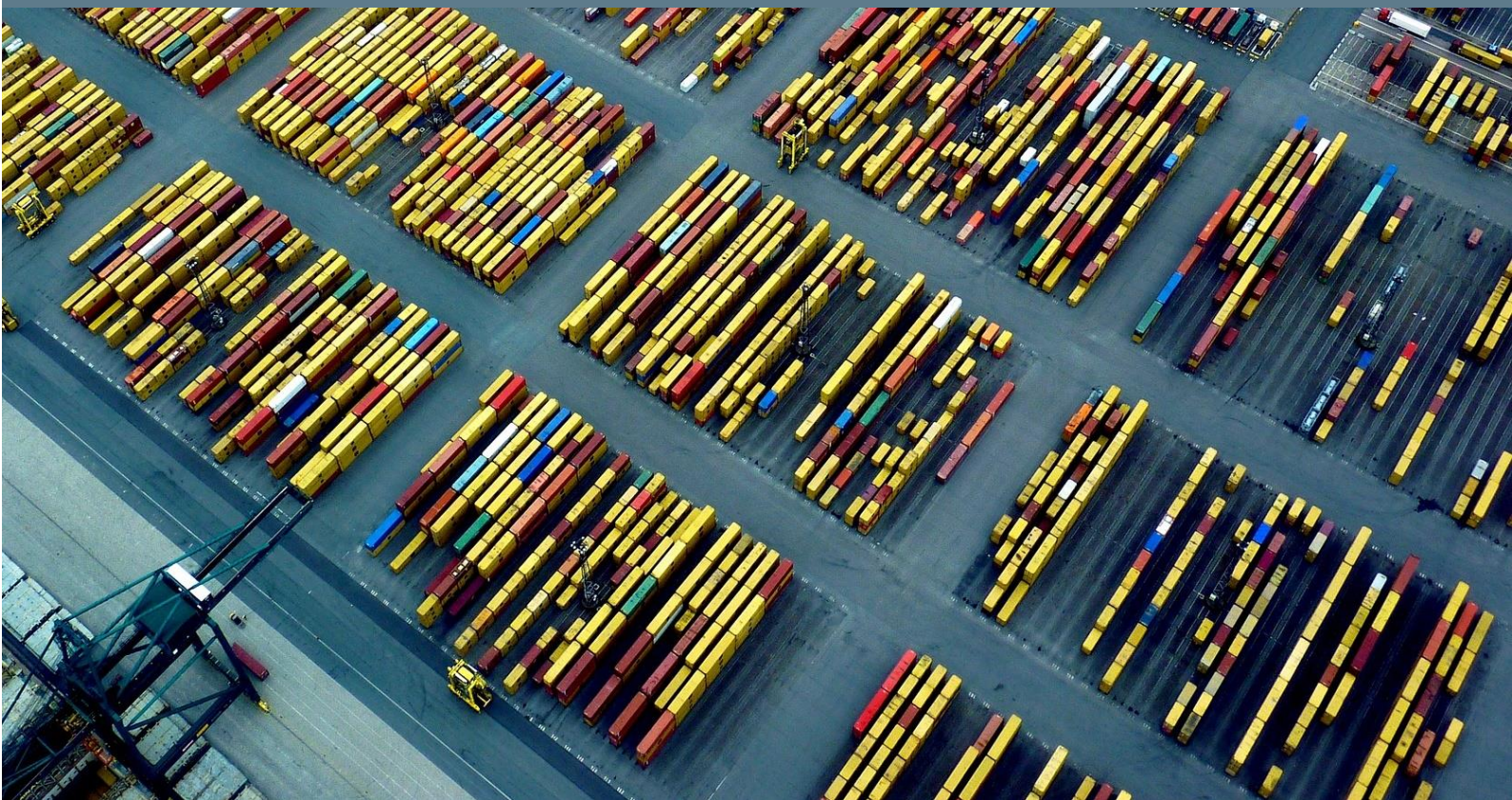


Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen'



Bufferoute 17 december 2020 – 3 januari 2021

Antwoordennota open vragen

30 maart 2021



Vlaanderen
is mobiliteit &
openbare werken



**Port of
Antwerp**

MAATSCHAPPIJ
LINKERSCHELDEOEVER



DOCUMENTINFORMATIE

Naam project	Complex project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (CP ECA)
Rapporttitel	Bufferroute: antwoordennota open vragen
Opdrachtgevers	Departement Mobiliteit en Openbare Werken Havenbedrijf Antwerpen Maatschappij Linkerscheldeover
Contactpersoon opdrachtgevers	Maarten Goris Omgevingsmanager ECA maarten.goris@mow.vlaanderen.be

VERSIEBEHEER

Versiedatum	Auteur(s) document	Doc.verantwoordelijke	Doc.screener
07/02/2021	Maarten Goris		
30/03/2021	Maarten Goris		
03/05/2021	Maarten Goris		

1 INHOUD

1	INHOUD.....	3
2	SAMENVATTING	5
3	HALTE 1: DRIJDIJK	7
3.1	<i>Beplanting</i>	7
3.2	<i>Recreatievoorzieningen</i>	9
3.3	<i>Leefbaarheid</i>	11
3.4	<i>Toegankelijkheid</i>	13
3.5	<i>Aanverwante projecten / procedures</i>	14
3.6	<i>Varia</i>	14
4	HALTE 2: KLEIN ARENBERG - HERTOGENSTRAAT	15
4.1	<i>Beplanting</i>	15
4.2	<i>Afmetingen buffer (hoogte en diepte)</i>	17
4.3	<i>Recreatievoorzieningen</i>	18
4.4	<i>Leefbaarheid</i>	20
4.5	<i>Toegankelijkheid</i>	22
4.6	<i>Lokaal verkeer</i>	23
4.7	<i>Aanverwante projecten / procedures</i>	23
5	HALTE 3: KRUISPUNT HOGENDIJK – OUDE SLUISSTRAAT	25
5.1	<i>Beplanting</i>	25
5.2	<i>Recreatievoorzieningen</i>	27
5.3	<i>Landbouw</i>	29
5.4	<i>Leefbaarheid</i>	30
5.5	<i>Participatie</i>	34
6	HALTE 4: SAFTINGEN	35
6.1	<i>Beplanting</i>	35
6.2	<i>Recreatievoorzieningen</i>	37
6.3	<i>Afmetingen buffer</i>	39
6.4	<i>Leefbaarheid</i>	39
6.5	<i>Aanverwante projecten / procedures</i>	42
7	HALTE 5: ENGELSESTEENWEG DOEL	45

7.1	<i>Bepanting.....</i>	45
7.2	<i>Leefbaarheid</i>	46
7.3	<i>Recreatievoorzieningen</i>	47
7.4	<i>Aanverwante projecten / procedures</i>	48

2 SAMENVATTING

In de context van 'extra containercapaciteit haven Antwerpen' (ECA) wil de overheid in de toekomst een ononderbroken bufferdijk om de haven op Linkerscheldeoever te scheiden van de omliggende Wase polders en dorpen. Tussen 17 december 2020 en 3 januari 2021 konden buurtbewoners en voorbijgangers ter plaatse kennismaken met de plannen voor die bufferdijk, op vijf haltes van aan Drijdijk / Spaans Fort tot in Doel. Alle Beveraars ten noorden van de E34 (meer dan 4.000 adressen) kregen een folder over de bufferroute in de brievenbus. Via een website of aan de hand van QR-codes op de panelen kon iedereen reageren op de plannen, op een coronaveilige manier.

Van dit ruime publiek van duizenden omwonenden en voorbijgangers die kennis namen van de bufferroute, vulden 185 personen effectief de bevraging in. Dat is een succes. Van die 185 reacties komt 57% uit de gemeente Beveren, 16% uit de rest van de provincie Oost-Vlaanderen en ook 16% uit de provincie Antwerpen. Ook enkele mensen die verder weg wonen (West-Vlaanderen, Vlaams-Brabant en Nederland), geven hun ideeën mee. Verscheidene deelnemers uitten spontaan hun waardering voor de mogelijkheid om inspraak te krijgen. Iets meer dan 100 personen vulde zijn of haar contactgegevens in, om ook in de komende maanden en jaren betrokken te blijven bij de plannen voor de buffer.

- Vooral de **halte Putten Hoog weet een groot aantal reacties los te weken**. De buffer kan er beperkt blijven tot een dijk met geleidelijke overgang naar de polder of uitgroeien tot een echte heuvel. Van de 152 mensen die hier een uitspraak over deden, verkiesst meer dan drie vierde een heuvel, tegenover 16% een geleidelijke overgang en 8% zonder duidelijke voorkeur. **Een heuvel in de polders op de Linkerscheldeoever kan rekenen op groot enthousiasme** bij tamelijk wat fietsers en zeker mountainbikers, die graag een stukje bergop zouden toevoegen aan hun voor de rest vlakke parcours. Maar ook andere motieven spelen een rol om voor de aanleg van een heuvel te pleiten: het vormt een sterke buffer, biedt een mooi uitzichtpunt voor de hele regio en het kan een aantrekkelijke plek zijn voor wandelaars en spelende kinderen.
- Voor de **andere haltes** ontvingen we tussen 20 en 50 reacties. Een **aantal wensen zijn klaar en duidelijk**. Een thema dat leeft is de toegang tot de bufferdijken en de mogelijkheden voor recreatie. Tal van **wandelaars, fietsers, ruiters en rolstoelpatiënten willen kunnen genieten van de natuur en zijn vragende partij voor een pad op de bestaande of nog aan te leggen dijken**. En ook al spreekt een dijk met begrazing door schapen enkele mensen aan, de meeste deelnemers spreken een duidelijke **voorkeur** uit voor **bomen** en struiken op de buffers.
- Veel minder prominent dan de vermelde thema's (toegankelijkheid, recreatiemogelijkheden en bomen) komt ook de rol aan bod die een dijk kan spelen om mogelijke hinder (geluid, licht,...) vanuit de haven te bufferen. Voor de 3 noordelijkste haltes (Hogendijk, Saftingen, Doel) vermeldden enkele deelnemers dit thema bij de 'open vragen'. Bij de haltes Drijdijk en Nieuw Arenberg leeft dit thema ietsje meer: voor beide haltes samen gaat het om iets meer dan 10 personen.
- Voor de bufferroute is ook gedacht aan **kinderen**. Via kleurplaten op de website en in samenwerking met school De Droomwolk in Kieldrecht konden zij op een speelse manier kennismaken met de buffer. Ze zijn allemaal bedankt met een cadeautje.

Met al die standpunten en ideeën over de buffer **gaan de onderzoekers en ambtenaren van de Vlaamse overheid, Maatschappij Linkerscheldeoever en Havenbedrijf Antwerpen nu verder aan de slag**. Dat gebeurt in **overleg met de gemeente Beveren**. We willen een ononderbroken dijk tussen haven en polder en spelen daarbij in op de verschillen tussen de onderdelen van de buffer. Bij Hogendijk of Saftingen is momenteel nog geen dijk, maar we kunnen al van bij het ontwerp

van een nieuwe dijk rekening houden met de resultaten van de bufferroute. We bekijken de mogelijkheden om een hoge dijk aan te leggen, en zelfs een heuse heuvel, en er ook toegang voor fietsers, wandelaars en anderen te voorzien. Voor de al bestaande dijk tussen de haven en Drijdijk / Putten West hebben we minder mogelijkheden om aanpassingen te doen, maar ook hier willen we creatief en in alle openheid onderzoeken of we, ondanks de beperkte ruimte, toch tegemoet kunnen komen aan de wensen.

Een belangrijk deel van de dijkwerken zal gebeuren als onderdeel van de 'westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven', dat onder het project 'extra containercapaciteit' valt. Volgens de huidige planning zal het ontwerp voor westelijke ontsluiting Waaslandhaven in de loop van 2022 klaar zijn. Er volgt dan ook nog een openbaar onderzoek over.

3 HALTE 1: DRIJDIIK

Voor deze halte zijn er geen gesloten vragen (ja/nee) gesteld. Wel is de mogelijkheid aangeboden om opmerkingen of suggesties aan te geven.

De ingediende opmerkingen en suggesties zijn hieronder opgesomd, waarbij de organisatoren van de buffer-route ze achteraf per thema gegroepeerd hebben.

3.1 BEPLANTING

Opmerking of suggestie	Antwoord
Betreft puntje “3 rijen bomen en een ondergroei van struiken” aan jaarlijks te knotten wilgen hebben nectar- en stuifmeelafhankelijke insecten niets. Een alternatief is Sporkehout (<i>Rhamnus frangula</i>). Alhoewel deze kleine boom inheems is in heel West-Europa, is hij maar weinig bekend. Het is een ietwat onopvallende boom en afhankelijk van de uitgroeimogelijkheden wordt hij [slechts] 2 tot 5 meter hoog. Eventueel snoeien deert hem niet: het levert nog meer takken en bloemen op. Vandaar dat hij [vroeger] vaak in heggen en houtkanten gebruikt werd. Sporkehout is, naast een goede berm- en dijkbegroeiing, een echte insectenlokker: hij bloeit vanaf mei tot in september. Daarmee is hij de langst bloeiende boom van West-Europa. Allerlei dag- en nachtvlinders, hommelsorten, solitaire levende bijen en honingbijen zijn verzot op de vele, kleine bloemetjes: ze halen er zowel stuifmeel als nectar op. Vogels en fazanten houden van de vele bessen die de boom maandenlang tooien. Bijzonder is dat zowel bloemen als bessen tezelfdertijd aanwezig zijn. Bovendien is Sporkehout van levensbelang voor de citroenvlinder: hij is de enige waardplant voor deze vlindersoort. Maar het boomblauwtje weet hem ook te vinden. Als er dan ook nog een ondergroei van struiken nodig zou zijn dan zou ik gaan voor Braam (<i>Rubus fruticosus</i>). Naast een langdurige bloeiperiode biedt deze plant ook nog nestgelegenheid aan een aantal zangvogels en zowel ‘s winters als ‘s zomers voedsel en beschutting aan vogels en klein wild.	In het landschappelijk ontwerp is gekozen voor knotbomen naast Drijdijk, als combinatie van het behoud van het laan-effect, van beperking van de versturende invloed van hoge bomen voor vogels die op de grond broeden en van een meer open landschap in samenhang met de aangrenzende Noord-Zuidverbinding. Knotwilgen passen cultuurhistorisch in het landschap en hebben een rijke insectenfauna, ook al hebben ze als nectarplant geen betekenis. Een alternatief dat ook cultuurhistorisch bij de streek past, zijn knotlindes. Knotlindes zijn wel relevant voor nectarafhankelijke insecten en zijn wellicht ook droogtebestendiger op de dijk. De kap van de populierenrij ter hoogte van Drijdijk gebeurt ook in combinatie met de aanplant van bomen op de bufferdijk tussen het natuurgebied en de haven, waar tot nu toe geen bomen of zelfs struiken staan. De voorkeur voor de aan te planten bomen gaat uit naar de grauwe abeel. De onderbegroeiing van struiken kan met verschillende soorten gebeuren. De aanplant zal een bijkomende en belangrijke visuele buffer vormen.

