de effectgroep 'wijziging van de (multimodale) bereikbaarheid'. De verkeersmodellering houdt rekening met alle bestaande en geplande mobiele oplossingen 2. Het ontwerp van de wegenis vormt onderdeel van het geïntegreerd onderzoek en het ontwerp van de wegenis. De procedure complexe projecten garandeert dat het ontwerp gebeurt op basis van de resultaten van het onderzoek dat in de uitwerkingsfase uitgevoerd wordt. Door middel van modellering in het geüpdatet Havenmodel wordt een prognose verkregen van de belasting op alle relevante wegen en kruispunten. Op basis daarvan wordt het huidige inrichtingsontwerp getoetst o.a. op het vlak van verkeersafwikkeling. Uit deze toetsing kunnen maatregelen voortvloeien waarbij het inrichtingsontwerp aangepast moet worden.	
02	Twee soorten simulatie Hogendijk (Boemerangdok en Winkelhaakdok) <i>Hier wordt in deze "Inspraak" gepleit om de berekening van het knooppunt Complex Hogendijk te herzien, waarbij een onderscheid wordt gemaakt tussen een Boemerangdok en het Winkelhaakdok en vooraf na te gaan of MPET zijn vrachtoegang naar al zijn terminals niet centraal zal organiseren.</i>
Het infrastructuurontwerp moet steeds gefaseerd gebeuren. Door middel van doorrekeningen in het Havenmodel wordt eerst een zicht verschaft op de toekomstige intensiteiten, rekening houdend met de huidige en toekomstige terminals en hun varianten. De output hiervan wordt gebruikt om de infrastructuur te ontwerpen. Bijsturing is steeds mogelijk, eventueel door middel van microsimulatie.	

Wat de ontsluiting van de terminals betreft, worden enkel aannames gemaakt over de directe aantakking op het wegennet. De verdeling van de stromen (de routes) wordt gemodelleerd in het Havenmodel.	
02	MPET terminal verkeer op de huidige terminals DGD West naar WOW (E34) <i>Hier wordt in deze "Inspraak" gepleit om de berekening van het knooppunt Complex Hogendijk en het verkeer op de WOW (E34) te herzien, waarbij men rekening houdt met de mogelijke input van westelijk gericht (E34 en E17) verkeer gegenereerd door het totale volume TEU van MPET ten westen van het Deurganckdok, en niet enkel het verkeer van het Boemerangdok of het Winkelhaakdok.</i>
In het Havenmodel wordt alle verkeer, zowel van bestaande als nieuwe terminals, gemodelleerd. Deze output dient als input voor het infrastructuurontwerp (zie hierboven).	
02	Laad- en losbundel Krommenhoek <i>Hier wordt in deze "Inspraak" gepleit om transparant een realistisch voorstel van spooraansluiting met het Boemerangdok of Winkelhaakdok uit te werken die er op gericht is dit goederenverkeer vlot naar en langs de WOW verbinding te realiseren, en dit eveneens in het PON proces WOW in te brengen om als resultaat de realiteitszin met de hoofdspooraansluiting te kunnen evalueren.</i>
De laad- en losbundel waarnaar wordt verwezen, maakt geen onderdeel uit van het project WOW.	
04 – 07	Om die redenen kunnen wij niet akkoord gaan met de verdubbeling van 2 naar 4 rijvakken ter hoogte van de Blikken. De verdubbeling van de rijvakken staat ook haaks op het voornemen om het vrachtverkeer niet verder te laten toenemen.
Dit volgt uit het voorkeursbesluit. De Blikken blijft een 2x1 in functie van de bereikbaarheid van de aanwezige bedrijven. Aan de westzijde van de spoorlijn wordt een 2x1 voorzien voor verkeer dat naar het hoger wegennet een aansluiting wil.	
05	Het Havenmodel biedt een betere basis hiervoor, maar het is cruciaal dat dit geüpdatet wordt met een zo gedetailleerd mogelijke inschatting van de verkeersgeneratie van de nieuwe ontwikkelingen. Hierbij zijn de volgende elementen relevant: - Het gebruik van een realistische modal split voor de verschillende economische ontwikkelingen, rekening houdend met de specifieke multimodale bereikbaarheid en economische activiteit. - De concrete invulling van de logistieke/industriële zone Drie Dokken is nog niet duidelijk. Alfaport Voka vraagt zich af hoe de verkeersgeneratie hiervan ingeschat wordt?
De update van het Havenverkeersmodel is lopende. De verkeersgeneratie van de logistieke/industriële zone Drie Dokken wordt ingeschat op basis van kencijfers van het havenbedrijf en de modellering in het Havenmodel.	
05	Het is onvermijdelijk dat er bepaalde onzekerheden blijven bestaan, deze kunnen verholpen worden door de nodige sensitiviteitsanalyses uit te voeren, en bij het ontwerp van de verkeersstructuur uit te gaan van een worst case scenario.
Onzekerheden zijn er inderdaad. Een toetsing van de robuustheid van de effectbeoordeling is aan de orde, zodat ook de verkeersstructuur voldoende robuust wordt ontworpen. Echter moet er ook voor gewaakt worden dat de infrastructuur niet nodeloos overgedimensioneerd wordt.	
05	Ook de sturing van het verkeer heeft een impact op de routekeuze en bijgevolg de verkeersafwikkeling in het studiegebied. Er kan verwacht worden dat een deel van het huidige verkeer van/naar het Deurganckdok van de Westelijke Ontsluiting gebruik zal maken, zeker in geval van calamiteiten op de bestaande route. Het is belangrijk dat de wegenis voorzien is op deze verkeersstromen, de Kieldrechtsluis is

	hierbij ook een kritiek punt. Ook een goede sturing van het verkeer naar de Westelijke Ontsluiting in plaats van de Blikken is hierbij cruciaal.
Bij de doorrekeningen met het geüpdatet Havenverkeersmodel zal het model een prognose van de routekeuze maken, waardoor dit in beeld gebracht wordt.	

4.2.5.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Voor wat betreft 'spoor' en 'binnenvaart' zijn afzonderlijke capaciteitsstudies lopende. In PON WOW wordt hiernaar verwezen onder §2.5
- In het geüpdatet Havenverkeersmodel zit het autoverkeer en de vrachtverkeer. Met andere woorden enkel het gemotoriseerd wegverkeer. De basisdata van het Strategisch Verkeersmodel worden als basis gebruikt bij de update van het Havenverkeersmodel, waardoor deze gekoppeld zijn. Dit wordt beschreven in de PON onder §7.4.1.1.1
- Volgende effectgroep wordt toegevoegd:
 - o Effectgroep: 'Mobiliteitsaspecten verkeersleefbaarheid - aantal voertuigkilometers PW en VV.'

4.2.6 Categorie 6 Buffering

Nummer van de inspraakreactie	Inspiraakreactie
A10 – 04	Het vervolg van de studie dient voldoende aan te tonen in welke mate het ontwerp van de buffering bijdraagt aan geluidsmilidering.
Dit maakt deel uit van het verdere milieuonderzoek binnen discipline geluid (en gezondheid), en wordt dus meegenomen.	
03 – 04 – 07 – 14	Inrichtingsvarianten bufferdijk Onderaan p. 33 wordt het versturende effect (voor broedvogels in Putten West) van en 3-dubbele bomenrij op de bufferdijk verwaarloosbaar geacht ten opzichte van de reeds bestaande verstoring afkomstig van de interne wegenis in de natuurgebieden, spoorlijn, Blikken en in mindere mate de bestaande dijk. [...] Natuurpunt kan slechts akkoord gaan met de voorgestelde oplossingen indien door een bureau met deskundigheid op vlak van natuur en verstoring deze analyse opnieuw wordt gemaakt voor de situatie met de ingrepen, d.i. met de aanplant van de 3 bomenrijen aan de kant van het natuurgebied en het effect van het verwijderen van de wegenissen en gebouwen om zo op "passende wijze te beoordelen" of het effect van de aanplant wel degelijk wordt "gemitigeerd" door de voorgestelde maatregelen of niet. Verderop in het document (p.48) wordt het beplanten van de dijken zelf verwijderd uit het onderzoek aangezien de aanplantingen niet tot het project van de WOW worden gerekend, maar grotendeels voorafgaand aan de aanleg van de WOW zullen worden gerealiseerd. Natuurpunt kan niet akkoord gaan met deze "saucissonering" van de aanplant en verwacht een totaal beoordeling van de voorgestelde maatregelen. Het is een drogreden om deze aanplantingen niet aan voorliggend project te koppelen vanwege het feit dat deze eerder worden gerealiseerd. De directe aanleiding voor deze aanplant is immers wel degelijk de realisatie van de WOW en kan daar dus niet van worden losgekoppeld. De totaliteit van de buffering (dus inclusief voorafgaande aanplantingen) dient in het geïntegreerd onderzoek expliciet te worden onderzocht. Tot slot wordt nergens in de documenten een afweging gemaakt van het effect van de aanplant op het functioneren van deze terreinen als onderdeel van het netwerk van

	ecologische infrastructuur van het havengebied. In de huidige situatie vervullen deze dijken een belangrijke rol voor de instandhouding van de populatie Argusvlinder. Door het beplanten van de dijken zal deze functie grotendeels verloren gaan. Nergens wordt dit effect begroot, meegenomen of gemitigeerd. Natuurpunt verwacht dat er op z'n minst een natuurtoets wordt uitgevoerd waarbij mitigerende maatregelen worden onderzocht/voorgesteld. Natuurpunt is verbaasd dat de 3 voorgestelde bomenrijen worden aanzien als een afdoende buffering van het havengebied voor de achterliggende dorpskernen, polder en natuur. Met de voorgestelde beplanting wordt de visuele buffering beperkt tot de periode april – oktober. De rest van het jaar (ruwweg 5 maanden) is er geen sprake van buffering. Met een ondergroei van altijdgroene soorten zoals Wilde liguster en Hulst en/of klimplanten zoals Klimop zou dit al deels kunnen worden opgevangen. Een groot deel van het probleem dient echter ook in het havengebied zelf te worden aangepakt. Ook met betrekking tot de buffering van geluid brengt de voorgestelde beplanting slechts in beperkte mate soelaas. Andere geluidsbeperkte maatregelen zoals het toepassen van fluiterasfalt en ondergroei die voor een goede gelaagdheid zorgt van de aanplanting op de dijk kunnen hier voor een aanzienlijke verbetering zorgen. Mogelijk dient op bepaalde locaties bijkomende geluidswerende infrastructuur te worden voorzien. Tot slot, en niet in het minste, stelt de voorgestelde aanplant niet voor met betrekking tot buffering van fijn stof dat uit het havengebied afkomstig is. Een divers groenscherm met een goede gelaagdheid kan hier een zeer gevoelige verbetering betekenen. Natuurpunt verwacht dat het effect van zo'n gelaagde aanplanting wordt onderzocht in het geïntegreerd onderzoek om te kunnen afwegen ten aanzien van de voorgestelde monocultuur van Grauwe abeel in 3 afzonderlijke bomenrijen. Er komen weliswaar bomen op de dijk maar de bomenrijen aan de Drijdijck, die ook een bufferende werking hebben naar geluid en licht toe, worden allemaal gekapt. Daarmee is dit meer dan een nuloperatie. Voor de dorpskernen die nu reeds hinder ondervinden is dat veel te weinig. De buffer moet hoger, de bomenrijen aan Drijdijck moeten blijven staan. Zoals Omgeving in zijn rapport aangeeft is er historisch gezien heel veel bomenopslag verdwenen uit de polder, daarom is het systematisch kappen van alle bomen buiten het bufferdijck (Drijdijck, Putten west en Putten weide, Hogendijck en andere historische dijken) onnodig. Ook niet uit ecologisch opzicht. Het gaat hier hoofdzakelijk om historisch bewoonde percelen (nog bestaand, geheel of gedeeltelijk verdwenen) waar aanplantingen van hofbomen als fruitbomen, vlier en wilg erfgoedkundig en landschappelijk waardevol zijn. De keuze om dit kilometerlange lint te beplanten met Grijze abeel is nogal één-dimensioneel, te meer daar er in het verleden altijd variatie was. Waarom niet afwisselen met okkernoot, en echte inheemse bomen zoals eik en linde? Dat zal ook de recreant ten goede komen. Grijze abeel is in tegenstelling tot de studie van Omgeving niet inheems, maar afkomstig van Zuid-Europa. De keuze voor knotwilg op Drijdijck is niet houdbaar. Knotwilg is een waterbergende boom langs sloten en waterkanten, en is weinig functioneel op bufferdijken. De reden tot het verwijderen van de huidige bomenrij is arbitrair. Predatoren zullen nog altijd vanop de hoogte van de dijk en de lagere bomen hun prooi kunnen beloven. De EGD&P pleit voor behoud van de typerende bomenrij op Drijdijck, maar verwelkomt wel de nieuwe rij bomen op de bufferdijk ter hoogte van Drijdijck, maar betreurt het
--	--

	dat er een hapering is waar Drijdijk grenst aan Putten-West. Uit visueel en landschappelijk oogpunt is dit bedenkelijk. Hogendijk kan best behouden blijven in hoogte en herbeplant met bomen. Het was reeds bebost tot men enkele jaren terug alles heeft weggemaaid. Dit bos kan een meerwaarde worden met kleine poelen en een fiets- en wandelpad.
	Het zuidelijke deel van de bufferdijk zal voorafgaand aan de WOW gerealiseerd worden (zit mee in referentiesituatie op korte termijn). In functie van de voorafgaande vergunningsprocedure van dit zuidelijke deel wordt een voorafgaandelijke 'nota natuur' opgemaakt waarin de inrichting van bufferdijk met alle voorgestelde maatregelen zoals omschreven in de studie van Omgeving en overgenomen in de PON worden afgewogen op hun effecten. Zo ook de maatregelen zoals voorzien in het gebied Putten Weide en Putten West. Deze nota wordt opgemaakt door erkend deskundige biodiversiteit. Eventuele bijkomende of gewijzigde maatregelen met betrekking tot natuur zullen blijken uit dit vooronderzoek. Op deze manier wordt een geïntegreerde en deskundige afweging gemaakt op vlak van natuur van het gehele pakket van maatregelen gekoppeld aan de herinrichting van de bufferdijk. In de verdere vergunningsprocedure zal ook een milieubeoordeling gebeuren waarin ook andere milieuaspecten aan bod komen. De 'referentiesituatie op korte termijn' zoals beschreven in de onderzoeksmethodiek van de PON omvat dit voorafgaand gerealiseerde deel van de bufferdijk. Het milieuonderzoek beschouwt dus ook indirect de totaliteit van de buffering. In deze PON zal dan worden verwezen naar dit onderzoek met betrekking tot de buffer en het geheel aan milderende maatregelen dat zal gebeuren in functie van deze voorafgaandelijke vergunningsprocedure. De resultaten hiervan zullen als input dienen bij het verdere milieuonderzoek. Dit zal zo worden verduidelijkt en aangevuld. Het voorstel is om te beplanten met grauwe abeel (niet grijze abeel) en deze is weldegelijk inheems. Het is weldegelijk de bedoeling een continue bufferdijk aan te leggen zonder onderbrekingen. Voorliggende PON bevat een eerste voorstel met betrekking tot boomsoortkeuze. Deze zal op basis van gedetailleerd onderzoek (standplaatsvereisten, esthetiek en mogelijks andere factoren) verder bepaald worden.
03	Versnippering netwerk Ecologische Infrastructuur – rugstreeppad Het aanleggen van een nieuwe ontsluitingsweg tussen de Schoorhavenweg en het bestaande spoor (zoals beschreven op p. 39) zal voor een bijkomende versnippering zorgen van het netwerk van Ecologische infrastructuur, specifiek voor Rugstreeppad. Bij de aanleg van deze nieuwe infrastructuur dienen de nodige ontsnipperingsmaatregelen te worden voorzien zodat de verbinding tussen de poelen aan het rondpunt Haandorp en de Hoogschoorweg in verbinding blijven staan met het Spaans Fort.
	Dit maakt deel uit van het verdere milieuonderzoek binnen discipline biodiversiteit. De nodige maatregelen zullen moeten blijken uit dit milieuonderzoek.
03	Afwerking bufferdijk t.h.v. Spaans Fort Op p. 48 wordt gesproken over het verder ophogen van de zone tussen de dijken aan Spaans Fort. Er wordt hier niet besproken dat er hier (in het kader van het Soortenbeschermingsprogramma van de Antwerpse haven) 3 voortplantingspoelen voor Rugstreeppad liggen en dat deze wezenlijk onderdeel uitmaken van het netwerk van Ecologische infrastructuur. Het netwerk kan "verlegd" worden naar de buitenzijde van de bufferdijk, in het Spaans Fort zelf, maar dan zullen daar bijkomende poel(en) moeten worden aangelegd om het verlies van deze stapsteen op te vangen. Met name in het Spaans Fort, aan het pompstation Watermolen is er nog plaats voor aanleg van dergelijke poel. Eveneens op p. 48 wordt gesproken over definitieve afwerking van de bestaande bufferdijk net ten zuiden van de uitsprong tot een hoogte van 12m TAW. Deze dijk ligt

	momenteel op een hoogte van 17m TAW. Natuurpunt vraagt zich af waarom hier een afwerking op 12m TAW nodig wordt geacht. Op het talud en de top van de dijk staat immers een boscompensatie die werd aangeplant voor het verdwijnen van bos in Haasop.
De beschouwde zone voor verdere ophoging bufferdijk thv Spaans Fort is de zone die op vandaag nog niet of slecht gedeeltelijk is opgehoogd. Het betreft dus niet de zone die op vandaag al opgehoogd is en fungeert als boscompensatie. De beschouwde zone wordt weergegeven op figuur 4-12 in de PON. Dit zal tekstueel verduidelijkt worden.	
03	Natuurlijkheid Om maximaal kansen te geven aan bedreigde, havenspecifieke flora dienen de bermen te worden afgewerkt met (bij voorkeur schelpenrijk) voedselarme zandgrond. Inzaaien moet tot een minimum beperkt blijven. Waar nodig om erosie te voorkomen kan een grasmengsel van inheemse soorten worden gebruikt.
Vanuit het milieuonderzoek kunnen eventuele maatregelen of aanbevelingen met betrekking tot inrichting van de bermen naar voor komen.	
03	Verstoring natuurgebieden Met de aanleg van de nieuwe infrastructuur dient meteen ook de overlast van voornamelijk vrachtwagenbestuurders die overnachten langs de rand van de weg te worden aangepakt. Daarbij gebeurt het dat ze de natuurgebieden intrekken om zich te wassen of hun behoeften te doen. We vragen om in de eerste plaats daartoe de nodige sanitaire- en parkeerinfrastructuur voor deze mensen te voorzien, bij voorkeur op plaatsen zo ver als mogelijk weg van het natuurgebied.
Dit bestaand probleem zal samen met de parkeerproblematiek bekeken worden in CCL. De parkeerbehoefte moet in hoofdzaak op de eigen terreinen worden opgevangen. De westelijke ontsluiting op zich verergert de bestaande toestand niet. Mogelijkheden en randvoorwaarden worden daarom uitgewerkt in het kader van het projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover. De parking Ketenislaan is alvast gepland (maar geen onderdeel van project WOW).	

4.2.6.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Aanvulling onder §4.2.3 mbt mogelijke impact op voortplantingspoelen voor rugstreeppad thv Spaans Fort.
- De beschouwde zone voor verdere ophoging bufferdijk thv Spaans Fort is de zone die op vandaag nog niet of slecht gedeeltelijk is opgehoogd. Het betreft dus niet de zone die op vandaag al opgehoogd is en fungeert als boscompensatie. De beschouwde zone wordt weergegeven op figuur 4-12 in de PON. Dit zal tekstueel verduidelijkt worden onder §4.2.3.
- Vanuit het milieuonderzoek kunnen eventuele maatregelen of aanbevelingen met betrekking tot inrichting van de bermen naar voor komen. Dit wordt verduidelijkt in de PON onder §4.2.3.

4.2.7 Categorie 7 Onderzoeksmethodiek

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A07	Het agentschap [Vlaio] heeft geen verdere opmerkingen bij de aanpak van het geïntegreerd onderzoek of de onderzoeksmethodiek, maar vraagt bij dit laatste aspect wel maximaal de ruimtelijk economische aspecten en dan met name de invloed op (bestaande) bedrijvigheid mee te nemen, vooral onder hoofdstuk 14. Voor dit aspect