De keuze voor de huidige bomenrassen is niet toevallig. Deze groeien hoog uit, behouden langdurig het blad en vormen een langblijvend, hoog scherm. De knotwilg heeft een vaak wisselend en onderhoudsintensiever karakter. De nabijgelegen industrie heeft zeer waarschijnlijk een groter effect op de aanwezige broedvogels dan een extra rij populieren. In vergelijking met de meer noordelijk gelegen open vlaktes is het gebied ter hoogte van de Drijdijk qua oppervlakte eerder ingesloten en kleinschalig. Waar prioriteit gegeven wordt aan ontbrekende broedvogels verdwijnt aandacht en bescherming voor de reeds aanwezige menselijke bewoners van de nabijgelegen woongemeenschappen. Mogelijk heeft het inperken van natuurlijke buffers een effect op het foerageergedrag en de rustgebiedsbepaling van deze laatste soort Het huidige aanplantingspatroon zorgt ervoor dat de drijdijk een zeldzame idylle vormt in het anders reeds zeer kale landschap.	
De Grauwe Eik is een boom met een korte leeftijd. Inzetten op waardbomen als kastanje, zomereik, beuk, noot... die een midden tot hoge leeftijd kunnen bereiken hebben een grote toegevoegde waarde voor de biodiversiteit.	
Heel goed dat er extra bomen geplant worden. Kunnen er ook nog andere bomen geplant worden dan knotwilgen? Het zou leuk zijn, moest er wat meer een 'bosgevoel' zijn, dat is hier nergens in de regio.	
hoe hoger de dijk hoe beter hoe meer bomen hoe beter liefst gevarieerde soorten bomen	
Waarom kappen van hoge bomen ? Voor het bannen van roofvogels ? Vogels en dieren hebben in de polder meer te vertellen dan de mens.	
Zeker de huidige bomen op de Drijdijk laten staan. Deze rooien zou een van de mooiste dijken van de streek verwoesten. Vervanging door een kortere inheemse soort zou het typerende polderzicht teniet doen.	Op de panelen van de bufferroute is toegevoegd hoe er op de dijk tussen haven en polder ter hoogte van Drijdijk tot aan Putten Weiden een bomenrij komt, bestaande uit 3 rijen bomen en struikgewas daartussen. Dit zorgt voor een afscherming van zicht en licht en past in het historisch karakter.
De argumentatie dat de rij populieren langs de Drijdijkstraat in het najaar 2021 moeten gekapt worden (aan de westkant van het natuurgebied), omdat de broedvogels in Drijdijk niet goed gedijen als het natuurgebied ingesloten is door hoge bomenrijen, is op zijn zachtst uitgedrukt sterk overdreven. De ruimte en afmetingen van het natuurgebied Drijdijk is gelijkwaardig derwijze dat de landingsbaan 29/11 van Deurne er in zou passen. Als zelfs een Airbus 319 en Embraer 190 daartoe voldoende ruimte heeft, waarom zouden dan broedvogels niet de kans hebben hier neer te strijken. Onze mening is dan ook dat de bestaande bomenrijen langs de Drijdijkstraat behouden moeten worden om ook voor de	Aan Drijdijk wordt een rij van de huidige populieren gekapt en gefaseerd vervangen door een reeks knotwilgen. De kap zal het Europees beschermde natuurgebied Drijdijk aantrekkelijker maken voor weidevogels. Aan de noordkant van dit gebied zullen de populieren blijven staan, omdat het een ander ras populieren is (met een hogere levensverwachting) en omdat ze een grotere landschappelijke en ecologische waarde hebben. De knotwilgen komen er langs de Drijdijkstraat, dus niet op een dijk. De impact van hoge bomen op het broedsucces van weidevogels in aanpalende (natuur)gebieden is wetenschappelijk

bewoners van Verrebroek als afschermfunctie te kunnen functioneren	onderzocht, zowel in binnen- als buitenland. Daaruit blijkt dat er in een zone naast bewoning, hoge bomen, bosjes,... amper of geen weidevogels komen broeden.
Beplanting van de bufferdijk met opgaande bomen is nadelig voor grondbroedende vogels zoals kievit, omdat deze uitkijkposten zijn voor gevleugelde predatoren zoals kraai en buizerd. Ongeveer elke wetenschappelijke studie met betrekking tot biotoopvereisten voor weidevogels komt tot dezelfde conclusie.	Het klopt dat een beplanting van de bufferdijk nadelig is voor bepaalde vogels in Drijdijk. Maar naast die vogels houden we ook rekening met de vraag om de haven visueel af te schermen en lichthinder op te vangen. Daarom is het toch aangewezen hier bomenrijen aan te planten.
Hier zal toch een beschutting of zo gemaakt moeten worden, om de rust een beetje te bewaren in de gezichtshoek naar de haven	Om geen nadelige effecten te veroorzaken op de weidevogels in de natuurgebieden naast de bufferdijken, verwijderen we tegelijkertijd andere verstoringsbronnen (bomen/bosjes, een loods en wegen) in de betrokken natuurgebieden, zodat dit kwaliteitsverlies elders in het gebied opgevangen wordt.

3.2 RECREATIEVOORZIENINGEN

Opmerking of suggestie	Antwoord
Beste, ik rijd altijd met de fiets naar mijn werk. Name mpet 1742. Langs de douane, maar ook regelmatig langs aet. Ik ben grote voorstander van een nieuw fietspad langs de dijk. Of op de dijk, zoals het fietspad op de dijk tussen nieuw namen en de klinge. Maar had kunnen lezen geen verhard fietspad op deze dijk. En nieuw verhard en appart fietspad zou veel veiliger en propperder zijn. Weg van die geparkeerde trucks aan aet. Geen (huis)vuil op het fietspad. Glas, ijskasten, zetels, wielen, uitwerpsen ed. Ik hoop dat je dit kunt meenemen, want dit is al lang problematisch. Een nieuw fietspad, tussen dijk en het spoor zou haalbaar moeten zijn volgens mij.. Dan moet je niet al te ver omrijden.	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet. Voor nog aan te leggen dijken in de polders rond Doel is er meestal voldoende ruimte om wat hogere buffers aan te leggen en kunnen de experts al van bij het ontwerp rekening houden met recreatiemogelijkheden. Voor de bestaande dijk ter hoogte van Verrebroek / Drijdijk / Klein Arenberg is er wellicht onvoldoende ruimte om een grote verhoging en dus ook verbreding te realiseren, omdat de overheid aan de havenkant een vernieuwde weg- en spoorwegontsluiting voorziet en aan de polderkant het natuurgebied wil behouden, zodat er geen grote
Ik betreur dat bovenop de dijk enkel een wandelpad wordt aangelegd. In ben het niet eens met de stelling dat er voldoende alternatieven zijn voor de recreatieve fietsers. Een fietspad op de dijk voor de recreatieve fietser zou prachtig	

zijn om van het zicht op de polder en haven te genieten. Dit moet toch kunnen zoals op de Koningsdijk in Kieldrecht	extra natuurcompensaties elders nodig zijn. Maar binnen die voorwaarden zullen we grondig onderzoeken of een verhoging met enkele meters mogelijk is. Uit de inspraakreacties tijdens de 'buffer-route' blijkt dat veel mensen graag een wandel- en fietspad op de buffer zouden zien ter hoogte van Drijdijk en omgeving. Daarom zullen we zorgvuldig onderzoeken of er op de bestaande buffer ter hoogte van Verrebroek / Drijdijk toegang en recreatie mogelijk zijn. We moeten wel rekening houden met de er naast gelegen natuurwaarden en de beperkte beschikbare ruimte. We bekijken de toegangs- en recreatiemogelijkheden van de buffer voor wandelaars, rolstoelgebruikers, fietsers/mountainbikers en ruiters in samenhang met de opties die zij in de omliggende polders (zullen) hebben. Daarnaast komt er in de Waaslandhaven een nieuwe truckersparking, precies om de huidige problemen met parkerende vrachtwagens in de haven op te lossen.
Maak er een multi user pad van, wandelaars, mountainbiken en paardrijpad!	
Mag het ganse traject toegankelijk gemaakt worden voor paardenwandeling ?	
graag ook toegankelijk maken voor ruiters te paard	
Gelieve op de dijk een ruiterpad te voorzien! Een grasstrook van 2 meter breed is voldoende(En niet zoals in prosperpolder waar men door het plaatsen van (wild)sluizen alles hermetisch heeft afgesloten voor ruiters)	
Een wandelpad bovenop de kruin van deze dijk veroorzaakt catastrofale verstoring. Proefondervindelijk is aangetoond dat slechts 1 wandelaar op de kruin van deze dijk, alle eenden en steltlopers doet opvliegen, terwijl broedvogels hun legsels verlaten, wat predatie in de hand werkt. Bij realisatie van dergelijk wandelpad kan de plas Drijdijk als pleisterplaats en broedgebied worden afgeschreven voor aantal vogelsoorten waarvoor bindende instandhoudingsdoelstellingen gelden in het vogelrichtlijngebied beneden schelde.	
Misschien ook een strook voor wandelaars te paard.	
Geef deze nieuwe stukjes natuur ook aan de mensen! Er werd al ongelooflijk veel natuurcompensatie ingericht waar je alleen maar naar mag kijken! Met goed beheer moet het toch echt mogelijk zijn om mensen in deze gebieden te laten gaan om ervan te genieten! En niet alleen om te wandelen. Mountainbiken bv. moet echt kunnen. Het zijn niet de fietsers die troep achterlaten!	
.Daarentegen een wandelpad op de (buffer)dijk (met de haven) is onzes inziens onbegrijpelijk, net specifiek omdat wandelaars bovenaan een dijk er bijkomend vogels afschrikken. Bovendien dit geen consequente visie uitstraalt ten aanzien van de voorstellen, elders in CP-ECA gemaakt ter hoogte van andere locaties langsheen de Westelijke Ontsluiting.	
aansluiting voorzien van wandelpad op bufferdijk naar drijdijkstraat via bestaande dijk, eventueel onderaan dijk langs zijde van polder; ook zitBanken voorzien	
deze plaats ligt het dichtst bij de bebouwde kom van Verrebroek, geen enkel dorp ligt dicht bij de haven. Maar hier is alles al beslist. Elke vorm van recreatie wordt hier uitgesloten. Waarom wordt er hier niet gevraagd wat we willen?	

3.3 LEEFBAARHEID

Opmerking of suggestie	Antwoord
De effecten van vertrekkende en stoppende treinen op de naburige woongemeenschappen zijn onvoldoende bekend en vragen verbeterd onderzoek of mogelijkerwijs herlocatie naar meer zuidelijk gebied.	De effecten van de vertrekkende en stoppende treinen zullen tijdens het geïntegreerd milieueffectenonderzoek van het project extra containercapaciteit haven Antwerpen aan bod komen. We verwachten de resultaten in de loop van 2021 en ten laatste midden 2022. De onderzoeksresultaten worden gepubliceerd op de website van ECA. Voor het verband tussen geluidshinder en de bufferdijk verwijzen we naar de onderstaande opmerkingen en het antwoord daarop.
Het verhogen van de grondbuffer tot 12 TAW (of zelfs 11...) betekent een veel te beperkte verhoging om een effect te hebben op geluid en lichtoverlast. Rekening houdend met de massieve volumes die industrie en schepen aan de andere zijde van de bufferzone innemen staan in een schril contrast ten opzichte van de schamele hoogte van de bufferdijk.	Op de informatiepanelen van de bufferroute is uitgelegd dat een geluidsafscherming (bv. een bufferdijk) optimaal werkt als deze dicht bij de geluidsbron(nen) en/of dicht bij de ontvanger(s) ligt. Op deze locatie (Drijdijk – Klein Arenberg) is de bufferdijk waarschijnlijk te ver van de havenactiviteiten en wellicht ook te ver van de meeste woningen gelegen om effectief als geluidsafscherming te kunnen dienen. Om hier zekerheid over te krijgen, laat de overheid dit onderzoeken door geluidsexperts, in het kader van het project 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. Tijdens dat onderzoek wordt in de discipline geluid het effect van zowel het geluidsoverlast van mobiliteit als van havenactiviteiten onderzocht. We verwachten de resultaten in de loop van 2021 en zullen deze ook bekendmaken.
Een goed principe, hierbij 3 bemerkingen: - Echter overleg met nabij gelegen bedrijven en wijziging van de huidige verlichting op de autoparking van het havenbedrijf met een beperkte lichtverstrooiing zal de oorzaak optimaal verminderen. Een lichtstrepen gaat hier aan vooraf. - De buffer gaat het fijn stof niet tegen die door het afbraakbedrijf bij laden/overslag/lossen vrijkomt. Een continue vechtscheiding of overkapping is aangeraden. - Het geluidsvermogen van het toekomstige rangeerstation wordt niet vermindert door de Grauwe Abelen.	
graag de leefgemeenschappen in de dorpen maximaal afschermen van havengeluid en licht	Op basis van hun onderzoek zullen de experts 'milderende maatregelen' voor geluid, licht,... formuleren. Deze maatregelen kunnen de mogelijke geluidsimpact voor de omgeving inperken. Dat kan gaan om ingrepen aan een bufferdijk, maar als zo'n dijk geen belangrijke rol kan spelen, zijn maatregelen aan de bron van het geluid of het licht mogelijk. Een voorbeeld is walstroom.
Als er via verhoging dijk minder geluid van de haven komt dan dijk zo hoog mogelijk, maar ja dit zal weer afhangen van de grondbalans.	De buffering van (de effecten van) het havengebied op de omgeving maakt
Bufferdijk zo hoog mogelijk zodat geluid en licht polutie tot minimum beperkt wordt.	
bufferdijk voldoende hoog maken voor visuele buffer met haven	

De allereerste generatie ontwerpers bij de ontwikkeling van de Waaslandhaven en het Gewestplan Sint-Niklaas Lokeren gingen er van uit - in navolging van het Ruhrgebied - dat een 500 m brede groen- of bufferzone de meest geschikte wijze was om het Linkerschelde-oever havengebied te omgeven. Enkel de Zuidelijke Groenzone langs de E34 werd zo uitgevoerd.