	gaan we er tevens vanuit dat deze specifieke belangen voldoende afgewogen worden binnen het proces van het routeplan 2030. Afstemming hiermee is dan ook een belangrijk gegeven.
Ruimtelijk economische aspecten zullen in het verdere milieuonderzoek aan bod komen binnen de discipline mens-ruimtelijke aspecten.	
A08	In deze PON WOW worden verschillende scenario's met elkaar vergeleken. Zo wordt het ontwikkelingsscenario CCL 2030 meegenomen. Het is belangrijk dit scenario volwaardig mee te beschouwen (o.a. modellering voor de relevante disciplines). In enkele disciplines is het immers wat onduidelijk op welke wijze dit ontwikkelingsscenario onderzocht wordt. Bovendien gaan we er hier van uit dat het om een worst case analyse gaat ivm de mogelijke ontwikkelingen binnen het ganse ECA-verhaal. Indien dat niet het geval is, moet de methodiek bijgesteld worden.
In PON discipline lucht staat aangegeven dat dit mee kwantitatief beoordeeld zal worden Het ontwikkelingsscenario wordt als een volwaardig scenario mee in beschouwing genomen. Dit wordt dus kwantitatief benaderd binnen de daartoe relevante disciplines (mobiliteit, geluid, lucht..). Dit zal in de PON verder worden verduidelijkt onder §6.7.4.	
A08	Momenteel is het onvoldoende helder welke precieze inhoud de verschillende scenario's hebben en welke aannames gehanteerd worden in de beoordeling van de verschillende disciplines. Wat houdt het referentiescenario 2030 in? Wat is korte termijn? Hoe komt men tot dit scenario, volgens welke aannames (socio-economisch-demografisch)?
De aannames zullen verduidelijkt worden en waar nodig in overleg met de betrokken adviesinstanties bij de verdere uitwerking van het onderzoek verder worden uitgewerkt.	
A08	Op p. 51 wordt voor het eerst melding gemaakt van de spoorbundel/wachtbundel Verrebroek Bovendien is het in de bespreking van de onderzoeksmethodologie niet altijd even duidelijk hoe de impact van deze spoorbundel zal geëvalueerd worden, bijvoorbeeld naar geluid?
Bundel Verrebroek wordt als ontwikkelingsscenario meegenomen in het geïntegreerd onderzoek. In de PON wordt bij de methodiek van de verschillende disciplines aangevuld hoe impact sporenbundel zal onderzocht worden.	
A08	Hinder en geluid In het voorkeursbesluit (p.57) is er sprake van geluidstoename en luchtemissies ter hoogte van Verrebroek. Deze impacten komen onvoldoende helder naar voren in het hoofdstuk over het actieprogramma. Gelieve expliciet melding hiervan te maken op p.54. Waarom worden er op p.20 geen eisen inzake geluidsarm wegdek opgenomen? Dit is een duidelijke milderende maatregel uit het voorkeursbesluit. De CCL wordt beschouwd als een ontwikkelingsscenario. Op p.99 is de tekst onder 8.5.2 ietwat misleidend omdat er eerst sprake is van de evaluatie van 2 geplande situaties. In de paragraaf eronder wordt dan gesproken over de beoordeling van het ontwikkelingsscenario CCL 2030. Elk van de drie scenario's wordt toch gelijkwaardig beoordeeld? Voor de beoordeling van de geluidsimpact is immers dat ontwikkelingsscenario cruciaal. P.54: 'Onderzoek naar de toename van spoorweggeluid (in de nabijheid van de Westelijke Ontsluiting) op de voornaamste spoortrajecten voor goederenverkeer' wordt opgenomen als actie. Deze actie beperkt zich in het voorkeursbesluit echter niet tot

	enkel de nabijheid van de Westelijke ontsluiting. Zoals boven in dit advies aangegeven dient dit mee beoordeeld te worden bij de cumulatieve effecten in de PON CCL. P.64: Er wordt enkel melding gemaakt van het geluidsactieplan voor wegverkeer. Ook het geluidsactieplan voor spoorwegverkeer is van toepassing. Bij de beschrijving van de methodologie van de discipline ‘geluid en trillingen’ willen we nog een aantal aandachtspunten en vragen naar voren brengen. De keuze van de meetpunten werd niet gemotiveerd. Het betreft in veel gevallen echter niet de dichtstbijzijnde woningen. Is hier een reden voor? (bijvoorbeeld afscherming van de dichtste woningen? Dit blijkt niet duidelijk uit het beschikbare kaartmateriaal) Er wordt aangegeven dat meetpunt 2 gelegen is in een industriegebied. Doch in de geplande situatie komt dit te liggen in natuurgebied, hetgeen wellicht meer stilte zal vereisen. Meetpunt 3 is gelegen in een zone op minder dan 500m van een industriegebied. Voor dergelijke zone gelden andere normeringen. Reeds cfr. de S-MER wordt geluidsoverlast verwacht ter hoogte van Saftingen. Is het daarom mogelijk een 4^{de} meetpunt te voorzien, ook ter hoogte van Saftingen, maar net buiten de ‘500m zone’? De termen ‘richtwaarde’, ‘milieukwaliteitsnormen’, ‘toetsingswaarden’, ... worden allen door elkaar gebruikt. Gelieve de correcte termen te gebruiken op de correcte plaats. Richtwaarden (bijlage 4.5.4 van titel II van het VLAREM) zijn enkel van toepassing voor ingedeelde inrichtingen en niet voor verkeerslawaaï, er is geen ‘toetsingswaarde’ voor ingedeelde inrichtingen. Omgevingsgeluid kan getoetst worden aan de milieukwaliteitsnormen. P.93: Welke autonome ontwikkelingen zitten vervat in het Havenmodel 2030? P.94 e.v.: De opgenomen geluidsbelastingkaarten voor wegverkeer zijn niet gebiedsdekkend en betreffen enkel de belangrijke wegen (> 3.000.000 voertuigpassages per jaar). De wegen in de Waaslandhaven voldoen niet aan dit criterium. Het is dus moeilijk om uitspraken te doen over het geluidsklimaat rond deze wegen op basis van deze kaarten.
	Zie hoger: Het ontwikkelingsscenario wordt als een volwaardig scenario mee in beschouwing genomen. Dit wordt dus kwantitatief benaderd binnen de daartoe relevante disciplines (mobiliteit, geluid, lucht..). Dit zal in de PON verder worden verduidelijkt onder §6.7.4. Geluidsactieplan voor spoorwegverkeer wordt aangevuld bij het beleidskader en de juridische context §5.3. Inderdaad, dit actieplan wordt in het verdere verloop meegenomen en besproken waar relevant worden acties hieruit gekoppeld De meetpunten liggen in de onmiddellijke omgeving van Blikken en het nieuwe tracé, om de huidige situatie in kaart te brengen. In het computersimulatiemodel van de huidige en de geplande situatie kunnen bijkomende evaluatiepunten t.h.v de verschillende woonkernen en woonkorrels genomen worden. In PON WOW worden 3 meetpunten voorzien, in PON CCL worden 4 meetpunten voorzien, waarvan 1 op min of meer dezelfde locatie (Saftingen); In samenspraak met de gemeente Beveren wordt 1 van de 2 meetpunten in Saftingen verplaatst naar een meetpunt in Verrebroek. De gemeente Beveren voert momenteel onderzoek in Kieldrecht. Mogelijk kan data uitgewisseld worden in het kader van inventarisatie van huidige situatie.

De terminologie wordt gecontroleerd en gecorrigeerd waar nodig in het vervolgtraject.

Het studiegebied voor geluid en trillingen komt verder overeen met het studiegebied mobiliteit. De mobiliteitsgegevens vormen immers de input voor de geluidsmodellering.

Onderstaande autonome ontwikkelingen zullen vervat zitten in het Havenmodel 2030 (BAU 2030). Deze zullen worden verduidelijkt bij de verdere uitwerking van het geïntegreerd onderzoek (MER).

- Algemene groei haven en nieuwe achtergrond matrix uit regionaal model voor doorgaand verkeer
- Toekomstige activiteiten havenzones
- Infrastructurele ontwikkelingen:
 - o Oosterweel: In het havenmodel wordt de infrastructuur gemodelleerd zoals voorgesteld in de project atlas die online beschikbaar is: <https://lat.projectatlas.app/oosterweelverbinding>
 - o Aanpassingen Royerssluis
 - o A12, 2TMT : de aanpassingen aan de A12 en de 2e Tijsmanstunnel worden niet meegenomen in dit model
 - o E34: aansluiting Waaslandhaven-West volgens variant A (dubbel volwaardig complex, rondweg Vrasene takt tussen complex en dorp Vrasene aan op bestaande N451) . De tak "WOW" Sluit als T-kruispunt aan op de bestaande Schoorhavenweg.
 - o Lokale aanpassingen:
 - Complex Waaslandhaven-Noord: extra rijstrook afrit vanuit Beverentunnel tot VRI. Verlengen afrit komende vanuit Liefkenshoektunnel heeft geen impact op model
 - Oosterweelsteenweg x Noorderlaan: dubbele rechtsaf richting Noorderlaan
 - Oosterweelsteenweg x Vosseschijnstraat: aangepaste belijning en VRI
 - Noorderlaan x Zomerweg: compacter kruispunt (2 kruispunten) met nieuwe (standaard) VRI's
 - Steenlandlaan x toegang ADPO: nieuwe (standaard) VRI + afslagstroken
 - Blauwhoefstraat x Noorderlaan: kruispunt niet in model, rijstroken Noorderlaan wel aangepast
 - Tijsmanstunnel-West enkelrichting (tegenwijzersin) van halte fietsbus tot Evonik

A08 – 03

Lucht en klimaat

[...] Het is onduidelijk hoe de impact op klimaat zal onderzocht worden. Op p.76 wordt aangegeven dat klimaat zal geïntegreerd worden in de relevante disciplines. Enkel bij de discipline lucht wordt er kort aangegeven dat CO2 louter op emissieniveau in kaart wordt gebracht. Bij de andere relevante disciplines is het raden hoe hiermee zal worden omgegaan in het MER. Nochtans is de uitbouw van een klimaatrobuust transportnetwerk een onderdeel van het actieprogramma opgenomen in het voorkeursbesluit (zie p. 55 van dat voorkeursbesluit). Wellicht is het toch beter een en ander te bundelen in een apart hoofdstuk klimaat.

Het is niet steeds duidelijk hoe alle impactbeoordelingen (referentie versus alternatief) van de verschillende scenario's zullen verlopen. Het correct toetsen aan het beoordelingskader van het richtlijnenboek Lucht en richtlijnenboek Mens-Gezondheid is van belang.

Onderzoek naar milderende maatregelen kan noodzakelijk zijn op basis van het toetsen van de impact aan het significantiekader van Lucht. Milderende maatregelen kan ook noodzakelijk zijn om invulling te geven aan de beleidsmatige randvoorwaarden. In de discipline lucht en klimaat betreft dit de doelstellingen uit het Vlaams luchtbeleidsplan 2030, het Vlaams Energie-en klimaatplan 2021-2030 en de Vlaamse klimaatstrategie 2050 (inclusief de subdoelstellingen die gedefinieerd werden voor bepaalde sectoren of activiteiten). Voor alle geplande activiteiten die een relevante impact hebben op het

	behalen van deze doelstellingen, dient bijgevolg mildering onderzocht te worden. Uit het Strategische MER bleek dit reeds het geval te zijn voor NOx en CO2. Hierbij is het ook belangrijk dat nagegaan wordt of de keuze van mildering de lange termijn doelstellingen niet hypothekeert en dus toekomstbestendig (robuust) is. Hierbij wordt specifiek verwezen naar de lange-termijn-doelstelling-en van zowel het luchtplan als de klimaatstrategie.“ Klimaatrobustheid Natuurpunt verwacht dat het ontwerp zo maximaal mogelijk zal leiden tot de aanleg van een klimaatrobuste infrastructuur. Daarbij dient: • Een verhardings- / onthardingsbalans te worden opgemaakt en gezocht naar mogelijkheden op LSO of elders in Vlaanderen om te ontharden. • Een volledige regenwateropvang te worden voorzien die na zuivering met vuilvang en vetafscheider maximaal ter plaatse wordt geïnfiltreerd in de bodem om verdroging tegen te gaan. Maximale infiltratie is immers een ontwerp principe (p. 21). De bermen kunnen dusdanig ontworpen worden dat ze maximaal kunnen dienen als infiltratiezones.
	Beoordeling van de luchtemissies wordt uitgevoerd tov de Vlaamse Lucht- en klimaatsbeleidsplannen. Dit zal meer expliciet in PON opgenomen worden. Impactbeoordeling van elk scenario wordt uitgevoerd door verschil met relevante referentie situatie te bepalen. De relevantie van de verschillen wordt in de discipline lucht beoordeeld ten opzichte van het toetsingskader opgenomen in RLB-lucht. De relevantie van het verschil emissies tussen geplande situatie en referentie situatie wordt beoordeeld ten opzichte van het Vlaams luchtbeleidsplan 2030 en het Vlaams Energie-en klimaatplan 2021-2030. Onderzoek naar MM in discipline lucht wordt gekoppeld aan: • De relevantie van de impact • De relevantie van de emissies Zal meer expliciet in de PON opgenomen worden. Relevante aspecten rond klimaat zullen worden aangevuld bij de desbetreffende disciplines in de PON in de vorm van een klimaatreflex (disciplines bodem, water, lucht en biodiversiteit). Het betreft hierbij enerzijds de wijze waarop het project kan inspelen op veranderende klimaatcondities (klimaatadaptatie), relevant voor disciplines oppervlaktewater. Anderzijds gaat het om het tegengaan of terugdringen van de klimaatopwarming door het reduceren van de uitstoot van broeikasgassen (klimaatmitigatie). Dit is relevant voor discipline lucht. Bij de verdere uitwerking van het MER zullen de aspecten rond klimaat geïntegreerd worden in een discipline overschrijdend hoofdstuk. Binnen dit hoofdstuk zal het effect in het licht van een veranderend klimaat kwalitatief worden nagegaan. Aan de hand van het ontwerp kan in de uitwerkingsfase de balans verharding worden opgemaakt. De impact ervan zal aan de hand daarvan bepaald kunnen worden. Daarna kan de noodzaak tot ontharding of andere milderen bepaald worden.
A08	Onroerend Erfgoed Voor de beoordeling van de scenario's van de PON Westelijke Ontsluitingsweg hebben wij ons geconcentreerd op de landschappelijke inpassing, aangezien er bij geen van de trajecten beschermd erfgoed in gevaar komt. De voorstellen voor de inpassing zijn degelijk onderbouwd en houden voldoende rekening met de historische relictten die aanwezig zijn in de polder.

	Gelet op de grote historische waarde van het wegenpatroon in de polder die gebleken is uit de voorgaande studies, wensen wij wel aandacht te vragen voor de opheffing van de Middenstraat tussen Putten Weide en Putten-west. Er is geen bezwaar tegen het verwijderen van de bestrating, maar we vragen het tracé van de weg in de mate van het mogelijke zichtbaar te houden in het landschap, bv. als een pad. Dit zal de leesbaarheid van het landschap ten goede komen. Ondertussen is de omgeving van het aangrenzende Hof ter Walle reeds gewijzigd. Een behoud van het wegtracé kan helpen om de historische context van het monument toch voldoende te bewaren.
Er zal met dit aandachtspunt rekening worden gehouden bij de verdere uitwerking van het ontwerp.	
A08	Water Onder het luik wijziging oppervlaktewaterkwantiteit (p.115 bovenaan) wordt vermeld dat de benodigde buffercapaciteit benaderend wordt berekend. Vermits het projectbesluit eveneens de vergunning voor de aanleg van de WOW zal bevatten, volstaat dit niet en dient meteen ook getoetst aan de geldende bepalingen ter zake, nl. de gewestelijke stedenbouwkundige verordening inzake hemelwaterputten, infiltratievoorzieningen, buffervoorzieningen en gescheiden lozing van afvalwater en hemelwater (BVR 5/07/2013). Vervolgens zal het project ook meteen de nodige voorzieningen dienen te bevatten om hieraan te voldoen. Gevraagd wordt om aan te geven of er oppervlaktewaterlichamen zijn die kunnen beïnvloed worden door het project. Indien dit het geval is, moet aangegeven worden in welke toestand ze zich bevinden volgens de beoordeling in het kader van de derde stroomgebiedbeheerplannen. Voor de beoordeling van de mogelijke effecten van een project wordt verwezen naar de tussentijdse richtlijnen van de CIW voor het onderzoek naar de effecten op de toestand van waterlichamen. Voor de aanleg van de wegenis en de afwatering moet voldaan worden aan de code van goede praktijk voor het ontwerp, de aanleg en het onderhoud van rioleringsystemen om negatieve effecten op de afstroming en infiltratie van hemelwater te vermijden. Hierbij moet zo maximaal mogelijk ingezet worden op de infiltratie van het afstromend hemelwater. Dit moet aangetoond worden in het onderzoeksrapport.
Eventuele impact ten aanzien van oppervlaktewaterlichamen worden behandeld in het MER binnen de discipline Water (aspecten oppervlaktewaterkwantiteit, oppervlaktewaterkwaliteit). De vermelde gewestelijke stedenbouwkundige verordening is niet van toepassing op openbare wegenis. Bij de realisatie van het project zal natuurlijk wel rekening gehouden worden met de achterliggende principes, de codes van goede praktijk en het decreet Integraal Waterbeheer.	
A08	Mens- ruimte In de te onderzoeken effectgroepen ontbreekt de effectgroep 'impact op belevingswaarde'. Hoe zal in deze discipline en haar verschillende effectgroepen het onderzoekaspect van ruimtelijke kwaliteit voldoende aan bod komen? Meer specifiek wensen we dat ook volgende aspecten worden onderzocht: - Hoe past het project functioneel in zijn omgeving, nl. tussen de bestaande en reeds geplande functies? - Hoe sluit de schaal van het project aan bij zijn omgeving? - Hoe wordt de grondinname getoetst aan de goede ruimtelijke ordening (bv. het bewaren van openheid en efficiënt ruimtegebruik)? - Hoe worden visueel-vormelijke elementen onderzocht? Niet alleen verhard en verder ruimtebeslag verhindert waterinfiltratie. Het wegnemen van bestaande beplanting, bv. door aanlegwerken, en het wijzigen van de

	bodem, bv. door ophoging, veroorzaken verdroging en belemmeren bijgevolg ook de waterinfiltratie. Waar wordt de problematiek van verdroging onderzocht? Hoe kan de inname van poldergrond, van open ruimte en de verdere versnippering van de open ruimte zoveel mogelijk worden beperkt? De nieuwe ontsluitingsweg vanaf Hogendijk naar de polder zal grotendeels langs de toekomstige bufferdijk lopen, maar ter hoogte van het complex Hogendijk maakt hij toch een bocht in de polder om zo loodrecht op de WOW aan te sluiten. Pagina 127 vermeldt dat bijkomende versnippering eerder beperkt zal zijn, maar dit lijkt niet op te gaan voor deze nieuwe weg. Hoe wordt een ‘verrommeling’ van het landschap vermeden? Nieuwe weginfrastructuur leidt immers tot signalisatie, verlichting, constructies gekoppeld aan de infrastructuur... Zullen de bedrijven langs de Blikken voor langzaam verkeer bereikbaar zijn op een aangename en heldere manier? Op welke manier wordt dit onderzocht? Waar wordt het bundelingsprincipe uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen getoetst? Hoe zal de aansluiting van de WOW op de bestaande wegenis (Sint-Antoniusweg) precies gebeuren (zie figuur 4-1, p. 37)? Nu is er een verwarrende situatie met 2 rotondes? Hopelijk lost het ontwerp voor de WOW deze onduidelijke situatie op. Jammer dat hiervan geen kaartje is toegevoegd, terwijl dat wel is gedaan voor de aansluiting op de Schoorhavenweg, die nochtans eenvoudiger is (zie figuur 4-3). Waar in het effectenonderzoek komt deze manier van “lezen van de infrastructuur” aan bod? P. 128 vermeldt dat “De winst aan transportfuncties wordt steeds positief beoordeeld indien de behoefte ervan is aangetoond.” De WOW is geselecteerd in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen als primaire II. Toch dient het extra ruimtebeslag, het verlies aan open ruimte, aan ruimte voor waterinfiltratie, aan ruimte voor ecologische infrastructuur de winst aan transportfunctie te relativeren. Bovendien dient te worden onderzocht of de ruimte efficiënt is gebruikt (zuinig ruimtegebruik) of het ontwerp voor de weginfrastructuur niet te kwistig omspringt met de ruimte. Op welke wijze wordt de landschappelijke buffering onderzocht? Het deel van de bufferdijk tussen het complex Hoge Dijk en Schoorhavenweg zit in dit projectbesluit en niet in het projectbesluit CCL.
	Aspecten met betrekking tot belevingswaarde, visuele aspecten komen aan bod binnen disciplines mens-ruimte. De effectgroep ‘gebruikskwaliteit’ zal hierbij hernoemt worden naar ‘ruimtebeleving’ en gebruikskwaliteit wordt samengevoegd met effectgroep ‘ruimtegebruik’. Elementen met betrekking tot functionele inpassing, schaal, versnippering, barrièrewerking komen aan bod binnen de effectgroep ‘wisselwerking met ruimtelijke context’. Ook aspecten met betrekking tot bereikbaarheid van functies aan bod (obv input vanuit discipline mobiliteit). Dit zal worden verduidelijkt in de PON. De impact van eventuele ‘verrommeling’ van het landschap zal bij de uitwerking van het MER worden bekeken. Aspecten met betrekking tot eventuele verdroging worden behandeld binnen de discipline water. Eventuele effecten hiervan op biodiversiteit of andere functies (landbouw) zullen dan behandeld worden in de disciplines biodiversiteit en mens – ruimte. Zowel de winst als verlies aan functies worden behandeld in het aspect ruimtegebruik. De beoordeling hiervan zal moeten blijken uit het verdere milieuonderzoek. Visuele aspecten van de buffering komen aan bod in disciplines mens – ruimte (ruimtebeleving) en landschap (perceptieve kenmerken)
A08	Bijlage LUCHT