Het politiek draagvlak ten tijde van het laatste decennium van vorige eeuw koos voor een, tot ca 50 m beperkt scherm, deels op een bufferdijk om het zicht van de haven aan de burgers van Verrebroek te onttrekken. Aldus uitgewerkt ter hoogte van het Spaans Fort.

De generatie omstreeks en na de eeuwwisseling had meer aandacht voor de fauna, waarbij nu een openlandschap tussen het woongebied en havengebied centraal stond. Aldus uitgewerkt ter hoogte van de Drijdijk. De oorspronkelijke en versterkte rijbeplantingen op de polderdijken namen de schermfunctie op zich. Omdat een eenmalig scherm niet volstaat om hogere haveninfrastructuur uit het zicht te houden, is het nuttig en nodig om het initiële scherm ter hoogte van de grensscheiding met de haven op regelmatige afstand te herhalen, bijvoorbeeld telkens ter hoogte van oorspronkelijke polderdijken. Daarbij kan de tussen-afstand tussen deze secundaire, tertiaire en verder afgelegen schermen steeds toenemen.

Het aanbrengen van een scherm op de dijk op de rand van het havengebied is slechts een halve oplossing indien het afschermen niet herhaald wordt. Het nachtbeeld op het bord Halte 1 illustreert een situatie en locatie waar een afscherming op de rand van het havengebied ontbreekt. De visuele hinder wordt er beklemtoond net door het open landschap van het natuurgebied Drijdijk. Dit in sterke tegenstelling met de omgeving Spaans Fort waar de directe woonomgeving naar geluid en zicht(licht)hinder er onttrokken wordt aan de haven.

Dit middels een beplante dijk tot op peil +11.00 TAW. Wat het nut en de noodzaak is om deze hoogte met 1 m te verhogen is maar de vraag?

onderdeel uit van het geïntegreerd onderzoek voor ECA.

3.4 TOEGANKELIJKHEID

Opmerking of suggestie	Antwoord
Positief dat het natuurgebied ook uitgebreid wordt. We hopen dat de bufferdijk ook voor ons een positief effect heeft.	Door de bufferdijk ter hoogte van Drijdijk voor een stukje recht te trekken, komt er inderdaad een stukje natuurgebied bij.
Zone open laten en niet afspannen met draad. Mensen willen vrijheid en niet in hokjes geduwd worden. Een plaats waar we nog vrij van de natuur kunnen genieten.	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is het risico op verstoring van de vogels in het naastgelegen natuurgebied te groot, zodat we met afsluitingen werken om die verstoring te voorkomen of beperken. Op de bufferdijk ter hoogte van Drijdijk is dit het geval. Maar het is niet de bedoeling om de hele (huidige en toekomstige) bufferdijk langs de Waaslandhaven af te spannen. Op plaatsen waar de buffer toch ontoegankelijk is, bekijken we welke alternatieven we eventueel kunnen voorzien voor wandelaars, fietsers of ruiters.
Een wandelpad met hoge prikkeldraad rond zoals de hoge dijk achteraan in de Sluisstraat (pompgemaal). Waarom is deze dijk niet opgenomen in het project?	De buffer is op dit deel reeds eerder gerealiseerd en werd recent gedeeltelijk afgeschermd met een draad om motorcrossers te weren, de nabije grondstock af te sluiten voor onbevoegden, sluikstort te verhinderen en een jonge bosaanplant te beschermen. In kader van een ander project (de aansluiting van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven met de E34) zal dit deel van de buffer herbekeken worden, onder andere met een noodzakelijke fietskruising.

3.5 AANVERWANTE PROJECTEN / PROCEDURES

Opmerking of suggestie	Antwoord
Het maximale nut van de nieuw aan te leggen weg kan pas gerealiseerd worden mits rechtstreekse aansluiting op snelweg E34. Wanneer deze eveneens uitloopt op de bestaande knooppunten verliest deze weg elk potentieel. De grootste hinder ontstaat momenteel ter hoogte van de meer zuidelijk gelegen wegennet. Een vlottere uitweg van het noordelijke verkeer (doortrekken van parallelweg Blikken richting nieuw aan te leggen aansluiting op E34) kan hier voor een verminderde belasting zorgen.	Deze opmerking gaat niet over de buffer, maar over de westelijke ontsluitingsweg van de Waaslandhaven, een onderdeel van ECA. Daarover zijn er al eerder afzonderlijk inspraakmogelijkheden voor georganiseerd. Daarom gaan we er hier niet dieper op in.

3.6 VARIA

Opmerking of suggestie	Antwoord
Vlaanderen heeft meer beweging nodig.	Voor deze opmerking is geen antwoord nodig.

4 HALTE 2: KLEIN ARENBERG - HERTOGENSTRAAT

Voor deze halte zijn er geen gesloten vragen (ja/nee) gesteld. Wel is de mogelijkheid aangeboden om opmerkingen of suggesties aan te geven.

De ingediende opmerkingen en suggesties zijn hieronder opgesomd, waarbij de organisatoren van de buffer-route ze achteraf per thema gegroepeerd hebben.

4.1 BEPLANTING

Opmerking of suggestie	Antwoord
Betreft 'bomen en struiken/Grauwe abeel': Grauwe abeel (<i>Populus x canescens</i>) is geen slechte keuze: hij is niet alleen mooi maar ook nog goed windvast en dat is gezien de voorziene locatie en de uiteindelijke boomhoogte (25 m e.m.) een pluspunt. Bovendien wordt met deze boomsoort de [alomtegenwoordige] eentonigheid der populieren[-rijen] doorbroken. Iets wat wel vaker zou mogen gebeuren. Toch nog deze suggestie: de Grauwe abeel is tweehuizig. Dat wil zeggen: de boom kent òf een mannelijke òf een vrouwelijke bloeiwijze. Kies m.i. best voor de mannelijke vorm. De mannelijke bomen produceren al vroeg (febr.-mrt) behoorlijk wat pollen, via katjes, wat gezien het vroege tijdstip een welgekomen ondersteuning is voor de [uit hun winterslaap ontwakende] hommelmaken en bijen. De vrouwelijke bomen lossen vanaf mei-juni massa's pluizaden (een klein doosvruchtje omhuld door pluiz) waarbij het soms lijkt alsof alles andersneeuwt. Het is maar waar je voor kiest. Af en toe een vrouwelijke boom ertussen lijkt m.i. niet slecht, al was het maar dat daarmee menig [muizen]nest gestoffeerd geraakt en kleine [zang-]vogels zich aan de zaden tegoed kunnen doen. Een andere optie zijn lindenbomen (<i>Tilia</i> spp.). Mits een goeie mix inzake bloeitijden kunnen dag- en nachtvlinders, hommels, solitaire levende bijen en honingbijen, er nectar en stuifmeel komen puren en dit over een gespreide periode. Dit vraagt dan wel om een gecombineerde aanplant (bloeiopvolging) van zomerlinde (<i>Tilia platyphyllos</i>), Hollandse linde (<i>Tilia x vulgaris</i>), winterlinde (<i>Tilia cordata</i>) en de Amerikaanse linde (<i>Tilia americana</i> var. <i>Americana</i>). Nog een ander alternatief is Robinia (<i>Robinia pseudoacacia</i>), acacia in de volksmond. Hij wordt tot 30 m hoog, staat zeer stevig in de grond, is goed bestand tegen luchtvervuiling en weet in mei-juni tal van insecten te lokken met pollen en nectar. Doordat hij het daglicht goed doorlaat biedt dit ook mogelijkheden voor flinke onderbegroeiing. Ik denk	We voorzien op de huidige dijk tussen haven en polder, van Drijdijk tot aan Putten Weiden, een aanplant met 3 rijen bomen en daartussen struikgewas. Anderzijds moeten er op andere plaatsen een aantal bomen verdwijnen. De voorkeur voor de aan te planten bomen gaat uit naar de grauwe abeel. Deze boomsoort groeit snel, heeft een relatief lange levensverwachting en is ook goed aangepast aan de lokale omgeving (wind, kleibodem, dijk als groeiplaats). Grauwe abelen zijn ook diepwortelend waardoor ze minder gevoelig zijn voor windval op de bufferdijk. We nemen ook de suggestie mee om mannelijke grauwe abelen aan te planten met hier en daar een vrouwelijke boom ertussen. We gaan niet in op de suggestie om de boomsoort Robinia te gebruiken, omdat deze soort oorspronkelijk niet inheems is en ook cultuurhistorisch niet past in de polder. Tussen de bomenrijen komt er een onderbegroeiing van struiken. Dit kan met verschillende soorten gebeuren, onder meer met wintergroene inheemse heesters.

dan aan een [deel-]combinatie van [inheemse] struiken zoals de gewone braam (<i>Rubus fruticosus</i>), dauwbraam (<i>Rubus caesius</i>), sleedoorn (<i>Prunus spinosa</i>), rode kornoelje (<i>Cornus sanguinea</i>), egelantier (<i>Rosa rubiginosa</i>), hondsroos (<i>Rosa canina</i>), eenstijlige meidoorn (<i>Crataegus monogyna</i>), tweestijlige meidoorn (<i>Crataegus laevigata</i>), koraalmeidoorn (<i>Crataegus rhipidophylla</i>), wilde kardinaalsmuts (<i>Eunonymus europaeus</i>), wilde mispel (<i>Mespilus germanica</i>), wilde liguster (<i>Ligustrum vulgare</i>), wilde lijsterbes (<i>Sorbus aucuparia</i>), gewone vlier (<i>Sambucus nigra</i>) en/of bergvlier (<i>Sambucus racemosa</i>), Al deze [inheemse] struiken hebben, als struiklaag, het voordeel om voedsel en/of onderkomen te verschaffen aan insecten (nectar, pollen, waardplant) en aan [zang-]vogels en klein wild (bessen, zaden, nestgelegenheid/beschutting).	
- Het struikgewas dient de biodiversiteit te bevorderen en bevat wintergroene heesters als Hulst, viburnum,...	
- De Grauwe Eik is een boom met een korte leeftijd. Inzetten op waardenbomen als kastanje, zomereik, beuk, noot... die een midden tot hoge leeftijd kunnen bereiken hebben een grote toegevoegde waarde voor de biodiversiteit.	
Zoveel mogelijk bomen groen.	
Om tot een reële buffer uit te groeien hebben Abelen geruime tijd nodig. Hoe wordt de huidige overlast geneutraliseerd?	

4.2 AFMETINGEN BUFFER (HOOGTE EN DIEPTE)

Opmerking of suggestie	Antwoord
Er zal veel grondoverschot zal zijn, ik zou stellen maak er gebruik van om de bufferdijk aan Arenberg - Hertogenstraat te verhogen.	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aangesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet. Voor nog aan te leggen dijken in de polders rond Doel is er meestal voldoende ruimte om wat hogere buffers aan te leggen en kunnen de experts al van bij het ontwerp rekening houden met recreatiemogelijkheden. Voor de bestaande dijk ter hoogte van Verrebroek / Drijdijk / Klein Arenberg is er wellicht onvoldoende ruimte om een grote verhoging en dus ook verbreding te realiseren, omdat de overheid aan de havenkant een vernieuwde weg- en spoorwegontsluiting voorziet en aan de polderkant het natuurgebied wil behouden, zodat er geen grote extra natuurcompensaties elders nodig zijn. Maar binnen die voorwaarden zullen we grondig onderzoeken of een verhoging met enkele meters mogelijk is. Anderzijds is er aan Putten Hoog met de huidige voorstellen ruimte om een landschapsheuvel te voorzien (hogere buffer), waarin ook grondoverschotten in verwerkt kunnen worden.
Datgene welke van toepassing was voor Halte 1 is uiteraard ook geldig voor Halte 2. Met dien verstande dat ter hoogte van de Hertogenstraat, de afstand tot de buffer ter hoogte van de WOW dermate groot is dat mag aangenomen worden dat een hoogteverschil van de kruin van de dijk boven het peil van +11.00 TAW nauwelijks een invloed zal hebben. Mag aangenomen worden dat - wil men het wonen en het leefklimaat voor de bewoners langs de N451 bevorderen - specifiek naar zichtbuffering een versterking van de dijkbeplanting naar en omheen de Grote en Kleine Weel en ter hoogte van de Geul functioneel / functioneler zal/ kan zijn. De vermelding Bomen of struiken op de dijk zijn voor geluid niet van belang, tenzij het om een bos met een diepte van meer dan 100 meter gaat, zou perfect kunnen refereren naar de oorspronkelijke doelstelling van destijds (1970-80 becommentarieerd bij Halte 1).	De suggestie om ook omheen de Grote en Kleine Weel een sterkere zichtbuffering te voorzien, zullen we met de gemeente Beveren onderzoeken, ook al valt dit in feite buiten de scope van de bufferroute. Op de informatiepanelen van de bufferroute is uitgelegd dat een geluidsafscherming (bv. een bufferdijk) optimaal werkt als deze dicht bij de geluidsbron(nen) en/of dicht bij de ontvanger(s) ligt. De bomen en struiken die we op de bufferdijk willen aanplanten, zullen inderdaad geen belangrijke impact op geluidseffecten hebben, maar zorgen wel voor visuele afscherming van de havenactiviteiten.

De niet haalbaarheid van dergelijk functioneel scherm is er niet gekomen door een gebrek aan ruimte, maar door de gewijzigde visie om open ruimte te voorzien die automatisch de zichtbaarheid van de haven bevordert.

4.3 RECREATIEVOORZIENINGEN

Opmerking of suggestie	Antwoord
Maak er een multi user pad van, wandelaars, mountainbiken en paardrijpad!	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet.
Mag het ganse traject toegankelijk gemaakt worden voor paardenwandeling ? Alvast dank.	
graag toegankelijk maken voor ruiter te paard	
Graag een zone voor wandelaars te paard	Voor nog aan te leggen dijken in de polders rond Doel is er meestal voldoende ruimte om wat hogere buffers aan te leggen en kunnen de experten al van bij het ontwerp rekening houden met recreatiemogelijkheden.
Ik lees dat er geen fietspad op de buffer zelf komt! Dat is écht een gemiste kans. Akkoord, er zijn fietspaden in de haven, maar deze liggen voortduren vol met troep! Wat een zalig fietspad zou je niet kunnen creëren op deze dijk? In Nederland zou men hier nooit over aarzelen... Echt heel jammer! Hopelijk wordt dit nog opnieuw bekeken!	Voor de bestaande dijk ter hoogte van Verrebroek / Drijdijk / Klein Arenberg is er wellicht onvoldoende ruimte om een grote verhoging en dus ook verbreding te realiseren, omdat de overheid aan de havenkant een vernieuwde weg- en spoorwegontsluiting voorziet en aan de polderkant het natuurgebied wil behouden, zodat er geen grote extra natuurcompensaties elders nodig zijn.
Gelieve op de dijk een ruiterspad te voorzien! Een grasstrook van 2 meter breed is voldoende(En niet zoals in prosperpolder waar men door het plaatsen van (wild)sluizen alles hermetisch heeft afgesloten voor ruiters)	Maar binnen die voorwaarden zullen we grondig onderzoeken of een verhoging met enkele meters mogelijk is.
wordt er hier geen mogelijkheid voorzien voor een wandelpad, aansluitend op de nu reeds bestaande wandelpaden? (vingerlingenpad) Mensen willen rond kunnen wandelen, niemand gaat graag door en terug over de zelfde weg	Uit de inspraakreacties tijdens de 'buffer-route' blijkt dat veel mensen graag een wandel- en fietspad op de buffer zouden zien ter hoogte van Drijdijk en omgeving. Daarom zullen we zorgvuldig onderzoeken of er op de bestaande buffer ter hoogte van Verrebroek / Drijdijk toegang en recreatie mogelijk zijn, maar we moeten rekening houden met de er naast gelegen natuurwaarden en de beperkte beschikbare ruimte.
zeker wandelpad boven op dijk verder zetten vanuit verrebroek naar hertogenstraat.	We bekijken de toegangs- en recreatiemogelijkheden van de buffer voor wandelaars, rolstoelgebruikers, fietsers/mountainbikers en ruiters in samenhang met de opties die zij in de omliggende polders (zullen) hebben.
ook fietspad bovenop dijk zou zeker meerwaarde zijn	
fietspad aansluiten zowel naar drijdijkstraat via klein arenberg	
ook naar fietspad havenzijde indien dit mogelijk uit veiligheidsoverwegingen	
aanplant met bomen en struiken	

4.4 LEEFBAARHEID

Opmerking of suggestie	Antwoord
Licht: - De bestaande lichtoverlast doet zich grotendeels op grote hoogte voor (elektriciteitsmasten, containerkranen tot 130m hoog, ...). - Bomen zullen nog enige tijd nodig hebben om tot volwassen hoogte op te groeien.	We laten de mogelijke lichteffecten onderzoeken door experts, in het kader van het project 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. We verwachten de resultaten in de loop van 2021 en zullen deze ook bekendmaken. Op basis van hun onderzoek zullen de experts 'milderende maatregelen' voor geluid, licht,... formuleren. Deze maatregelen kunnen de mogelijke lichtimpact voor de omgeving inperken. Dat kan een ingreep aan een bufferdijk zijn, of beplanting, of nog andere. Ook maatregelen aan de bron van het licht zijn mogelijk, bv. lichtsterkte of richting van de lichtstralen.
In het onderzoek naar geluidsoverlast wordt gekeken naar overlast van vracht- en treinverkeer, dat is een goede maar onvolledige strategie. De praktijk leert immers dat de voornaamste en meest doordringende bron van geluidshinder bij scheepsmotoren en -generatoren gezocht dient te worden. Doordat schepen na aanmeren nog afhankelijk zijn van generatoren voor de eigen energievoorziening blijft er een constante uitstoot van diepe tonen bestaan. Bij het ontwerp van cepca moet er maximaal rekening gehouden worden met alternatieve manieren (walstroom, OPS, ...) om schepen van energie te voorzien. In een moderne haven die een aantal woongemeenschappen tot haar nabije burens mag rekenen mag men ervanuitgaan dat er optimaal wordt ingezet op de beschikbare technologie om negatieve effecten weg te werken. Zeker voor de nog op te richten havengebieden zou men er op mogen vertrouwen dat fouten gemaakt in het verleden niet herhaald worden. Daarom lijkt het ook nodig om, indien men de beschadigde leefbaarheid van de omliggende woongebieden wil herstellen, oudere schepen te weren en in te zetten op alternatieve manieren van energievoorziening op de meest westelijk gelegen concessies. De praktijk leert eveneens dat de meest storende overlast voortkomt van bedrijven gelegen achter de bestaande dijk (onder andere AET). Enkel mits een substantiële dijkverhoging (gelijkaardig aan de leefbaarheidsbuffer te Doel) kan er gesproken worden van een reële buffer. De schepen en haveninfrastructuur torenen boven de bestaande dijk uit. Door de dijk op dit punt niet te verhogen wordt net op het (momentele) zwaartepunt de zwakste schakel gelegd. Dat er mogelijk geen degelijke buffer wordt uitgebouwd omwille van plaatsgebrek klinkt vreemd. Zeker wanneer men de locatie van de westelijke ontsluiting aangeeft als één van de	Op de informatiepanelen van de bufferroute is uitgelegd dat een geluidsafscherming (bv. een bufferdijk) optimaal werkt als deze dicht bij de geluidsbron(nen) en/of dicht bij de ontvanger(s) ligt. Op deze locatie (Drijdijk – Klein Arenberg) is de bufferdijk waarschijnlijk te ver van de havenactiviteiten en wellicht ook te ver van de meeste woningen gelegen om effectief als geluidsafscherming te kunnen dienen. Om hier zekerheid over te krijgen, laat de overheid dit onderzoeken door geluidsexperts, in het kader van het project 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. Tijdens dat onderzoek wordt in de discipline geluid het effect van zowel het geluidsoverlast van mobiliteit als van havenactiviteiten onderzocht. Ook bv. de spoorbundel, die trouwens niet zal dienen om te rangeren maar wel om treinen tijdelijk te laten wachten, is een element in dat onderzoek. We verwachten de resultaten in de loop van 2021 en zullen deze ook bekendmaken. Op basis van hun onderzoek zullen de experts 'milderende maatregelen' voor geluid, licht,... formuleren. Deze maatregelen kunnen de mogelijke geluidsimpact voor de omgeving inperken. Dat kan een ingreep aan een bufferdijk zijn, maar als zo'n dijk geen belangrijke rol kan spelen, zijn maatregelen aan de bron van het geluid of het licht mogelijk. Een voorbeeld is walstroom. De buffering van (de effecten van) het

hinderpalen. Dat een nog op te richten kwaal reeds bij voorbaat haar enige remedie in de weg staat is stuitend. We vallen in herhaling, maar net hier wordt momenteel de kleinste afstand ten opzichte van Kieldrecht, en de grootste overlast vastgesteld! Hier zomaar aan voorbijgaan ontkracht het hele concept van de bufferdijk. Door op de meest belaste zones de beloofde mega-dijk niet te realiseren vervalt de bufferfunctie.	havengebied op de omgeving maakt onderdeel uit van het geïntegreerd onderzoek voor ECA.
Een goed principe. Bijkomstig: - Om akoestische dempende eigenschappen te hebben is de groenbuffer minstens 30 m dik om een impact te hebben op het geluidvermogen. Tracht rekening te houden met het aankomende rangeerstation hierbij, hierbij treden er hoge geluidsfrequenties op.	Er is ook een opmerking over huidige geluidseffecten vanuit de haven. Dat staat uiteraard los van het project 'extra containercapaciteit', want ECA is nog niet gerealiseerd.
Er is een grote open vlakte tussen Verrebroekdok en Doeldok naar Kieldrecht toe. De bestaande verhoging die voorzien is 12 meter TAW gaat veel te laag zijn, omdat de scheepsmotoren/generatoren kilometers ver te horen zijn en dit komt door de relatieve hoogte waarop deze zich bevinden ten opzichte van het kaainiveau 30 meter TWA. In november waren er 21 dagen geluidsoverlast boven toegestane norm's nachts op de Vlare II wetgeving in woongebied. Geluid: - Beperkt effect. Aangezien de hoogte maar 12 TAW - Daarnaast speelt opnieuw de geringe hoogte van de dijk een rol. Eén van de oorzaken waardoor de scheepsmotoren/generatoren kilometers ver te horen zijn is de relatieve hoogte waarop deze zich bevinden ten opzichte van het kaainiveau.	
We zijn blij met de initiatieven om het geluid aan de bron aan te pakken	
Welk geluid wij vooral horen is niet het verkeer, maar het geluid van de haven zelf, in en uitladen van boten neem ik aan harde klappen vaak. De lichtvervuiling is eigenlijk wel gezellig. Ik denk dat een echt hogere dijk tussen de Hertogenstraat en de bestaande dijk de beste oplossing is. De dijk zal echt een pak hoger moeten zijn als de bestaande dijk om te helpen onze rust weer terug te krijgen. Vooral bij wind uit de haven word onze slaap behoorlijk verstoord.	

Het effect op zowel licht- als geluidshinder zal beperkt zijn. Desalniettemin is een bufferdijk beter dan geen bufferdijk. Elke verbetering moeten we nastreven en omarmen. Het buffertraject kan ook helpen om een definitieve, harde grenslijn te trekken om de haven heen. En zoals deze op de plannetjes getekend staat ligt deze grens nog niet zo slecht (als we het elleboogdok en de noordelijke expansie buiten beschouwing laten).

4.5 TOEGANKELIJKHEID

Opmerking of suggestie	Antwoord
Zone open laten en niet afspannen met draad. Mensen willen vrijheid en niet in hokjes geduwd worden. Een plaats waar we nog vrij van de natuur kunnen genieten.	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is het nodig om een deel van de buffer ontoegankelijk te maken door middel van een afspanning. Dat kan gebeuren uit veiligheidsoverwegingen, of om verstoring van vogels in naastgelegen natuurgebieden te voorkomen of om harde vormen van recreatie tegen te gaan (bv. motorcross). Maar het is niet de bedoeling om de hele (huidige en toekomstige) bufferdijk langs de Waaslandhaven af te spannen. Op plaatsen waar de buffer toch ontoegankelijk is, bekijken we welke alternatieven we eventueel kunnen voorzien voor wandelaars, fietsers of ruiters.

4.6 LOKAAL VERKEER

Opmerking of suggestie	Antwoord
ik heb een kleine opmerking over de afsluiting van Oud Arenberg. Alle havenarbeiders vanuit Kieldrecht, De Klinge, Nieuw-Namen,... zullen via Verrebroek moeten rijden. Qua verkeer is het al vrij druk in Verrebroek, als al dit verkeer er nog bij komt moeten de wegen echt heraangelegd worden. Misschien een optie om een ecoduct te bouwen aan de Oud Arenberg zodat Verrebroek niet al het verkeer moet slikken.	We bekijken de impact van ECA op lokale wegen in samenspraak met de gemeente Beveren. In het huidige ontwerp kan men vanuit Nieuw Namen en Kieldrecht via de Nieuw Arenbergstraat naar het complex Hogendijk rijden om aansluiting te vinden met het havengebied. Men hoeft dus niet via Verrebroek te rijden. Nog volgens het huidige ontwerp knippen we de huidige verbindingen via de Middenstraat en de Oud-Arenbergstraat, waarbij fietsers normaalgezien wel een doorgang behouden.
Mijn opmerking gaat niet specifiek over dit kruispunt, maar komt er wel het dichtsbij in de buurt. In de huidige situatie rijden veel mensen die in de haven werken via Oud-Arenberg, Middenstraat richting Blikken de haven in. In de nieuwe situatie zal al dat verkeer via Verrebroek moeten rijden. In plaats van verkeer te spreiden zal het zich daar concentreren en voor de nodige overlast zorgen. Graag wil ik vragen om een mogelijke oplossing te zoeken hiervoor zodat het verkeer toch van Kieldrecht nog de haven in kan. Dan denk ik aan een soort tunnel in de dijk, zijnde een ecoduct, laag genoeg zodat het niet voor vrachtverkeer kan dienen, en dus ook niet voor verdere overlast kan zorgen in de dorpskernen. Alvast bedankt.	

4.7 AANVERWANTE PROJECTEN / PROCEDURES

Opmerking of suggestie	Antwoord
Het bord Halte 2 promoot de elektrificatie van de spoorlijnen, zodat er minder diesel-locomotieven nodig zijn en dit sterk kan bijdragen als bronmaatregel. Weze het nu net aldaar, over de lengte van bedoelde bufferberm en de erachter gelegen Bundel Verrebroek, dat de wisseling van elektrische op dieseltreinen zou geschieden. Wat alleen al gevoelsmatig aangeeft dat dit meer geluidsoverlast kan teweegbrengen door rangerende locomotieven. Verder treinen elektrisch laten rijden tot de bundel Krommenhoek is niet haalbaar omdat laden en lossen van	Deze opmerkingen gaan over de operationele aspecten van goederentreinen in het havengebied. Die komen aan bod in het onderzoek voor ECA (voornamelijk binnen de projectonderzoeksnota Containercluster Linkerscheldeover, waarvoor al eerder afzonderlijk inspraakmogelijkheden georganiseerd werden. Aangezien opmerkingen over de operationele aspecten van treinverkeer in de haven

containers geen bovenleidingen toelaten. (Er stelt zich trouwens een probleem over hoe de Bundel Krommenhoek van uit het westen vlot bereikbaar blijft?). Vraag stelt zich dus, waarom de Bundel Zuid niet als wisselzone voor de locomotieven kan gebruikt worden, ver van enige bewoning. Daar zijn nu slechts een deel van de sporen geëlektrificeerd en is er nog veel extra ruimte voor extra sporen. Aldus wordt bundel Verrebroek louter een doorrij bundel, of koppelingsbundel voor twee halve treinstellen (omwille van de te korte lengte Bundel Krommenhoek) of kan Bundel Verrebroek functioneren als wachtbundel als bundel Krommenhoek compleet bezet is. Aan de bezettingsgraad van Bundel Liefkenshoek te merken is de kans hierop, zeker nu, eerder nihil.	enkel onrechtstreeks verband houden met de buffer maar wel elders binnen ECA aan bod komen, gaan we er hier niet verder op in.
---	---

5 HALTE 3: KRUISPUNT HOGENDIJK – OUDE SLUISSTRAAT

Voor deze halte zijn er enkele gesloten vragen gesteld. Bovendien was het mogelijk om opmerkingen of suggesties aan te geven.

De antwoorden op de gesloten vragen en de ingediende opmerkingen en suggesties zijn hieronder opgesomd, waarbij de organisatoren van de bufferroute ze achteraf per thema gegroepeerd hebben.