	Het is niet duidelijk aan welke lucht- en klimaatdoelstellingen op Vlaams niveau, opgenomen in verschillende beleidsplannen, zal getoetst worden en op welke manier. Achteraan deze bijlage bezorgen wij een geactualiseerd overzicht. We merken dat de bijlage 20.5 van de PON niet overal actueel is.
Update van de bijlage wordt voorzien. Hierbij zal expliciet verwezen worden naar hoger vermelde doelstellingen	
A10 – 04 – 07	Het studiegebied voor geluid (p.91) moet ruim genoeg genomen worden zodat ook de effecten op Verrebroek en Kieldrecht voldoende onderzocht worden. De gemeente moet nauw betrokken worden bij het bepalen van de meetpunten en de gehanteerde methode en vraagt minstens bijkomende punten te voorzien in beide dorpskernen. De effecten op het stijgen van de spoorweg tussen de Middenstraat en Putten Hoog moeten verder gedetailleerd worden. Momenteel blijkt uit de nota's onvoldoende dat de buffering in deze zone verhoudingsgewijs stijgt.
In de PON zal duidelijker vermeld worden dat de gemeenten zullen betrokken worden bij het bepalen van de meet- en evaluatiepunten.	
A11	Mogelijks zijn er wel beperkte delen van landbouwpercelen gelegen in deze infra-structuurzone. Daarom stelt het departement Landbouw en visserij wel voor om dit duidelijk te onderzoeken en op te nemen in de nota. Het is belangrijk om ook milde-rende voorwaarden te voorzien voor de betrokken landbouwers omwille van vb. vroegtijdig stoppen met landbouwgebruik met als resultaat opbrengstverlies. Het is belangrijk om de betrokken landbouwers hiervoor te vergoeden en om hen tijdig op de hoogte te brengen van het voorziene tijdstip van de werken. Ook is het van belang dat landbouwers steeds toegang krijgen tot hun percelen en dit zowel tijdens de wer-ken als na de werken. Indien nodig, dan kan het departement Landbouw en Visserij een LIS opmaken voor dit project. De shapefile dient hiervoor overgemaakt te worden van het project-ge-bied.
Aspecten met betrekking tot ruimte-inname van eventuele landbouwpercelen zal aan bod komen binnen effectgroep 'ruimtegebruik' binnen disciplines mens-ruimte. Hierbij kan een LIS als input gebruikt worden. Dit zal worden aangevuld in de PON. Aspecten met betrekking tot bereikbaarheid komen aan bod in effectgroep 'wisselwerking met ruimte-lijke context'. De noodzaak voor eventuele milderende maatregelen ifv landbouw zal blijken uit de verdere milieube-oordeling.	
A11	Verder is naast de rechtstreekse ruimtelijke inname ook belangrijk dat er onderzocht wordt welke effecten de vooropgestelde maatregelen zullen veroorzaken in de aan-grenzende gebieden. Zo staat er op pagina 53 in de projectonderzoeksnota dat er een aangepast peilbeheer in het poldergebied zal ontstaan, met zo maximaal mogelijk in-zetten op de infiltratie van hemelwater. Het is echter cruciaal dat dit in overleg met de landbouwsector gebeurt. Zo zal er te allen tijde over gewaakt moeten worden dat professionele landbouwactiviteiten in deze polder kunnen plaatsvinden. Het aanpas-sen van het peilbeheer kan ernstige gevolgen hebben voor deze landbouwers. Dit dient verder onderzocht en uitgewerkt te worden, maar het streefdoel moet hier een minimale impact op landbouw zijn. Naast het aangepast peilbeheer geldt deze opmerking ook voor de verzilting.
Indien aangepast peilbeheer noodzakelijk zal zijn zal de impact hiervan op de landbouwfunctie aan bod komen binnen discipline mens-ruimte.	

A11	Op figuur 1-2 wordt via een gearceerde rode kleur de zoekzone aangeduid van de natuurcompensaties. Zo goed als het volledige gebied is in professioneel landbouwgebruik. Het is dan ook essentieel dat het duidelijk is wat er gecompenseerd moet worden, hoe groot deze compensatie zal zijn en waar deze compensatie zal komen. Ook moet er aangegeven worden of professionele landbouw nog een plaats heeft in deze compensatiegebieden.
Dit maakt deel uit van het geïntegreerd onderzoek.	
05	Het is positief dat deze scenario's als doelstelling hebben om de afstemming met andere projecten te faciliteren. Alfaport Voka vraagt zich echter af op welke manier deze verschillende situaties onderling vergeleken zullen worden, en op welke manier deze vergelijkingen het onderzoek zullen beïnvloeden.
De PON beschrijft voor de verschillende milieudisciplines hoe de verschillende 'scenario's' zullen beoordeeld, en dus indirect ook vergeleken worden. De scenario's worden volgende dezelfde systematiek beoordeeld volgens de richtlijnen van team mer.	
03	Op p. 27 wordt gesteld dat de bestemmingswijziging van Putten Weiden van bedrijvigheid naar natuurgebied wel op planniveau dient te worden onderzocht omdat er in dit gebied immers geen te beoordelen ingrepen gepland zijn die vergund worden via het projectbesluit. Natuurpunt wenst er op te wijzen dat het project WOW op zich sowieso een impact heeft op de aanpalende natuurgebieden Spaans Fort, Drijdijk, Putten West en Putten Weiden en dat in principe de impact van deze ontwikkeling op deze natuurgebieden op passende wijze dient te worden beoordeeld. [...] Bovendien dienen ook eventuele milderende maatregelen (voor de aanleg WOW, maar ook voor de aanleg en beplanting van de bufferdijk) zoals het verwijderen van Middenstraat en Oud Arenbergstraat, het slopen van leegstaande gebouwen in Putten Weide en het verleggen van de dijk aan Drijdijk ook kunnen vergund worden.
Impact op aanpalende natuurgebieden komt bij de verdere uitwerking aan bod binnen de discipline biodiversiteit. Een deel van de buffering en de compenserende maatregelen zitten in een voorafgaande vergunningsprocedure. Zoals aangegeven in categorie buffering wordt voorgesteld om de milieu-impact in deze fase meer gedetailleerd uit te werken dan de 'standaard project-mer-screening', alsook een afweging te maken van inrichtingsalternatieven voor deze bufferdijk zoals beschreven in de PON. Er zal een passende beoordeling worden uitgevoerd tijdens de uitwerkingsfase.	
03	Inrichtingsalternatieven Putten Hoog Voor beide alternatieven (p. 29-30) dient te worden onderzocht wat de impact is op de grondwaterdruk in het natuurgebied Putten Weide. De zilte kwel mag niet worden verdrongen door een bijkomende zoete kweldruk uit Putten Hoog.[...] Indien de eventuele natuurwaarden in Putten Hoog moeten kunnen meegerekend worden als compensatie voor de verliezen in het VR-gebied moet de garantie gegeven worden dat deze natuurdelen broedwaardig, dus verstoringsvrij kunnen gehouden worden. Een inrichting die zeker kan geïntegreerd worden in dergelijke grote zandstock is een locatie waar oeverwaluven kunnen nestelen. [...]
Eventuele impact op de grondwaterdruk zal bij de uitwerking van het MER worden bekeken binnen discipline water. Een participatief traject voor de invulling van deze ruimte is voorzien.	
A08	Lucht Zowel het totaal extra aantal voertuigkilometers voor alle studiegebieden mee in kaart brengen voor de verschillende onderzochte situaties. Naast de totale cijfers ook een opsplitsing maken naar goederen- en personenverkeer.

Het totaal aan voertuigkilometers zal in kaart worden gebracht voor de verschillende bestudeerde scenario's. Eveneens zal er een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen personenvervoer en vrachtvervoer.

A08

Lucht: Berekening en beoordeling ontwikkelingsscenario

2030 – Ontwikkeling ECA	Intensiteiten uit toekomstscenario geüpdatet Havenmodel 2030 • Geen WOW • Geen CCL ▪ Wel autonome ontwikkelingen en infrastructurele aanpassingen zoals Oosterweel	Intensiteiten uit geüpdatet Havenmodel 2030 mits toevoeging WOW en CCL • Wel WOW • Wel CCL ▪ Wel autonome ontwikkelingen en infrastructurele aanpassingen zoals Oosterweel	Delta berekenen
-------------------------	---	---	-----------------

vertaalslag gelegd zal worden naar verder onderzoek van milderende maatregelen. Alle situaties die binnen het PON WOW onderzocht worden, met andere woorden alle impactberekeningen (geplande versus referenties), dienen aan deze toets onderworpen te worden en in het MER gerapporteerd te worden.

Er dient opgemerkt te worden dat uit deze berekening niet de impact van de WOW kan afgeleid worden, maar enkel de combinatie van WOW met CCL, waardoor in feite automatisch een nadeliger beoordeling zal volgen (omwille van CCL). Dit terwijl de WOW wel op bepaalde locaties positieve effecten met zich zou kunnen meebrengen. Als er een significant negatieve impact zou ontstaan dan zou dit ook betekenen dat er MM moeten onderzocht worden, die dan in feite betrekking zullen hebben op CCL. Terwijl de MER wel over de WOW gaat.

Een modelberekening van CCL en haar verkeersafwikkeling zonder WOW is niet redelijk en zal tot verwarring leiden. De luchtmodellering zal in zijn totaliteit plaatsvinden met input van mobiliteit. De hier vermelde beoordeling van WOW kan kwalitatief uitgevoerd worden en zo de score nuanceren.

A08	Lucht: beoordeling cfr tabel 9.2 Paragraaf onder tabel 9.3 is niet in overeenstemming met het richtlijnenboek en dient geschrapt te worden. De beoordeling van afzonderlijke wegsegmenten dient te gebeuren conform tabel 9.2.
-----	--

De paragraaf waarnaar verwezen wordt heeft wel degelijk betrekking op tabel 9.2. en niet op tabel 9.3. Bij tabel 9.3 staat duidelijk aangegeven dat er geen link is met onderzoek naar MM, bij tabel 9.2 staat wel dat er een link is tussen impact en onderzoek naar MM. Parameter kan wel degelijk behouden blijven maar best onder tabel 9.2 te plaatsen.

A08	Lucht: beoordeling cfr tabel 9.2 Volgende tekst dient vervolgens geschrapt te worden: 'Er wordt geen link met het stellen van milderende maatregelen gelegd. De deskundige Lucht is er wel toe gehouden om in het onderzoek de noodzaak aan milderende maatregelen te beoordelen en rapporteren.'
-----	---

Paragraaf heeft betrekking op tabel 9.3 en kan wel behouden blijven gezien er geen link is tussen impact hogere percentielen en onderzoek naar MM. Is m.i. ook zo opgenomen in RLB-lucht.

A08	Lucht: beoordelingswijze emissies P107. Inzake emissies dient het beoordelingskader toegepast te worden conform het S-MER van CP ECA.
-----	---

Het is niet aangewezen om dit beoordelingskader van het S-MER te gebruiken, gezien elke "bron" hierbij afzonderlijk beoordeeld zou moeten worden, en hierdoor onlogische gevolgen kunnen ontstaan. Cfr onderstaand theoretisch/hypothetisch voorbeeld, waarbij een extra emissie van 3 ton/jaar afkomstig van

wegverkeer weinig relevant is (score -1), maar een extra bijdrage van slechts 1,1 ton/jaar van het spoor absolute MM vereist gezien score -3!

NOx	vrachtverkeer	Spoor vrachtvervoer
Emissies referentie, ton/jaar	100	10
Wijziging emissies, ton/jaar	3	1,1
Relatieve wijziging, %	3%	11%
impact	Beperkt negatief (score -1)	Aanzienlijk negatief (score -3)
Impact op onderzoek MM	Minder relevant	Absoluut noodzakelijk

Relevantie van de wijziging van de emissies heeft betrekking op de totaliteit van de emissies.