5.1 BEPLANTING

(gesloten vraag) Welke beplanting wens jij?

	helemaal niet graag		niet graag		neutraal		graag		zeer graag	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Bos/bomenrij	0	0,0	3	1,9	5	3,2	23	14,9	123	79,9
Grasland	29	21,3	23	16,9	40	29,4	25	18,4	19	14,0
Andere	14	46,7	1	3,3	4	13,3	2	6,7	9	30,0

>> Welke "andere"?:

Opmerking of suggestie	Antwoord
Ik geef de voorkeur aan de optie bos. De optie grasland; kan mij alleen maar bekoren indien dit grasland een bijzonder rijke en divers bloeiende kruidlaag mag zijn, type bloemenweide.	Zie antwoorden op open vragen hieronder.
Gemengd	
Gemengd voor aanleg MTB parkoers	
Een technisch mountainbike parcours dat gebruik maakt van de hoogteverschillen.	
Een heuvel ingericht volgens een Britse tuin wat een mengeling is tussen open landschap met enkele solitaire bomen geflankeerd door bomen en struikgewas van deze geordend hoog naar laag. Dit vergroot de overgang tussen het polderlandschap en het open gras	
Bloemen en struiken	
Liefst zo veel mogelijk bomen, waarom geen notenbomen of andere gevarieerde soorten van inheemse soorten	
Gemengd grasland/bos	
Voorzien van ruiterspaden	
Verharde singletrack	

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Als op en/of rond deze heuvel bomen aangeplant worden dan geef ik de voorkeur aan lindenbomen. Mits een goeie mix inzake vroeg-, middelvroeg- en laatbloeiende linden kan men van begin juni tot einde juli/begin augustus hier aangenaam fietsen, wandelen en uitrusten, ondertussen genietend van wolken zoete lindegeurbloesem. Onderwijl kunnen dag- en nachtvlinders, hommelse soorten, solitair levende bijen en honingbijen, nectar en stuifmeel komen puren en dit over een gespreide periode. Dit vraagt dan wel om een gecombineerde aanplant (bloeiopvolging!) van zomerlinde (<i>Tilia platyphyllos</i>), Hollandse linde (<i>Tilia x vulgaris</i>), winterlinde (<i>Tilia cordata</i>) en de Amerikaanse linde (<i>Tilia americana</i> var. <i>americana</i>). Wanneer er ook nog onderbegroeiing komt (struiklaag), dan stel ik een [deel-]combinatie voor uit volgende [inheemse] struiken: gewone braam (<i>Rubus fruticosus</i>), dauwbraam (<i>Rubus caesius</i>), sleedoorn (<i>Prunus spinosa</i>), rode kornoelje (<i>Cornus sanguinea</i>), egelantier (<i>Rosa rubiginosa</i>), hondsroos (<i>Rosa canina</i>), eenstijlige meidoorn (<i>Crataegus monogyna</i>), tweestijlige meidoorn (<i>Crataegus laevigata</i>), koraalmeidoorn (<i>Crataegus rhipidophylla</i>), wilde kardinaalsmuts (<i>Euonymus europaeus</i>), wilde mispel (<i>Mespilus germanica</i>), wilde liguster (<i>Ligustrum vulgare</i>), wilde lijsterbes (<i>Sorbus aucuparia</i>), gewone vlier (<i>Sambucus nigra</i>) en/of bergvlier (<i>Sambucus racemosa</i>). Al deze [inheemse] struiken hebben het voordeel om voedsel en/of onderkomen te verschaffen aan insecten (nectar, pollen, waardplant), [zang-]vogels en klein wild (bessen, zaden, nestgelegenheid/beschutting).	Het is mogelijk dat we bomen en/of struiken aanplanten aan Putten Hoog, maar dat is nog niet beslist. Als er inderdaad een aanplant komt, onderzoeken we deze suggesties zeker mee.
Een zo massaal mogelijke aanplanting van bomen geniet naar licht- en geluidsverminderende effecten zoals bekend de voorkeur op grasland. Daarnaast bevinden we ons in een bijzonder bosarme streek. Voor een extra (mini)bosje is hier altijd plaats.	
Gevarieerde beplanting, de hele polderstreek ziet er hetzelfde uit, dat is saai en het zou goed zijn moest dat hier anders kunnen.	

5.2 RECREATIEVOORZIENINGEN

(gesloten vraag) De heuvel kan toegankelijk gemaakt worden voor recreanten. Welke van volgende invullingen wens jij (niet)?

	helemaal niet graag		niet graag		neutraal		graag		zeer graag	
	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%	aantal	%
Zitbanken	15	10,9	12	8,8	33	24,1	37	27,0	40	29,2
Uitzichtpunt over haven en polder	15	11,0	16	11,8	30	22,1	25	18,4	50	36,8
Wandelpad	12	9,4	8	6,3	30	23,6	40	31,5	37	29,1
Fietspad tot de top	19	13,3	6	4,2	25	17,5	9	6,3	84	58,7
Fietspad aan de voet van de helling	13	9,6	6	4,4	28	20,7	29	21,5	59	43,7
Mountainbikepad	10	6,1	4	2,4	6	3,7	4	2,4	140	85,4
Blote voetenpad	38	29,0	11	8,4	36	27,5	23	17,6	23	17,6
Finse piste	39	29,8	24	18,3	35	26,7	14	10,7	19	14,5
Avonturenberg	42	31,1	13	9,6	22	16,3	23	17,0	35	25,9
Speelprikkels	21	16,0	12	9,2	28	21,4	35	26,7	35	26,7
Kunstwerk	75	58,1	16	12,4	22	17,1	5	3,9	11	8,5
Geen recreatie, wel natuurontwikkeling	57	45,2	22	17,5	29	23,0	7	5,6	11	8,7
Andere	13	48,1	0	0,0	3	11,1	0	0,0	11	40,7

>> Welke andere?

- Natuurontwikkeling kan best met stille/zachte recreatie hand-in-hand gaan.
- Natuur en recreatie moeten elkaar niet volledig in de weg lopen, ieder zijn zone
- Natuurontwikkeling, maar wel de mogelijkheid om te wandelen ook, langs onverharde paden
- Kunst hoeft voor mij niet, graag veel bomen en betreedbare natuur met wandelpaden banken en speeltuigen voor recreatieve tijdsbesteding.
- Liefst zoveel mogelijk groen, maar niet kunstmatig. Erg dat akkers wegmoeten waar nadien weilanden verschijnen omzoomd door de zo herkenbare paaltjes van natuurland.
- Willen jullie rekening houden dat rolstoelgebruikers ook gebruik maken van fietspaden en recreatie? Verharde ondergrond zou wenselijk zijn.
- Maak er een multi user pad van, wandelaars, mountainbiken en paardrijpad!
- Bbq voorziening
- Een echte Vlaamse Kasseihelling zou een geweldige uitdaging zijn voor de vele fietsers die graag een ritje in de Polder maken!
- Ruiterpad
- De vraag stelt zich, is dit nu al ter zake ???

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
een combo van natuur voor wandelaars en mountainbikers om van te genieten zou het perfecte scenario zijn.	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet. Voor de nog aan te leggen dijk of heuvel aan Putten Hoog is er voldoende ruimte om een hogere buffer aan te leggen en kunnen de experts al van bij het ontwerp rekening houden met recreatiemogelijkheden. De suggesties uit de bufferroute geven alvast inspiratie. En specifiek voor Putten Hoog willen we via participatie van inwoners van Beveren en van al wie interesse heeft, samen een ontwerp uitdenken. We bekijken daarbij de toegangs- en recreatiemogelijkheden van de buffer voor wandelaars, rolstoelgebruikers, fietsers/mountainbikers en ruiters, in samenhang met de opties die zij in de omliggende polders (zullen) hebben.
iets naar de top (mtb, maar anders wandel - of fietspad) zou leuk zijn, het is daar zo al plat genoeg..	
een uitkijkpunt/-toren, en qua natuur vijver/poelen: water is leven	
Meer nood aan degelijke uitdagende mountainbike parcours in de haven en polders!	
Mag het ganse traject toegankelijk gemaakt worden voor paardenwandeling ? Alvast dank.	
Een MTB-pad met singletracks en wat hoogtemeters kan de gemeente Beveren echt wel gebruiken want die zijn hier dun bezaaid. Verder zie ik geen probleem om dit te combineren met bijvoorbeeld een fietspad naar de top en eventueel een wandelpad.	
graag ook voorziening voor paard en ruiter	
Eindelijk een MTB. Pad in Beveren!!?	
Is er geen mogelijkheid meer om, als je in Doel werkt, met de auto daar via de Hogendijk of Middenstraat/De Blikken, te geraken?	
Indien er zitbanken geplaatst worden zullen er dan ook vuilbakjes voorzien worden die regelmatig leeg gemaakt worden?	
Want onderhoud van wat men creëert vind ik een heel belangrijk punt.	
Graag ook toegankelijk met paard.	
Aangezien wij hier in Kieldrecht verschillende actieve rolstoelgebruikers hebben stellen we dus de toegankelijkheid op prijs. Het fietspad, wandelpad, kijkpunt, alles zou dus ook door ons gebruikt worden.	
Indien mogelijk het fiets en voetpad gescheiden aanleggen.	
Maak er een multi user pad van, wandelaars, mountainbiken en paardrijpad!	

Laat jullie inspireren door de VAM-berg of Col du VAM in Nederland! Daar werd iets geweldigs gerealiseerd! Aub niet enkel natuurontwikkeling zonder recreatie. Dat is er ondertussen al heel erg veel. Jammer, want zo kunnen de omwonenden er niet ten volle van genieten! https://www.drenthe.nl/locaties/61224200/vam-berg	
Het is hier steeds een paradijs voor ruiters geweest, met vrij toegankelijke dijken, gelieve ruitersporen te voorzien (een onverharde 2 meter brede grasstrook is voldoende)	
fiets en wandelpaden verder laten lopen met aansluiting naar kieldrecht, saftingen, doel...	
Voornamelijk steun naar uitbouw mtb route. Kan samengaan met alle bovenstaande.	
Op de Zonneberg in Zelzate ene mountainbike paradijs ontwikkelen.	
Vergelijk met beringen mijnen berg... Foto's van daar zijn gebruikt dus is zeker mijn voorkeur! Mooi stukje om zoiets te creëren.	
Fietspad met redelijke hellingsgraad .	
Nu de MTB op vele plaatsen geïmplementeerd wordt, is een nieuwe MTB-route/park meer dan welkom!	

5.3 LANDBOUW

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Akkers, bieten en aardappelvelden vind ik ook natuur.	Dit is een standpunt of melding, maar geen concrete suggestie voor de buffer.
Ik begrijp ook niet dat de landerijen van de boeren niet aanzien worden als natuurgebied.	Landbouwgebieden hebben enige natuurwaarde, maar wetenschappelijk onderzoek in binnen- en buitenland toont duidelijk aan dat akkers, bieten of aardappelvelden een veel lagere biodiversiteit herbergen dan natuurgebied.

5.4 LEEFBAARHEID

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Is er een mogelijkheid om de spoorweg niet zo hoog te laten komen, we denken dat dit echt veel geluidsoverlast gaat geven, cfr draaiende motoren van de boten!	De hoogte van het spoor in de huidige plannen is bepaald door een aantal technische voorwaarden, ingegeven vanuit Infrabel. Maar net waar het spoor hoger komt te liggen volgens de huidige plannen, is er op Putten Hoog ruimte om een hogere buffer te voorzien.
Voorkeur voor hoge buffer om geluidsoverlast te elimineren	De buffering van (de geluidseffecten van) het havengebied op de omgeving maakt onderdeel uit van het geïntegreerd onderzoek binnen het project 'extra containercapaciteit Antwerpen'. De geluidsimpact van het spoor wordt berekend via geluidsmodelleringen, met de voorziene hoogte van het spoor en de voorziene hoogte van de dijk. Dit onderzoek zal leiden tot een voorstel van eventuele milderende maatregelen.
Deze straat wordt momenteel gebruikt door de verschillende transportfirma's die gelegen zijn in Prosper Polder. Is de enige straat waar de camions o.a. hun bocht kunnen nemen. Welke alternatieven worden hier voor aangeboden in de volledige plannen? Ik vind het creëren van al die natuur prachtig, maar in gans dit plan zal men toch ook eens moeten gaan praten met de transportfirma's.	De plannen voorzien een verbinding tussen de Engelsesteenweg en de Westelijke Ontsluiting. Via het complex Hogendijk kan men dan verder bijvoorbeeld naar Blikken. De Nieuw Arenbergstraat sluit ook aan op de verbinding tussen Engelsesteenweg en Westelijke ontsluiting, zodat men ook vanuit Prosperdorp makkelijk de Westelijke Ontsluiting kan bereiken.
Gelieve de focus te houden op het uiteindelijke doel: effectieve buffering van omliggende woonkernen. In tegenstelling tot de geluidshinder ligt er niet meteen iemand wakker of er nu wel of geen kunstwerk geplaatst wordt op de bufferdijk. Laat de bufferdijk op zich een verwezenlijking zijn die een sluitende bescherming biedt aan de omwoners. Realiseer een buffer waarop de verantwoordelijken zich terecht kunnen beroemen zonder hierbij nood te hebben aan afleidingsmanoeuvres zoals kunstwerken. De bomen die enkele jaren geleden op de Hogendijk gekapt werden, werden tot op heden niet vervangen. Deze vormden reeds een magere maar niet te onderschatten buffergordel tegen de lichtmuur die het Deurganckdok vormt. We hopen dat een herstel en verbetering van de zone voorbij de Hogendijk mee opgenomen wordt in de plannen. Het volstaat niet om enkel een lokale buffer te voorzien. Ook verder weg van de haven is een aaneengesloten buffer noodzakelijk. Op basis van de beschikbare informatie lijken er geen werken gepland	Zoals uitgelegd op de panelen van de bufferroute willen de initiatiefnemers van ECA ter hoogte van Hogendijk / Putten Hoog een buffer aanleggen om de omliggende polders af te schermen van de haven. Een buffer dient om de visuele, licht- of geluidsimpact zo goed mogelijk op te vangen. Dat is en blijft het hoofddoel. Daarnaast kunnen we extra elementen aan een buffer toevoegen zodat deze méér doet dan de haven en de polder te scheiden. Zo kan een buffer een meerwaarde krijgen voor landschap of recreatie. Ook kunst kan daar in passen. Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren,

tussen de zone Putten West en de bufferheuvel ter hoogte van Putten Noord. Indien dit klopt zou er in de buffer een gat behouden blijven dat gezien vanuit Kieldrecht loodrecht uitkomt op het Deurganckdok én mogelijks het nog te realiseren extra containerdok. Het is net deze zone die momenteel voor veel overlast zorgt. Het valt moeilijke in te schatten waar de grondbuffer net begint of eindigt. Is het mogelijk om de nodige plannen publiek te maken. Er wordt zeer sterk gefocust op de buffering van putten Hoog. Men vernoemt hierbij de nog te verwezenlijken spoorwegen als onderliggende motivatie. De bouw van een extra containerdok en de bijbehorende infrastructuur resulteert echter over de volledige horizon in extra licht- en geluidsbelasting. Niet enkel op het punt waar spoor- of andere wegen hoger komen te liggen bestaat hinder. De voornaamste hinder ontstaat naar ondervinding ten gevolge van draaiende scheepsmotoren en -generatoren. Beperk daarom de inspanningen niet tot een zeer beperkte grondbuffer. Er bestaat reeds nu, nog voordat er al gestart is met een nog dichter gelegen dok al een grote noodzaak aan noemenswaardige buffering. De voorgestelde aanpassingen rond de meer zuidelijk gelegen gebieden (Putten West), die bovendien dichter bij de woonkern Kieldrecht liggen, zijn te beperkt en vallen, vooral in vergelijking met de buffering van putten Noord, zeer mager uit. Het zou daarom aangeraden zijn om, in plaats van één lokale massieve grondopslagzone te werken naar een echte megadijk. Volgens de huidige plannen ontstaat er eerder een magere bufferslang met enkel een zeer lokaal grondgezwel. Dat deze grondopslag handig dicht tegen het te realiseren dok ligt is eveneens opvallend. Daarnaast wordt in de folder eveneens sterk gekeken naar de op te richten bufferheuvel vanuit de Nieuw-Arenbergpolder. Aan buffering van de meer dichterbevolkte woonkernen wordt, ongeacht de bestaande overlast komende van Doeldok en Verrebroekdok, schijnbaar minder aandacht gegeven.	van aan Drijdijk / Spaans Fort tot aan Doel. Het kan een meerwaarde zijn om ook in het gebied tussen de woonkernen en de bufferdijk langs de haven maatregelen te nemen om het bufferende effect te verhogen, maar die zone valt buiten de scope van ECA. Het initiatief voor de bufferroute heeft onder meer als bedoeling om suggesties in te zamelen voor het ontwerp van de bufferdijken aan Hogendijk en meer naar het noorden, zodat we er concretere voorstellen voor kunnen uittekenen.
Ik heb niks tegen natuur, hoe meer hoe beter, zolang natuurbehoud maar redelijk blijft en niet dominant wordt. Als je ziet welke buitenproportionele middelen hiervoor soms worden ingezet stemt dat tot nadenken. Als door havenactiviteiten geluid en lichthinder ontstaat moet men dit afschermen. De leefbaarheid van de bewoners in de omgeving is steeds prioritair, zodra deze in gedrang komt door geluid & lichthinder moet men dit afschermen, dit kan door buffers te verhogen tot 23m of meer, ook als hiervoor extra ruimte vereist is moet dit gewoon kunnen, ook als hiervoor natuurgebied moet worden ingeleverd. Trouwens de hellingen van deze buffers kunnen ook ingericht worden als natuurgebied.	Zoals uitgelegd op de panelen van de bufferroute willen de initiatiefnemers van ECA ter hoogte van Hogendijk / Putten Hoog een buffer aanleggen om de omliggende polders af te schermen van de haven. Een buffer dient om de visuele, licht- of geluidsimpact zo goed mogelijk op te vangen. Dat is en blijft het hoofddoel. Daarnaast kunnen we extra elementen aan een buffer toevoegen zodat deze méér doet dan de haven en de polder te scheiden. Zo kan een buffer een meerwaarde krijgen voor landschap of recreatie.

	Het is niet de bedoeling om aan bestaande natuurgebieden te raken. Op de locatie van Putten Hoog is dat trouwens niet nodig om een hoge buffer te realiseren, want hier is voldoende ruimte.
Het is waarschijnlijk interessant om opzichters of vrijwilligers in te zetten om een oogje in het zeil te houden zodat er geen barbecue picnics of kleine feestjes worden gehouden.	Voor problemen van overlast bestaan er geijkte procedures. Dit geldt ook voor dit gebied.
Vuilbakken tegen sluikstoring	Bij maatregelen voor toegankelijkheid en recreatie moet er inderdaad rekening gehouden worden met onder andere oplossingen voor afval.
deze plek ligt al kilometers van de bewoonde wereld. Hier krijgen we wel de keuze om er een „pretpark,, van te maken. Waarom kan dit niet vlakbij de bebouwde kom in Verrebroek. Daar is draad gezet zoals de dodendraad in de eerste wereldoorlog. Lang geleden konden we eens schaatsen op het water vlakbij Verrebroek, nee dat mocht niet daar, er was een plek voorzien in Doel 10km verder. Dit is hetzelfde	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet. Voor nog aan te leggen dijken in de polders rond Doel is er meestal voldoende ruimte om wat hogere buffers aan te leggen en kunnen de experts al van bij het ontwerp rekening houden met recreatiemogelijkheden. Voor de bestaande dijk ter hoogte van Verrebroek is er wellicht onvoldoende ruimte om een grote verhoging en dus ook verbreding te realiseren, omdat de overheid aan de havenkant een vernieuwde weg- en spoorwegontsluiting voorziet en aan de polderkant het natuurgebied wil behouden, zodat er geen grote extra natuurcompensaties elders nodig zijn. Maar binnen die voorwaarden zullen we grondig onderzoeken of een verhoging met enkele meters mogelijk is.
Halte 3 Het bord Halte 3 staat opgesteld ter hoogte van Putten-Weiden aan het kruispunt Hogendijk - Oude Sluisstraat, en wil de situatie weergeven met al dan niet een heuvel op Putten-Hoog. Het feit dat op Putten-Hoog een heuvel voorzien wordt relateert de natuurkwaliteit van het huidige gebied. Maar op dit bord of een aanvullend bord (tussen 2 en 3) ontbreken in feite de belangrijke ontwikkelingen welke men voorziet omheen en in Putten-Weiden. Enerzijds de (noodzakelijke) verwijdering van vervallen woningen, hoeven en bedrijfsgebouwen in dit natuurgebied Putten-Weiden, welke niet alleen de omgeving ontsieren maar vooral de kwaliteit en functie van het natuurgebied Putten-Weiden schaden. Anderzijds ontbreekt elke informatie aan de passant inzake de werkelijke	We bekijken de impact van ECA op lokale wegen in samenspraak met de gemeente Beveren. In het huidige ontwerp kan men vanuit Nieuw Namen en Kieldrecht via de Nieuw Arenbergstraat naar het complex Hogendijk rijden om aansluiting te vinden met het havengebied. Men hoeft dus niet via Verrebroek. Nog volgens het huidige ontwerp knippen we de huidige verbindingen via de Middenstraat en de Oud-Arenbergstraat, waarbij fietsers normaalgezien wel een doorgang behouden. Voor het overige gaan de opmerkingen over aspecten die minder met de buffer te

toekomstige toegankelijkheid en dat het de bedoeling is elke (fiets)verbinding voor woon-/werkverkeer naar het Verrebroekdok en verder zuidwaarts onmogelijk te maken vanaf de Hogendijk tot Schoorhavenweg, tenzij via een zeer grote omweg. Daarom wordt hier nogmaals en werd er eerder al gepleit inventief te werk te gaan om een doorgang voor woon-/werk en passanten fietsverkeer te behouden via een tot fietspad gereduceerde en beschutte Middenstraat. Men beperkt zich op Halte 3 tot informatie over de inrichting van de heuvel (wandel of fietspad -uitzichtpunt - kunstwerk). Dergelijk al dan niet tijdelijke heuvels en uitzichtpunten zijn niet uitzonderlijk in havengebieden in ontwikkeling en werden meermaals aangelegd om de havenontwikkeling en exploitatie te beleven. En/ of ook om (tijdelijke) grondoverschotten te verwerken. Aangekondigd wordt dat de heuvel het voordeel zou hebben dat er heel wat uitgegraven grond in terecht kan, zonder zware transporten ver buiten de haven. Terecht, maar een vluchtige berekening laat ons vermoeden dat slechts 1,5 à 3% van de minimale beschikbare CP-ECA overschot in verwerkt kan worden. Er een permanente expositie over de haven en het functioneren van de haven oprichten is lovenswaardig, de ervaring leert echter dat hieraan een kostprijs en personeelsbezetting vereist is welke niet altijd haalbaar is. Het project Nautilus bij de Van Cauwelaertsluis destijds, maar ook andere falende initiatieven zijn een voorbeeld. Daarom zijn statische toelichtingen op borden met exacte en nuttige informatie te verkiezen. Het bord Halte 3 informeert dat het CP-ECA project hier oorspronkelijk een knooppunt van wegen en spoorwegen voorzag, maar dankzij een slim ontwerp kon men ruimte vrijmaken om hier een grote buffer aan te leggen. In het kader van de inspraakprocedure WOW en als reactie op de Antwoordnota werd eerder aan het ECA-Team een nog spitsvondiger nog compactere knooppuntvorm (Turborotonde) aangereikt. Al meer dan 600 maal toegepast wereldwijd (waarvan uiteindelijk éénmaal in België in zijn eenvoudigste vorm: Knokke stationsomgeving). Maar vooral door de Turborotonde kunnen de spooroverbruggingen in breedte en aantal rijvakken op het kruispunt ruimte besparend uitgevoerd worden. Tot slot is er ook de suggestie om de T aansluiting naar de Hogendijk te vervangen door een aansluiting op de Nieuwdok weg . Dit laatste kan er toe bijdragen om alle gemotoriseerd verkeer op de Hogendijk richting Dreefstraat af te schaffen of te beperken tot louter landbouw- en fietsverkeer. Samengevat: Op die wijze zou men een vloeiende doorgaande randbuffer creëren langs de gehele Hogendijk tussen de Middenstraat en de Dreefstraat/Saftingen Dergelijk natuurgebied Putten -Weiden en (buffer)vrij van storende elementen, kan jullie draagvlak bevorderen, mede door faciliteiten te voorzien om bestaand woon-/werkverkeer realistisch open te houden.	maken, maar die aan bod komen in het onderzoek voor ECA, waarvoor al eerder afzonderlijke inspraakmogelijkheden georganiseerd werden. Daarom gaan we er hier niet verder op in.
--	--

5.5 PARTICIPATIE

Opmerking of suggestie	Antwoord
Top idee	Dank voor deze aanmoediging
Leuk initiatief, deze bevraging!!	
Top initiatief qua inspraak. Bedankt!	

6 HALTE 4: SAFTINGEN

Voor deze halte zijn er enkele gesloten vragen gesteld. Bovendien was het mogelijk om opmerkingen of suggesties aan te geven.

De antwoorden op de gesloten vragen en de ingediende opmerkingen en suggesties zijn hieronder opgesomd, waarbij de organisatoren van de bufferroute ze achteraf per thema gegroepeerd hebben.

6.1 BEPLANTING

(gesloten vraag) Welke beplanting wens je op de dijk?

	helemaal niet graag	niet graag	neutraal	graag	zeer graag
	aantal	aantal	aantal	aantal	aantal
Dijk met bomenrijen (zoals aan bufferdijk westelijke ontsluiting waaslandhaven)	0	0	2	2	34
Dijk zonder bomen	19	6	3	0	1
Andere	1	0	1	1	5

>> Welke andere:

Opmerking of suggestie	Antwoord
Betreft vraag 1 'dijk met bomenrijen': hierbij denk ik aan lindenbomen. Mits een goeie mix inzake vroeg-, middelvroeg- en laatbloeiende linden kan men van begin juni tot einde juli/begin augustus hier aangenaam fietsen, wandelen en uitrusten, ond	Zie antwoorden op open vragen hieronder
afwisselend met fruitbomen?	
Duurzame boomsoorten en ook hoogboomstam fruitbomen	
Wilde bloemen	
Laat het groen doorlopen tot ver in de dorpskern van Doel. (Het nieuwe Doel dorp is van Stedenbouw uit, volledig energieneutraal?!)	
bomen en onderbeplanting	
dijk graag zo hoog mogelijk met daarbovenop zoveel mogelijk beplanting alles wat enigszins geluid en licht afschermt aub inzetten	
Voorzien van ruiterspad	
Zie eerst of de randvoorwaarden er wel voor zijn: Voorkeursbesluit CP-ECA voldoet niet aan zijn eigen doelstelling extra 7,1 MTEU	

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Ik kies voor een dijk mét bomenrijen en hierbij geef ik de voorkeur aan lindenbomen. Mits een goeie mix inzake vroeg-, middelvroeg- en laat-bloeiende linden kan men van begin juni tot einde juli/begin augustus hier aangenaam fietsen, wandelen en uitrusten, ondertussen genietend van wolken zoete lindebloesemgeur. En dag- en nachtvlinders, hommelse soorten, solitair levende bijen en honingbijen kunnen over een langere periode er nectar en stuifmeel komen puren. Dit vraagt dan wel om een gecombineerde aanplant (bloei-opvolging) van zomerlinde (<i>Tilia platyphyllos</i>), Hollandse linde (<i>Tilia x vulgaris</i>), winterlinde (<i>Tilia cordata</i>) en de Amerikaanse linde (<i>Tilia americana</i> var. <i>americana</i>). Een ander alternatief is robinia (<i>Robinia pseudoacacia</i>), <i>acacia</i> in de volksmond. Hij wordt tot 30 m hoog, staat zeer stevig in de grond, is goed bestand tegen luchtvervuiling en weet in mei-juni tal van insecten te voorzien van pollen en nectar. Doordat hij het daglicht goed doorlaat biedt hij mogelijkheden voor brede onderbegroeiing (struiklaag). Ik denk dan aan een [deel-]combinatie van [inheemse] struiken zoals de gewone braam (<i>Rubus fruticosus</i>), dauwbraam (<i>Rubus caesius</i>), sleedoorn (<i>Prunus spinosa</i>), rode kornoelje (<i>Cornus sanguinea</i>), egelantier (<i>Rosa rubiginosa</i>), hondsroos (<i>Rosa canina</i>), eenstijlige meidoorn (<i>Crataegus monogyna</i>), tweestijlige meidoorn (<i>Crataegus laevigata</i>), koraalmeidoorn (<i>Crataegus rhipidophylla</i>), wilde kardinaalsmuts (<i>Eunonymus europaeus</i>), wilde mispel (<i>Mespilus germanica</i>), wilde liguster (<i>Ligustrum vulgare</i>), wilde lijsterbes (<i>Sorbus aucuparia</i>), gewone vlier (<i>Sambucus nigra</i>) en/of bergvlier (<i>Sambucus racemosa</i>), Al deze [inheemse] struiken hebben het voordeel om voedsel en/of onderkomen te verschaffen aan insecten (nectar, pollen, waardplant) en aan [zang-]vogels en klein wild (bessen, zaden, nestgelegenheid/beschutting).	In de antwoorden voor de haltes Drijdijk en Klein Arenberg (zie hoger) is uitgelegd dat we op de huidige dijk tussen de haven en de polder een aanplant met 3 rijen bomen en daartussen struikgewas voorzien, vanaf Drijdijk tot aan Putten Weiden. Daar legden we ook uit waarom we voor de boomsoort grauwe abeel kiezen. Voor de nog aan te leggen bufferdijk rondom het (ook nog te realiseren) Tweede Getijdendok en de logistieke zone Drie Dokken is nog niet beslist of er een aanplant met bomen en struiken komt. De experts zullen hiervoor voorstellen uitwerken bij hun ontwerp van de dijk. Onder andere over het ontwerp van die dijk volgt nog publieke inspraak.
Veel gevarieerde beplanting, liefst echt een bos-gevoel	
hoe meer bomen hoe beter! geluid, fijn stof, natuur, alles vaart wel bij meer bomen!	