Wat niet wil zeggen dat deze niet apart in kaart zullen gebracht worden.

Bij de beoordeling van de emissies zal in eerste instantie de relevantie van de emissies beoordeeld worden in het geheel van de emissies. Vervolgens worden voor de verschillende types bronnen een aansluitende beoordeling opgenomen worden in functie van de relevantie van elk van deze deelbronnen, in het licht van de (sub)doelstellingen zoals geformuleerd in de Vlaamse lucht- en klimaatsbeleidsplannen, Deze beoordeling wordt uitgevoerd op basis van een experten-oordeel, na overleg met adviserende beleidsinstanties gezien het niet mogelijk geacht wordt om in het kader van dit project voor elk van de (sub)doelstellingen een wetenschappelijk onderbouwd kwantitatief beoordelingskader uit te werken.

A08

Lucht: Invloed achtergrondconcentraties

De tekst dient aangepast te worden. De achtergrondconcentratie zal niet aan de oorsprong van extra overschrijdingen liggen. De achtergrondconcentratie staat los van de impactbeoordeling en is niet

Dat de achtergrondconcentraties wel degelijk mee aan de basis kunnen liggen van overschrijdingen, los van de grootte van de impact, blijkt duidelijk uit onderstaand voorbeeld, waarbij een relatieve impactbijdrage van 7,5% wel leidt tot een overschrijding en een 3 x hogere bijdrage van 22,5% dan weer niet. Dit impliceert dat de laagste bijdrage in principe niet vergunbaar zou zijn, omdat dit leidt tot een overschrijding van de GW, en de hoogste bijdrage in theorie nog wel vergunbaar zou zijn. De achtergrondconcentratie speelt dus wel degelijk een rol bij optreden van overschrijdingen. Dit staat uiteraard los van de impactbeoordeling in de discipline lucht gezien louter beoordeeld op basis van relatieve bijdrage.

grenswaarde	40	40
achtergrondconcentratie	38	28
impactbijdrage	3	9
Totale concentratie	43	37
Relatieve impactbijdrage, % tov GW	7,5	22,5

Overschrijdingen van grenswaarden dienen sowieso een grotere trigger te zijn voor het onderzoeken/opleggen van MM dan een beoordelingskader opgenomen in een richtlijnenboek, waarvan de vraag kan gesteld worden naar de wetenschappelijke onderbouwing van de gehanteerde kantelpunten.

4.2.7.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Verduidelijking ontwikkelingsscenario ECA 2030 onder §6.7.4: *Ten aanzien van het ontwikkelings-scenario zal de impact van het extra verkeer van de exploitatie van het ECA-project ter hoogte van deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuur maximaal kwantitatief worden benaderd in het MER binnen de relevante discipline mobiliteit en afgeleide receptordisciplines (lucht, geluid, mens-gezondheid en biodiversiteit). Bij de verdere beschrijving van de methodiek binnen desbetreffende disciplines wordt aangegeven hoe dit zal gebeuren. Hierbij wordt enkel de lokale impact bekeken van het extra verkeer ter hoogte van deze nieuwe ontsluitingsinfrastructuur. De cumulatieve effecten van de exploitatie van het ECA-project op meso- en macroschaal worden beoordeeld in het geïntegreerd onderzoek in het kader van het de projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover.*
- Verduidelijking methodiek onderzoek impact sporenbundel onder discipline lucht (§9.1.2) en geluid (tabel 8-1 Ingreep effect schema en paragraaf 8.5.2)
- Verduidelijkingen m.b.t. discipline geluid
 - o Geluidsactieplan voor spoorwegverkeer wordt aangevuld bij het beleidskader en de juridische context §5.3.
 - o Motivering en verduidelijking meetpunten §8.2
 - o De termen 'richtwaarde', 'milieukwaliteitsnormen', 'toetsingswaarden' wordt gecontroleerd en gecorrigeerd in de discipline geluid
- Verduidelijkingen m.b.t. discipline lucht
 - o Beoordeling van de luchtemissies wordt uitgevoerd tov de Vlaamse Lucht- en klimaatsbeleidsplannen. §9.1.3
 - o Aanpassingen mbt beoordelingskaders §9.2.2 en milderende maatregelen §9.2.3
 - o Update bijlage discipline lucht onder §20.5
- Methodiek beoordeling discipline mens – ruimtelijke aspecten wordt verduidelijkt en verder gespecificeerd onder §14.4.
- Het aspect klimaat wordt in de PON aangevuld bij de relevante disciplines in de PON in de vorm van een klimaatreflex. Het betreft de disciplines lucht §9.2.3, bodem §10.4.5, water §11.4.7 en biodiversiteit §12.4.6.

4.2.8 Categorie 8 Timing

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A03	Bepaalde werken zullen een spoorbuitendienstname van L211 vereisen. Er is een fase-ring uit te werken en af te stemmen met Infrabel zodat deze onderbreking minimaal blijft. o Een deel van het nieuwe spoortracé (vanaf de huidige Middenstraat tot deels het spoortalud) overlapt het huidige spoortracé. Dit betekent dat het nieuwe spoortracé slechts kan aangelegd worden met de bestaande spoorlijn buiten dienst. Voor deze werken zal een langere spoorbuitendienstname vereist zijn. De mogelijkheden hiertoe zijn verder af te stemmen. o Indien de bestaande L211 zou worden onderbroken, zijn de nodige voorzorgen te treffen zodat het spoorverkeer langs de Oostelijke kant verzekerd is (bv. vooraf uitvoeren van onderhoudswerken aan de Kallo- en Kieldrechtsluis).
Fasering wordt zeker afgestemd met Infrabel zodat impact beperkt kan worden.	

A08 – 05	Op p.24 wordt gesteld dat de westelijke ontsluiting sneller kan worden gerealiseerd, vooraleer een nieuw getijdendok in werking treedt. De PON bevat een korte motivatie. Er dient krachtiger en duidelijker gemotiveerd in de tekst dat deze infrastructuur dient aanwezig te zijn alvorens de overige projecten kunnen worden gerealiseerd.
§2.5 wordt aangevuld: “Ten einde het belang van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven voor het goed functioneren van de mobiliteit in het westelijk deel van de Waaslandhaven te beklemtonen, wordt in de uitwerkingsfase een apart traject gevolgd (t.o.v. CCL) dat zal leiden tot een apart projectbesluit. Zodoende kan de realisatie van de ontsluitingsinfrastructuur vroeger starten, zodat deze zeker klaar is om in gebruik genomen te worden, eens ook de ontwikkeling van de diverse industriële en logistieke terreinen op gang komt.”	

4.2.8.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

- §2.5 wordt aangevuld: “Ten einde het belang van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven voor het goed functioneren van de mobiliteit in het westelijk deel van de Waaslandhaven te beklemtonen, wordt in de uitwerkingsfase een apart traject gevolgd (t.o.v. CCL) dat zal leiden tot een apart projectbesluit. Zodoende kan de realisatie van de ontsluitingsinfrastructuur vroeger starten, zodat deze zeker klaar is om in gebruik genomen te worden, eens ook de ontwikkeling van de diverse industriële en logistieke terreinen op gang komt.”

4.2.9 Categorie 9 Interactie met andere projecten

Nummer van de inspraakreactie	Inspiraakreactie
A08 – 05 – A07 – A10 – 04 – 07	Eén van de doelstellingen van het complex project betreft de ontsluiting tot het hoofdwegennet. Op p.18 wordt kort aangegeven dat het hier gaat over de ontsluiting tot aan de (noordelijke grens van) toekomstige rotonde Watermolen. De verbinding vanaf de Hoogshoorweg, alsook de rotonde en verderop de ontsluiting naar de E34 worden niet meegenomen in het op te maken projectbesluit. Op p. 18 wordt vermeld dat de aansluiting vanaf de rotonde Watermolen en tot de E34 behoort tot het project ‘Haventracé, cluster E34-West’. Het is belangrijk in de PON beter te duiden hoe wordt omgegaan met deze fasering en wat de gevolgen zijn in dit onderzoek van het later realiseren van het project ‘Haventracé, cluster E34-West’. Op die manier kan een solide onderbouwing geformuleerd worden ifv het op te maken projectbesluit. Op p.61 van het voorkeursbesluit is sprake van afstemming inzake de realisatie van verschillende infrastructuurprojecten. In het geïntegreerd onderzoek is het essentieel met deze afstemming rekening te houden. Uit de teksten over het actieprogramma blijkt dit onvoldoende. Het agentschap [Vlaio] vraagt, mede in het licht van haar eerdere adviesverlening, specifieke aandacht voor de aansluiting van de nieuwe wegenis op de E34. Om deze aansluiting kwalitatief en efficiënt tot stand te brengen worden er momenteel ook aanpassingswerken gepland en uitgevoerd aan de E34 zelf. Afstemming tussen beide projecten is dan ook cruciaal. Voor Beveren is het absoluut prioritair dat de realisatie van de Westelijke Ontsluiting gekoppeld wordt aan de uitvoering van de aansluiting van complex Watermolen op de E34. Op pagina 24 van de projectonderzoeksnota wordt de mogelijkheid gesuggereerd om deze aansluiting klaar te hebben tegen 2025. Hoe dan ook moet de aantakking op de E34 gerealiseerd zijn wanneer de eerste containers behandeld worden aan de nieuwe kades.

Verschillende situaties worden onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. Indien nodig zullen maatregelen daaruit voortvloeien. Beide projecten (WOW en cluster E34-West) worden getrokken door dezelfde afdeling binnen het departement MOW, met de nodige interne afstemming. Om de impact van de realisatie en ingebruikname van de Westelijke ontsluiting te kunnen inschatten in relatie met (1) de bestaande verkeersstructuur en (2) andere geplande infrastructuuronderdelen zoals de Oosterweelverbinding, de aansluiting van de westelijke ontsluiting op de E34 wordt gewerkt met (1) een referentiesituatie korte termijn en (2) een referentiesituatie 2030. De relatie met de realisatie en ingebruikname van de extra containerbehandelingscapaciteit wordt meer in detail onderzocht in functie van het projectbesluit Containercluster Linkerscheldeoever en wordt in het kader van de Westelijke ontsluiting als ontwikkelingsscenario meegenomen. Dit alles laat toe om de fasering zorgvuldig uit te werken en af te stemmen op andere infrastructuuronderdelen.	
A10 – 14	In het actieprogramma is bij de aanbevelingen voor Mens ruimtelijke aspecten (p. 55) opgenomen dat de afname van recreatieve mogelijkheden gemilderd kan worden door dit te bekijken in een globale visie voor recreatief (mede)gebruik in de haven. Hier is het van belang om het potentieel te benadrukken van de vele opties die bestudeerd zijn binnen het project Havenland. In de regio ten noorden van de haven ontwikkelt Prosperpolder zich als onthaalpoort. Voor een geloofwaardige doorstart en zichtbaarheid op het terrein blijft een actieve betrokkenheid van de kernpartners essentieel. Ook dienen de mogelijkheden van recreatief medegebruik van het bufferdijklint en, indien weerhouden, Putten-Hoog, verder vorm gegeven worden in de uitwerkingsfase.
De recreatieve invulling van de bufferruimte is een ECA-overstijgend aspect dat niet noodzakelijk via dit projectbesluit hoeft gerealiseerd te worden. Het openhouden van recreatieve mogelijkheden zal een van de aspecten zijn die bij de verdere uitwerking ook beschouwd zal worden.	
02	Nu al duurzaam inrichten van aansluiting WOW op de Schoorhavenweg <i>Hier wordt in deze “Inspraak” gepleit om alvast een vermoeden uit te sluiten op dit plan 003, om WOW verkeer via de Hoogschoorweg “tijdelijk” te sturen naar de N451. Dit kan door al de noordelijke takken van het Hollands complex (gescheiden per richting) al te realiseren en de contouren van het Hollandse aansluiting aan te geven.</i>
Complex Watermolen moet nog uitgewerkt worden. Plannen worden hierop aangepast van zodra dat ontwerp vorm krijgt. Vrachtwagensluis naar N451: deze mogelijkheid wordt ook bekeken binnen project E34-West en wordt daarmee afgestemd.	

4.2.9.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Verduidelijking afstemming inzake de realisatie van verschillende infrastructuurprojecten in actieprogramma onder §4.3.1.

4.2.10 Categorie 10 Algemeen

Nummer van de inspraakreactie	Inspraakreactie
A05	“Bepalen van de noodzakelijke maatregelen voor de kerncentrale van Doel, in samenspraak met de exploitant en met het FANC, om de nucleaire veiligheid ten allen tijde te kunnen garanderen. Niet limitatief worden hier als aandachtspunten bronbemaling, bereikbaarheid, de noodzaak aan twee onafhankelijke elektrische voedingen reeds vermeld.” Het FANC vraagt dat deze actie overgenomen wordt in de projectonderzoeksnota ‘Westelijke Ontsluiting’ en dit om te garanderen dat ten allen tijde, inclusief tijdens het uitvoeren van de nodige werkzaamheden de nucleaire veiligheid gegarandeerd wordt. Het FANC benadrukt het belang om tijdens alle fasen van het complex project rekening te houden met de gevolgen voor de nucleaire veiligheid. In deze optiek verzoekt het FANC om verder betrokken te blijven bij dit project in de verdere fases, waarbij het FANC wenst op de hoogte te blijven van de relevante documenten en studies en dit tijdens alle fases van het project. Zo kan het FANC de toestand op een continue wijze analyseren en indien noodzakelijk een vernieuwd advies formuleren.
Deze aandachtspunten worden meegenomen bij de verdere uitwerking van het project.	
A06	Het is voor ons als nutsmaatschappij niet mogelijk om een sluitend advies mee te geven indien er niet meer details gekend zijn over de concrete energiebehoeften van het volledig te ontwikkelen gebied. In afwachting van deze concrete informatie wil ik wel al onderstaande reglementen en richtlijnen meegeven alsook reeds feedback op het voorgestelde ontwerpplan welke kan gebruikt worden als input voor het studiebureau voor opmaak van een voorlopige knelpuntanalyse. Vanuit Fluvius regio Schelde-Waas is een voorlopige analyse gedaan waarbij reeds een aantal knelpunten tussen het ontwerp wegnis en de huidige infrastructuur van nutsleidingen worden meegegeven. Deze analyse kan als input dienen voor de knelpuntanalyse die het studiebureau dient op te maken en terug te koppelen aan Fluvius. Afhankelijk van de energiebehoefte per eindafnemer/concessie zullen er bijkomende leidingzones en cabinegronden dienen voorzien te worden in het projectontwerp! Bijgevolg dient het voorstel van de leidingzones in het voorontwerpplan zeker te worden herbekeken.
Overleg met de betrokken nutsmaatschappijen wordt zoals voor elk wegnisproject voorzien.	
A08	Externe veiligheid [...] Het Team Externe Veiligheid stelt vast dat het aspect ‘externe veiligheid’ onvoldoende behandeld werd in de projectonderzoeksnota (PON). Het aspect externe veiligheid wordt wel op enkele plaatsen terloops vermeld, maar er wordt niet getoetst aan de criteria om na te gaan of een RVR moet opgesteld worden. In de PON staat momenteel ook onvoldoende informatie om deze toetsing volledig correct uit te voeren. Het Team Externe Veiligheid voert daarom – zo goed als mogelijk – hieronder de toetsing uit o.b.v. de informatie in de PON en de telefonisch verkregen informatie [...]. Het is van belang deze toetsing na te kijken inzake de correctheid van de aannames. De verduidelijkingen inzake de

	aannames en de toets zelf zijn op te nemen in de geactualiseerde projectonderzoeksnota en overgenomen in het geïntegreerd onderzoek. [...]
De toetsing of er al dan niet een ruimtelijke veiligheidsrapport nodig is zal worden opgenomen in de PON onder discipline mens- ruimtelijke aspecten §14.4.4	
A08	Hoofdstuk 4.3 Actieprogramma lijkt onvolledig. Kan nagegaan of alle relevante acties opgenomen zijn? Bv. mbt de discipline 'Bodem' ontbreekt "bij voorafgaande onderzoeken opnemen van documentatie en archivering van de Scheldepolderbodems". In functie van klimaatadaptatie ontbreken maatregelen zoals "het correct dimensioneren van de afwateringssystemen van transportinfrastructuur, rekening houdend met een toename in de neerslagintensiteit", "zoveel mogelijk inzetten op infiltratie en buffering met hergebruik...", "zoveel mogelijk beperken van verharding om infiltratie te bevorderen en opwarming tegen te gaan", "Aandacht voor materiaalkeuze in functie van de hitte (verharde oppervlakte)".
De noodzaak van een voorafgaandelijke documentatie en archivering van de Scheldebodems wordt toegevoegd. De opgesomde milderende maatregelen in het kader van klimaatadaptatie worden toegevoegd als kwaliteitseisen die van belang zijn bij het uittekenen van het ontwerp.	
05	Tot slot, vraagt Alfaport om de bestemmingswijziging van Putten Weiden van bedrijvigheid naar natuurgebied niet alleen op planniveau te onderzoeken, maar ook de impact van deze wijziging op de omgeving mee te nemen. We denken hier bijvoorbeeld aan de impact op de omgevingsvergunning van nabij gelegen bedrijven.
Eventuele impact op omliggende bedrijven van de bestemmingswijziging zal in kaart worden gebracht op basis van algemene en sectorale voorwaarden (Vlarem). In de PON wordt dit verduidelijkt onder algemene onderzoeksmethodiek §6.5. Herbestemming i.f.v. instandhoudingsmaatregelen ikv Natura2000-programma in Putten Weiden. De meest geschikte herbestemming wordt onderzocht, waarbij eveneens rekening wordt gehouden met de exploitatiemogelijkheden van bestaande en toekomstige bedrijven in de nabijgelegen gebieden met industriële bestemming.	
A09	Bij de omkaderende maatregelen dient een zeer degelijke fietsparkeerinfrastructuur bij elk bedrijf opgelegd te worden.
Dit valt buiten de scope van het project en behoort niet tot de bevoegdheid van de initiatiefnemers.	

4.2.10.1 Aanpassingen aan de projectonderzoeksnota

Volgende aanpassingen worden doorgevoerd:

- Het aspect externe veiligheid met een eerste toetsing worden opgenomen in de PON onder § 14.4.4.
- Het aspect klimaat wordt in de PON aangevuld bij de relevante disciplines in de PON in de vorm van een klimaatreflex. Het betreft de disciplines lucht §9.2.3, bodem §10.4.5, water §11.4.7 en biodiversiteit §12.4.6.
- Verduidelijking eventuele impact op omliggende bedrijven van de bestemmingswijziging zal in kaart worden gebracht op basis van algemene en sectorale voorwaarden (Vlarem). In §6.5 wordt een verduidelijking opgenomen.

5 LIJST MET AFKORTINGEN

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

RAADPLEGING

PROJECTONDERZOEKSNOTA WESTELIJKE ONTSLUITING WAASLANDHAVEN

Van 27 april tot en met 26 mei 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- **Bevoegde overheid:** Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (trekker), Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover
- **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De uitwerking gebeurt via twee projecten: de Containercluster Linkerscheldeover en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het tweede project: het gaat om de realisatie van de Westelijke Ontsluitingsweg, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, inclusief de herbestemming van Putten Weiden als natuurgebied. Die weg loopt van aan het knooppunt Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen rotonde 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.

Voor het project Containercluster Linkerscheldeover, met onder meer een nieuw getijdendok en logistieke/industriële terreinen, volgt nog een afzonderlijke publieke raadpleging.

- **Grondgebied:** gemeente Beveren
- **Waarom een raadpleging?**
Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.
- **Waar kan u de projectonderzoeksnota inkijken?**
U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website cpeca.be of tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:
 - Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren.
(na telefonische afspraak via 03 750 15 11)
 - Departement MOW - afdeling Maritieme Toegang, Thonetlaan 102, 2050 Antwerpen
- **De raadpleging loopt van 27 april tot en met 26 mei 2020.**
- **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**
Opmerkingen kan u tot en met uiterlijk 26 mei 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be





ALLE INFO OP
www.info-coronavirus.be

RAADPLEGING

PROJECTONDERZOEKSNOTA WESTELIJKE ONTSLUITING WAASLANDHAVEN

Van 27 april tot en met 26 mei 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit
 in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- **Bevoegde overheid:** Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (trekker), Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover
- **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De uitwerking gebeurt via twee projecten: de Containercluster Linkerscheldeover en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het tweede project: het gaat om de realisatie van de Westelijke Ontsluitingsweg, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, inclusief de herbestemming van Putten Weiden als natuurgebied. Die weg loopt van aan het knooppunt Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen rotonde 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.

Voor het project Containercluster Linkerscheldeover, met onder meer een nieuw getijdendok en logistieke/industriële terreinen, volgt nog een afzonderlijke publieke raadpleging.

• **Grondgebied:** gemeente Beveren

• **Waarom een raadpleging?**

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.

• **Waar kan u de projectonderzoeksnota inzien?**

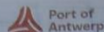
U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website cpeca.be of tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:

- Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren.
- Ina telefonische afspraak via 03 750 15 111
- Departement MOW - afdeling Maritieme Toegang, Thonetlaan 102, 2050 Antwerpen

• **De raadpleging loopt van 27 april tot en met 26 mei 2020.**

• **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**

Opmerkingen kan u tot en met uiterlijk 26 mei 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be



6.2 PUBLICATIE IN TWEE REGIO-EDITIES GAZET VAN ANTWERPEN

18 **MECHELEN**
MAANDAG 27 APRIL 2020

GAZET VAN ANTWERPEN



BONHEIDEN

Gewichtsbeperking in Gestellei moet sluipverkeer tussen R6 en Putsesteenweg tegengaan

Gemeente zet in op veiligheid met zone 30 en extra wegmarkeringen

Na overleg met verschillende buurtcomités neemt de gemeente Bonheiden allerlei maatregelen om de verkeersveiligheid drastisch te verhogen. "Verschillende buurten klagen al langer over sluipverkeer waardoor gevaarlijke situaties met zwakke weggebruikers ontstaan", zegt schepen van Mobiliteit Bart Vanmarcke (Open Vld).