6.2 RECREATIEVOORZIENINGEN

(gesloten vraag) Welke invulling wil je aan de dijk geven?

	helemaal niet graag	niet graag	neutraal	graag	zeer graag
	aantal	aantal	aantal	aantal	%
Fietspad	2	2	2	7	26
Wandelpad	2	1	5	8	20
Zitbanken	4	1	4	8	19
Speelnatuur	9	5	7	7	8
Geen recreatie, wel natuurontwikkeling	10	3	8	3	10
Andere	2	0	1	0	7

>> Welke andere:

Opmerking of suggestie	Antwoord
Natuurontwikkeling en zachte recreatie kunnen ook hier hand-in-hand gaan.	Zie antwoorden op open vragen hieronder
Honden vrije loop?	
Natuurontwikkeling met onverharde wandelpaden, zodat het geheel er natuurlijk blijft uitzien	
Graag zelfs een deel natuur omvormen naar type "leefbaarheidsbuffer Doel > 23 m TAW"; ten bate vd gezondheid mensen	
Graag ook een pad voor paat	
Voorzien van ruitepad	
Mogelijkheden voor begrazing schapen ;veer	Schapen kunnen een rol spelen in het beheer van de bufferdijk, zoals dat op wel meer plaatsen in Vlaanderen gebeurt. Eerst onderzoeken we hoe de buffer best ingericht wordt en welke vormen van toegankelijkheid of recreatie aangewezen zijn. Daarna stippelen we op basis daarvan het beheer uit.
Zie eerst of de randvoorwaarden er wel voor zijn: Voorkeursbesluit CP-ECA voldoet niet aan zijn eigen doelstelling extra 7,1 MTEU	

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Weinig parkeermogelijkheid voorzien.....voorkeur voor fiets	Op dit ogenblik zijn er geen parkeermogelijkheden voorzien langs de buffer ter hoogte van Saftingen.
Maak er een multi user pad van, wandelaars, mountainbiken en paardrijpad!	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet. Voor de nog aan te leggen dijk ter hoogte van Saftingen kunnen de experts al van bij het ontwerp rekening houden met recreatiemogelijkheden. De suggesties uit de bufferroute geven alvast inspiratie. We bekijken daarbij de toegangs- en recreatiemogelijkheden van de buffer voor wandelaars, rolstoelgebruikers, fietsers/mountainbikers en ruiters, in samenhang met de opties die zij in de omliggende polders (zullen) hebben
Mag het ganse traject toegankelijk gemaakt worden voor paardenwandeling ? Alvast dank.	
graag ook toegankelijk voor paard en ruiter	
Op zich lijkt een wandel/fiets zone ideaal maar wat met het fijn stof dat uit de haven zal komen van boten en wegen en spoor ed? Is dit wel interessant om in de nabijheid daarvan te sporten?	
Het is in de polder steeds een paradijs geweest voor ruiters tot.....de groenen verschenen zijn en alles hebben afgezet met prikkeldraad tot tegen de verharde wegen=> gelieve een ruiterspad te voorzien ,een 2 meter brede grasstrook is voldoende	

6.3 AFMETINGEN BUFFER

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Hoe hoger de dijk kan, hoe beter.	In de huidige plannen binnen 'extra containercapaciteit haven Antwerpen' is een hoogte van 18m TAW het uitgangspunt voor de zone aan het Tweede Getijdendok en de logistieke zone Drie Dokken, dus ook ter hoogte van Saftingen. We onderzoeken of het nog hoger kan, maar dat zou ook meer ruimte in beslag nemen. Ter vergelijking: de Sigmadijken langs de Schelde liggen standaard op 11m TAW, de leefbaarheidsbuffer naast Doel ligt op 23,5m TAW.
De hoogte en bomen(buffer) lijken me initieel belangrijk om de bufferdijk enig nut te geven!	
aub graag maximaal bufferen liefst zelfs > 23 TAW ("leefbaarheidsbuffer Doel")	

6.4 LEEFBAARHEID

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Is het mogelijk om bovenop de dijk nog een soort van geluidsmuur te maken cfr geluidsmuren E17 om het geluid meer in de haven te houden. Dan kan dat hoger komen zonder de diepte te verlengen om de dijk te verhogen?	Op de informatiepanelen van de buffer-route is uitgelegd dat een geluidsafscherming (bv. een bufferdijk) optimaal werkt als deze dicht bij de geluidsbron(nen) en/of dicht bij de ontvanger(s) ligt. Op deze locatie (Saftingen) valt dus te verwachten dat een bufferdijk inderdaad voor geluidsafscherming kan dienen. Om hier zekerheid over te krijgen, laat de overheid dit onderzoeken door geluidsexperts, in het kader van het project 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. Tijdens dat onderzoek wordt in de discipline geluid het effect van zowel het geluidsoverlast van mobiliteit als van havenactiviteiten onderzocht. We verwachten de resultaten in de loop van 2021 en zullen deze ook bekendmaken. Op basis van hun onderzoek zullen de experts 'milderende maatregelen' voor geluid, licht,... formuleren. Deze maatregelen kunnen de mogelijke geluidsimpact voor de omgeving inperken. Dat kan een ingreep aan
bij oostenwind wordt onze leefbaarheid regelmatig zwaar geschaad door geluidshinder van scheepsmotoren	
wij lijden nu regelmatig slapeloze nachten, deze geluidsdruk ook overdag zwaar belastend	
de nieuwe dokken zullen zeker extra geluidsdruk genereren, we hebben meer last van continue laag frequent geluid van scheepsmotoren dan van het onderbroken geluid van andere bewegingen als treinen of lossen laden containers	
zet aub in extra in op technieken die het geluid aan de bron wegnemen (wal-stroom, geluidsdemping op de motoren/generatoren van de schepen	

	een bufferdijk zijn en/of een geluidsmuur, als uit het onderzoek blijkt dat deze een belangrijke rol kan spelen voor geluidseffecten. Daarnaast zijn maatregelen aan de bron van het geluid mogelijk. Een voorbeeld is walstroom.
Terecht wordt hier opgemerkt dat de geluidsbronnen gevormd worden door havenactiviteiten. Dat dit ter hoogte van de Drijdijk niet zo zou zijn is echter een foute aanname. Ook aan de meer Zuidelijk gelegen gebieden bestaat geluids- en lichtoverlast ten gevolge van havenactiviteit.	Deze opmerking gaat over de buffer ter hoogte van Drijdijk en is daar al beantwoord.
In een polderlandschap dat bepaald wordt door uitgespreide, ononderbroken vlaktes vindt de massale lichtvervuiling tot op heden geen enkele hindernis op haar pad. Ook de diepe geluidsgolven komende van draaiende scheepsmotoren planten zich ongestoord voort tot in de omliggende woonkernen. Dit geluid wordt gehoord en vaak zelfs gevoeld bij inwoners van omliggende gemeenten (Meerdonk, De Klinge, Polders van Hulst...). De geplande buffers schieten, ook hier met 18 TAW, tekort om de strijd aan te gaan met de directe licht- en geluidsbronnen. Laat staan dat de lichtnevel die de hemel vervuult ermee afgeremd wordt. Naast het inzetten van buffering dient daarom vanuit de haven actief gewerkt te worden aan beperking van de bestaande overlast Bij geluidshinder denken we hierbij vooral aan het walstroomproject. Het beperken van geluidshinder en luchtvervuiling door draaiende scheepsgeneratoren kan een te beperkte buffer grotendeels ondervangen. Voor het beperken van lichthinder zijn er voorbeelden legio. Het gedeeltelijk vervangen van oude verstrooiende verlichting door Led-verlichting heeft, zo leert de praktijk ter hoogte van Putten West, merkbare verbetering opgeleverd. Daarnaast kan een kritische doorlichting van de noodzaak van sommige verlichting antwoorden bieden. Wie 's nachts eens door de haven heeft gereden stelt vast dat veel verlichting schijnbaar tot geen enkel doel brandt, dubbel of driedubbel werd uitgevoerd. Het beperken van knipperende lichten ten slotte kan een doorslaggevend effect hebben op een rustigere horizon. Zeker bij een nog te realiseren dok moet aan dergelijke punten aandacht gegeven worden.	We laten de mogelijke lichteffecten onderzoeken door experts, in het kader van het project 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. We verwachten de resultaten in de loop van 2021 en zullen deze ook bekendmaken. Op basis van hun onderzoek zullen de experts 'milderende maatregelen' voor geluid, licht,... formuleren. Deze maatregelen kunnen de mogelijke lichtimpact voor de omgeving inperken. Dat kan een ingreep aan een bufferdijk zijn, of beplanting, of nog andere. Ook maatregelen aan de bron van het licht zijn mogelijk, bv. lichtsterkte of richting van de lichtstralen. Voor geluid geldt een gelijkaardige aanpak, die al elders in dit document is toegelicht.
De precare situatie waarin Prosperpolder-dorp en de andere gehuchten zich bevinden, komt met de komst van het extra dok nog meer in het gedrang. De effecten van de ingesloten positie tussen de kerncentrale, havenuitbreidingen, vogelrichtlijngebied, het Hedwigeproject, ... op de gemoedsrust van de inwoners zijn niet te onderschatten. Dat er bij de inplanting van een extra containercapaciteit schijnbaar meer aandacht gaat naar het ontzien van Doel dan het behoud van de leefbaarheid in bewoonde gebieden is pijnlijk. Eenzelfde opmerking kan gemaakt worden over Kieldrecht, een	We nemen kennis van deze opmerkingen over leefbaarheid van de woonkernen op Linkerscheldeoever. Maar deze opmerkingen hebben betrekking op andere aspecten dan de buffer. Daarom gaan we er in dit kader niet dieper op in.

woonkern met om en bij de vierduizend inwoners krijgt door de huidige inplanting extra overlast te slikken. Rekeninghoudende met technische en nautische overwegingen kan de manier waarop het extra containerdok gerealiseerd wordt enkel begrepen worden wanneer men ernaar kijkt door een politieke bril. Het ontzien van Doel en het realiseren van industrie en haven in zones die dichterbij gezond, bewoond gebied gelegen zijn valt te betreuren.	
---	--

6.5 AANVERWANTE PROJECTEN / PROCEDURES

(open vraag) Heb je nog opmerkingen of suggesties?

Opmerking of suggestie	Antwoord
Halte 4 Het bord Halte 4 kan beschouwd worden als een mooie pre-oefening hoe de omgeving van Saftingen en de aansluitende Engelsesteenweg er zou kunnen uitzien, in het geval het nieuw Tweede Getijdedok (terminaloppervlakte 82 ha) en een bijhorende logistiek/ industriële zone (oppervlakte 71 ha) er een rand krijgt net ten zuiden van de Engelsesteenweg. De Vlaamse regering wil extra mogelijkheden voor containerbehandeling in het havengebied Antwerpen voorzien om de verwachte groei (7,1 MTEU) van de trafiek tot 2030 op te vangen. Met het project ECA besliste de regering welke infrastructuur hiervoor de komende jaren nodig is. Op de Rechteroever voor 0,9 MTEU ter hoogte van de Zandvlietsluis, op de Linkeroever voor 0,9 MTEU door de demping van het Noordelijk Insteekdok. Blijft dus 5,3 MTEU te realiseren omheen een nieuw getijdedok, waar ze als overheid voorstelt, hetzij een dok in de vorm van een Boemerangdok, hetzij een Winkelhaakdok geïllustreerd op het bord Halte 4. Beide sluiten aan op het Deurganckdok ter hoogte van de kaaïen 1740 -1746. Aldus verliest men overduidelijk minimaal aan lengte aan kaaimuren (400 m + 150 m) in het Deurganckdok en een aanzienlijke oppervlakte aan terminalterrein (ca 38 à 40 ha). De Vlaamse Overheid heeft ook uitdrukkelijk en schriftelijk bevestigd dat elke variant welke niet beantwoordt aan deze capaciteitsvoorwaarde (7,1 MTEU) niet in aanmerking komt. Door de keuze van een voorkeurvariante waarbij een bestaand gedeelte terminal DGD geamoveerd wordt, dient het verlies aan kaailengte en het verlies aan terminaloppervlakte, of het er ter plaatse van deze doorsteek behandelbare volume TEU eveneens extra gecompenseerd te worden. Dit behandelbaar volume TEU (doorsteek) kan minimaal geschat worden op 1,3 MTEU, maar kan oplopen tot 1,8 MTEU. Waar-door het Tweede Getijdedok in totaal minimaal 5,3 + 1,3 MTEU = 6,6 MTEU zal moeten kunnen behandelen. In beide varianten van Tweede Getijdedok werd voldoende kaaimuurlengte voorzien om eveneens de vervanging van af te breken kaaïen te compenseren. Naar de berekening van noodzakelijke terminaloppervlakte evenwel, maakt de Vlaamse Overheid tweemaal een cruciale rekenfout. Vooreerst gaat de Vlaamse Overheid er van uit dat de huidige MPET-west terminal 6,6 MTEU kan behandelen langsheen 2740 +150 m kaaimuur en op ca.170 ha stack- en onderhoudsoppervlakte. In haar berekening van de terminaloppervlaktecapaciteit vertrekt de Vlaamse Overheid van de	De opmerkingen over de containerbehandelingscapaciteit hebben betrekking op heel andere aspecten dan de buffer. Daar gaan we in dit kader niet op in. Over de mogelijke geluidsimpact bestaat helemaal nog geen zekerheid. Daarom zijn er ook geen cijfers of gedetailleerde voorspellingen over opgenomen op de panelen van de bufferroute. We moeten hiervoor wachten op de onderzoeksresultaten van de geluidskundigen, die momenteel meewerken aan een gedetailleerd milieueffectenrapport over ECA. In afwachting daarvan wilde de overheid met het initiatief 'bufferroute' toch al een aantal vragen stellen over de toekomstige buffer rond het nog aan te leggen nieuwe dok.

onderstelling dat deze 6,3 MTEU MPET-west terminal naar oppervlakte ca 25 % (of ca 40 ha) te ruim is.