In het najaar werden al digitale snelheidsregistratieborden geplaatst in de Guldensporenlaan, op de Dijkweg en in de Zwarte Leeuwstraat. Vervolgens werd op de Mechelsesteenweg een rode rem in gebruik genomen. Na overleg met verschillende buurtcomités besliste het bestuur ook extra maatregelen te treffen in de Gestellei, de Gestelhoflei, de Guldensporenlaan en de Harenstraat.

"Bij verschillende snelheidscontroles is vastgesteld dat in deze straten veel te snel wordt gereden. Deze toestand is besproken met de inwoners tijdens verschillende buurtvergaderingen die



Schepen Vanmarcke bij de wegmarkeringen in de Guldensporenlaan. FOTO: ERIK VAN EYCKEN

massaal werden bijgewoond", legt schepen Bart Vanmarcke uit. "Voor de verbetering van de verkeersveiligheid worden – in samenspraak met de bewoners – in bovenvermelde straten nieuwe

keersmaatregelen ingevoerd. De Guldensporenlaan, de Gestellei en de Gestelhoflei worden voortaan zone 30. In de Gestellei en de Guldensporenlaan werden meerdere wegmarkeringen aangebracht om de baan visueel te versmallen en de aanwezigheid van fietsers en voetgangers onder de aandacht te brengen. De randen van de weg zijn aangeduid met een lijn, er kwamen onderbroken suggestielijnen en pictogrammen van fietsers", legt de schepen uit.

In de Harenstraat worden over enkele dagen aan de rand van de rijweg fietspictogrammen geschilderd. Om sluipverkeer van vrachtwagens tussen de R6 en de N15 (Putsesteenweg) te vermijden, wordt in de Gestellei tussen de Putsesteenweg en Gestelhoflei weldra een gewichtsbeperking ingesteld. Die beperking geldt niet voor plaatselijk verkeer.

ERIK VAN EYCKEN

RAADPLEGING

PROJECTONDERZOEKSNOTA WESTELIJKE ONTSLUITING WAASLANDHAVEN

Van 27 april tot en met 26 mei 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- **Bevoegde overheid:** Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (trekker), Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover

- **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De uitwerking gebeurt via twee projecten: de Containercluster Linkerscheldeover en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het tweede project: het gaat om de realisatie van de Westelijke Ontsluitingsweg, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, inclusief de herbestemming van Putten Weiden als natuurgebied. Die weg loopt van aan het knooppunt Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen rotonde Watervliet, 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.

Voor het project Containercluster Linkerscheldeover, met onder meer een nieuw getijdendok en logistieke/industriële terreinen, volgt nog een afzonderlijke publieke raadpleging.

- **Grondgebied:** gemeente Beveren

- **Waarom een raadpleging?**

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.

- **Waar kan u de projectonderzoeksnota inkijken?**

U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website cpeca.be of tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:

- Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren.
(na telefonische afspraak via 03 750 15 11)
- Departement MOW - afdeling Maritieme Toegang, Thonetlaan 102, 2050 Antwerpen

- **De raadpleging loopt van 27 april tot en met 26 mei 2020.**

- **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**

Opmerkingen kan u tot en met uiterlijk 26 mei 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be

MECHELEN

Averroes steunt meerdere goede doelen

Wielertoeristen verrassen Febe (7) met cheque

Leden van het Mechelse wielerteam Averroes verrassen Febe (7) bij haar thuis met een cheque van 500 euro. Het meisje dat ernstig ziek is, droomt van een prinsessenkamer en een reisje naar Disneyland.

Zoals veel teams zamelen de mannen van Averroes, een ploeg van Mechelaars met Marokkaanse roots, ieder jaar centen in om deel te nemen aan de 1000 Kilometer voor Kom Op tegen Kanker. Maar zoals veel evenementen gaat ook dat gebeuren dit jaar niet door. Daarom steunen de wielertoeristen ook andere goede doelen.

"Wij waren onder de indruk van de oproep van de familie en vrienden van Febe. Daarom

hebben we besloten om haar op de eerste dag van de ramadan te verrassen. We steunen graag haar droom voor een prinsessenkamer en een reis naar Disneyland", vertelt Hamid Riffi. Febe lijdt aan een ongeneeslijke hersentumor.

Voedselpakketten

Daarnaast bedelt Averroes Cycling Team tijdens de ramadan wekelijks ook voedselpakketten aan kwetsbare gezinnen die daar nood aan hebben. "Wij werken daarvoor samen met De Lage Drempel en we krijgen er ook steun voor van lokale handelaars", klinkt het. (svh)

• www.facebook.com/averroescyclingteammechelen



Leden van Averroes verrassen Febe met een mooie cheque die haar dromen helpen waar te maken. FOTO: RR





Bestaande wandel- en fietspaden worden beter ingericht.



De dijkophoging beschermt Linkeroever tegen stormen.



Het Frederik Van Eedenplein krijgt ook een nieuw uitzicht.



het maken van een ontwerp. Dat ontwerp is gebaseerd op zeven ambities die

ANTWERPEN

Isvag-dossier zorgt voor verdeeldheid, aflevering 394

Motie warmtenet redt gezicht coalitie

Met een motie over het warmtenet in het zuiden van Antwerpen ontmijnt de meerderheid een politiek lastige situatie in de gemeenteraad vanavond. De coalitie blijft wel verdeeld over het Isvag-dossier, maar in de motie hebben N-VA en sp.a elkaar gevonden.

In de motie vragen N-VA, sp.a en Open Vld het schepencollege aan Fluvius de opdracht te geven te onderzoeken of er behalve Isvag andere warmtebronnen mogelijk zijn voor het warmtenet Terbeke, Blue Gate en Nieuw Zuid. Als Vlaanderen geen vergunning geeft voor een nieuwe Isvag-installatie is dit warmtenet dan nog haalbaar en betaalbaar via andere warmteleveranciers? Opmerkelijk is dat de meerderheidsfracties dit vragen, terwijl het schepencollege dit kan beslissen.

De reden is een initiatief van Groen. De oppositiepartij zet met een eigen motie over Isvag de coalitie onder druk, vooral sp.a. De socialisten willen de oven weg en zien vooral toekomst in een nieuwe installatie in de haven. Alleen is N-VA daar niet zo scheutig op,



Isvag. FOTO: RR

want volgens de partij zijn er nog te veel onzekerheden.

Omdat het dossier in het schepencollege geblokkeerd zit, wil Groen dat de gemeenteraad de knoop doorhakt. Dit door de vergunningsaanvraag van een nieuwe Isvag-oven in Wilrijk in te trekken. Het is voor sp.a lastig om daar als lid van de meerderheid mee in te stemmen, hoewel de partij hetzelfde wil. Daarom nam N-VA-fractieleider Johan Klaps het initiatief om samen met sp.a en Open Vld een motie in te dienen rond het warmtenet. Een uitweg voor sp.a en een manier om het gezicht te redden van de coalitie in dit dossier.

Wat voor de socialisten belangrijk is, is de verwijzing in deze mo-

tie naar de Request for Information (RFI), waarin bevestiging zou staan dat er alternatieven zijn voor Isvag in de haven.

Dat een warmtenet zonder Isvag als een mogelijkheid wordt gesuggereerd en onderzocht, is voor de sp.a-fractie een uitweg. Het zal de Groen-motie samen met de meerderheidspartijen wegstemmen om dan goedkeuring te geven aan de eigen motie. Voor N-VA is de garantie over een warmtenet in het zuiden belangrijk. Het kreeg recent nog een vergunning van Vlaams minister van Omgeving Zuhal Demir (N-VA).

Het schepencollege en de meerderheidspartijen vonden dan wel een akkoord over deze motie, over Isvag is er nog geen akkoord.

"In het schepencollege gaan ze ermee akkoord het oneens te zijn", zegt een hooggeplaatste N-VA-bron. "De beslissing over Isvag zal nu op Vlaams niveau worden genomen met of zonder goedkeuring van de vergunning voor de nieuwe installatie. "Wat onze motie niet is, is een keuze voor een alternatief in de haven. Het is een onderzoek naar warmtebronnen. Niet meer, maar ook niet minder." (swv)

RAADPLEGING

PROJECTONDERZOEKSNOTA WESTELIJKE ONTSLUITING WAASLANDHAVEN

Van 27 april tot en met 26 mei 2020

Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA)

- **Bevoegde overheid:** Vlaamse overheid – Departement Mobiliteit en Openbare Werken (trekker), Havenbedrijf Antwerpen, Maatschappij Linkerscheldeover
- **Doelstelling:** Om de verwachte groei van containertrafik tot 2030 in het havengebied Antwerpen op te vangen, wil de Vlaamse Regering extra mogelijkheden voor containerbehandeling voorzien. De uitwerking gebeurt via twee projecten: de Containercluster Linkerscheldeover en de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

Deze publieke raadpleging heeft betrekking op het tweede project: het gaat om de realisatie van de Westelijke Ontsluitingsweg, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, inclusief de herbestemming van Putten Weiden als natuurgebied. De weg loopt van aan het knooppunt Deurganckdok-West tot aan de nieuw te bouwen rotonde 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.

Voor het project Containercluster Linkerscheldeover, met onder meer een nieuw getijdendok en logistieke/industriële terreinen, volgt nog een afzonderlijke publieke raadpleging.

- **Grondgebied:** gemeente Beveren

• **Waarom een raadpleging?**

Op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project ECA definitief vast. Aan de hand van een "projectonderzoeksnota" brengt de overheid in beeld wat er nog onderzocht moet worden en hoe dat zal gebeuren, ter voorbereiding van het "projectbesluit" waarmee de Vlaamse Regering zal beslissen over de vergunningen voor de uitvoering van het project. De raadpleging geeft iedere betrokkene of geïnteresseerde de kans om op voorhand in te spreken op dit onderzoek.

• **Waar kan u de projectonderzoeksnota inkijken?**

U kan de projectonderzoeksnota raadplegen op de website cpeca.be of tijdens de openingsuren van de diensten op volgende adressen:

- Dienst Stedenbouw, Gemeentehuis, Stationsstraat 2, 9120 Beveren.
- (na telefonische afspraak via 03 750 15 11)
- Departement MOW - afdeling Maritieme Toegang, Thonetlaan 102, 2050 Antwerpen

• **De raadpleging loopt van 27 april tot en met 26 mei 2020.**

• **Hoe reageren tijdens de publieke raadpleging?**

Opmerkingen kan u tot en met uiterlijk 26 mei 2020 indienen op een van bovenstaande adressen of via info@cpeca.be