Aldus onderstelt men (foutief) dat die ca. 40 ha in het Tweede Getijdedok niet moet gecompenseerd worden.

Helaas is haar ontgaan dat er piekmomenten zijn waarbij dus meer aan terminaloppervlakte nodig is om de alsdan beschikbare containers in de stacks te stapelen. Die piekfactor schat de Vlaamse overheid zelf in op 1,25, maar ze vergeet die jammerlijk genoeg uiteindelijk in de berekening toe te passen.

Conclusie, bij de huidige MPET-west terminal is er een perfect evenwicht tussen kaailengte de terminaloppervlakte en de behandelcapaciteit van 6,6MTEU. Men heeft alle bestaande kaailengte en alle bestaande oppervlakte (170 ha) exact nodig, en dus de ca 40 ha zogenaamde overschot is er niet. Bij amoveren (doorgangseul) dient de ca 40 ha dus eveneens gecompenseerd (omwille van de piekomstandigheden).

Ook bij de nieuwe Tweede Getijdedok terminal langs één van beide voorstellen moet men nu (toevallig dan) ook 6,6 MTEU behandelen, en logischerwijze maakt men dezelfde redeneringsfout waar men opnieuw de piekfactor negeert.

Zelfs in de onderstelling dat het Tweede Getijdedok (Boemerang of Winkelhaak) met ASC wordt uitgerust, welke een hogere stackcapaciteit kan halen, dan nog ontbreekt het aan de 25% stackcapaciteit bij piektoestanden. Opnieuw, in orde van grootte, kan het ontbrekend volume TEU geschat worden op minimaal ca. 1,3 MTEU . In plaats van extra 5,3 MTEU zal het Tweede Getijdok hoogstens 2,7 MTEU halen (5,3-1,3-1,3), of ca. 50 % van wat werd vooropgezet.

Het ganse project CP-ECA (zelfs met ASC op Tweede Getijdedok) haalt slechts 4,5 MTEU (2,7+0.9+0,9) in plaats van 7,1 MTEU louter door de beperking van de oppervlakte van de nieuwe containerterminal langs het Tweede Getijdedok.

Met andere woorden, het voorkeuralternatief komt niet in aanmerking voor uitvoering.

De begrenzing zoals voorgesteld op het bord Halte 4 (en ook 5) dient hierdoor drastisch bijgestuurd. Dus ook de bufferberm, komt niet langer ter hoogte van de Engelsesteenweg.

De zinsnede op het bord Halte 4 De precieze plaats voor de kranen langs het toekomstige dok is nog niet bepaald. Maar het is nu al duidelijk dat de containerkranen er dichterbij Saffingen en ook dichterbij Prosperdorp zullen staan dan de kranen die je nu al ziet langs het Deurganckdok stelt de zaken niet geheel juist voor. Prosperpolder kerk ligt op 3,5 km van het Boemerangdok. De kerk van Doel lag op 750 m van de westelijke kaai van het Deurganckdok. Nochtans de leefbaarheidsbuffer bood de oplossing. Geen enkele infrastructuur van dergelijk hoogte (130 m) kan onzichtbaar gemaakt worden, tenzij, tenzij door een even hoog scherm onrealistisch -

of tenzij door herhaalde bomenschermen zoals bij Halte 1 en 3 becommentarieerd.

De zinsnede hierna en wat er als tekst op volgt op het bord Halte 4 De geluidsbronnen zijn hier niet weg en spoorverkeer, zoals ter hoogte van Drijdijk het geval is, maar de havenactiviteiten aan het nieuwe containerdok. stelt de zaken niet geheel juist voor.

In geval van de het Boemerangdok zal de effectieve havenactiviteit zich afspelen aan de overkant van een dok met een breedte van meer dan 400 m, en dan nog op een terrein welk zich dan in extra tot 500 m uitstrekt verderop. Men kan dit niet vergelijken met bv de situatie in Doel waar net die terminalbehandeling (geluidsbron) zich afspeelt onmiddellijk naast Doel. Vandaar toen aldaar de leefbaarheidsbuffer.

In geval van de het Winkelhaakdok bevindt de kaaimuur zich op meer dan 1250 m van de eerste nog bewoonde woningen Saftingen, en nog verder de effectieve havenactiviteit. Bij het Winkelhaakdok zal de geluidsontwikkeling (dichter) ontstaan in het logistiek gebied, en dit is wel vergelijkbaar met weg- en spoorwegverkeer.

Omtrent maatregelen aan de bron van het geluid nemen . De behandeling van containers geschiedt met loskranen die elektrisch bediend worden. De terminal zal met ASC uitgerust worden die ook al elektrisch verlopen, de éénlaagse straddle carriers zijn veel lager dan de huidige en veelal bestaat hun geluid uit verplichte geluidseinen wanneer die tuigen (SC en ASC en Portaalkranen) zich bewegen.

Tot slot, zowel voor het Boemerang als Winkelhaakdok geschiedt de manipulatie naar het spoor en het wegtransport zich achteraan de terminals, dus ver weg van Saftingen of/ en zeker Prosperpolder.

Het bord Halte 4 verspreid eerder een te negatief beeld wat niet bijdraagt tot een transparante benadering, waardoor nadien draagvlak bekomen moeilijker wordt, zeker als men nu de vergelijking maakt van de haven tot het wegtransport langs wegen en snelwegen.

7 HALTE 5: ENGELSESTEENWEG DOEL

Voor deze halte zijn er geen gesloten vragen (ja/nee) gesteld. Wel is de mogelijkheid aangeboden om opmerkingen of suggesties aan te geven.

De ingediende opmerkingen en suggesties zijn hieronder opgesomd, waarbij de organisatoren van de buffer-route ze achteraf per thema gegroepeerd hebben.

7.1 BEPLANTING

Opmerking of suggestie	Antwoord
Als er bomen of bomenrijen op de leefbaarheidsbuffer Doel worden ingeplant dan gaat mijn voorkeur naar lindenbomen (<i>Tilia</i> spp) waarbij een mix van vroeg-, middelvroeg-, en laat-bloeiende linden het nectar en pollenaanbod over een langere periode garanderen voor zowel dag- en nachtvlinders, solitair levende bijen, hommelse soorten en honingbijen. Dat vraagt een combinatieaanplant van zowel zomerlinde (<i>Tilia platyphyllos</i>), Hollandse linde (<i>Tilia x vulgaris</i>), winterlinde (<i>Tilia cordata</i>) en Amerikaanse linde (<i>Tilia americana</i> var. <i>Americana</i>). Een alternatief zou robinia (<i>Robinia pseudoacacia</i>) kunnen zijn. Hij verankert zich sterk in de grond/in het dijklichaam en doordat hij nog relatief veel daglicht doorlaat kan een onderbegroeiing er goed gedijen. Dat kan een onderbegroeiing zijn van [een combinatie van][inheemse] struiken (gewone braam, dauwbraam, sleedoorn, meidoorn, lijsterbes, rode kornoelje, mispel, gewone vlier, bergvlier, egelantier, hondsroos,.....), al dan niet gecombineerd met een sterk gevarieerde en rijk bloeiende kruidlaag, type [wilde] bloemenweide.	In de antwoorden voor de haltes Drijdijk en Klein Arenberg (zie hoger) is uitgelegd dat we op de huidige dijk tussen haven en polder een aanplant met 3 rijen bomen en daartussen struikgewas voorzien, vanaf Drijdijk tot aan Putten Weiden. Daar is ook al uitgelegd waarom we voor de boomsoort grauwe abeel kiezen.
buffer verder aanplanten zoals bufferdijk richting Verrebroek; bouwen van een lint met bomen, struiken. vorming van groen lint tegen Haven; met behoud van fiets en wandelpaden. dus mogelijkheid om stukje bos te vormen zonder inname van extra gronden.	Voor de nog aan te leggen bufferdijk rondom het (ook nog te realiseren) Tweede Getijdendok en de logistieke zone Drie Dokken en voor de bestaande leefbaarheidsbuffer bij Doel is nog niet beslist of er een aanplant met bomen en struiken komt. De experts zullen hiervoor voorstellen uitwerken bij hun ontwerp van de dijk.
Zorg voor bomen zodat er extra zuurstof vrijkomt in dit gebied!	
Geen recreatie Wel veel aanplantingen	
- bomen op de leefbaarheidsbuffer zijn een must - ook struiken en bloeiende beplanting zijn welkom - het gebied zou toegankelijk moeten zijn voor wandelaars via onverharde paden, met enkele zitbanken.	

hoe hoger en hoe meer bomen/struiken erop, hoe beter!

7.2 LEEFBAARHEID

Opmerking of suggestie	Antwoord
Bij onze verkenning van de bufferroute even rond gefietst in doel centrum. Na twintig jaar in doel gewoond te hebben heb ik toch mijn twijfels over de toekomst van doel. Ik hoop en wens dat de focus nu ligt bij de dorpen kieldrecht verrebroek en deze te vrijwaren van verdere overlast van de haven. Er werd ons ooit van alles beloofd bij onze onteigening, wat er wel en niet ging gebeuren met ons onteigend huis. Deze beloftes zijn nooit waargemaakt. Hopelijk herhaalt dit zich niet. Ook graag heel veel aandacht besteden aan de lichtvervuiling en nog meer aan de geluidsoverlast.	Zoals uitgelegd op de panelen van de bufferroute willen de initiatiefnemers van ECA met de bestaande en nieuwe buffers de visuele, licht- of geluidsimpact van de haven op de omgeving zo goed mogelijk opvangen. Naast een bufferdijk, al dan niet met beplanting, kunnen lichtvervuiling en geluidsimpact ook verminderd worden door maatregelen aan de bron, in de haven zelf. Die aspecten en de maatregelen komen aan bod in de milderende maatregelen, op basis van het onderzoek in het kader van 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. We verwachten de onderzoeksresultaten in 2021 en ten laatste midden 2022, en zullen deze ook bekendmaken.
Hopelijk wil men dezelfde leefbaarheidsbuffer van 23m boven TAW realiseren om de bevolkte dorpen als Kieldrecht en Verrebroek te beschermen. Wij hebben in 2005 Doel moeten verlaten voor de uitbreiding van de haven. Het is voor ons onbegrijpelijk dat de vrijgekomen ruimte dan ook niet gebruikt wordt voor de havenuitbreiding zoals ons destijds werd voorgehouden. We weten dat de haven welstand brengt voor de omgeving. Hierin vonden we dan ook troost en motivatie voor het offer dat wij brachten (slecht onteigend, ons zo geliefkoosde eigendom achterlaten aan krakers en het nu nutteloos zien verkrachten). Dat er naast een leeg Dorp toen nog een leefbaarheidsbuffer van 23m boven TAW werd aangelegd was waarschijnlijk meer bedoeld om de zandbalans op te lossen dan om de bevolking van Doel te beschermen.	

7.3 RECREATIEVOORZIENINGEN

Opmerking of suggestie	Antwoord
Maak er een multi user pad van, wandelaars, mountainbiken en paardrijpad!	Het is de bedoeling om langs de hele westelijke zijde van de Waaslandhaven een aaneengesloten bufferdijk te realiseren. Maar de omstandigheden zijn anders voor de verschillende delen van de buffer. Op een aantal plaatsen is er al een dijk, op andere plaatsen nog niet. De leefbaarheidsbuffer tussen Doel en haven is tot nu toe niet toegankelijk en er zijn ook geen struiken of bomen geplant. In het kader van het complex project ECA en van een toekomstperspectief voor Doel bekijken we de toegangs- en recreatiemogelijkheden van de buffer voor wandelaars, rolstoelgebruikers, fietsers/mountainbikers en ruiters, in samenhang met de opties die zij in de omliggende polders (zullen) hebben.
Het toegankelijk maken van de leefbaarheidsbuffer Doel biedt zeker mogelijkheden voor zachte recreatie: wandelen, fietsen, picknicken, (uit-)rusten op een zitbank en 360° rondkijken vanop een uitzichtpunt.	
toegankelijk voor paard en ruiter	
Graag ook een pad voor paarden.	
Zone open laten en niet afspannen met draad. Mensen willen vrijheid en niet in hokjes geduwd worden. Een plaats waar we nog vrij van de natuur kunnen genieten. Zowel voor motoren , mountainbike, wandelaars, honden vrij kunnen lopen enz..	
Laat mensen zoveel mogelijk genieten van al deze buffers! Sluit ze niet af! Maak ze toegankelijk!	
Maak deze dijk toegankelijk voor recreanten en ruiters (zoal het in het begin is geweest tot alles is afgezet met hekken en prikkeldraad)	
deze dijk toegankelijk maken voor meerdere vormen van recreatie	
natuur en zachte recreatie ten top; geen afgesloten natuurgebieden; die zijn er al genoeg in onze polder	Deze opmerking gaat over een toekomstperspectief voor Doel, niet over de buffer. Daarom gaan we er hier niet dieper op in.
Waterbus halte	

7.4 AANVERWANTE PROJECTEN / PROCEDURES

Opmerking of suggestie	Antwoord
Halte 5 Het bord Halte 5 heeft vele gelijkenissen met dit van Halte 4. Concreet het voorkeurs-alternatief voldoet niet aan een extra capaciteit van 7,1 MTEU. Volgens de Vlaamse Overheid komt dit voorstel dus niet in aanmerking. Tenzij men voor het Tweede Getijdedok extra ruimte voorziet, ruwweg geschat op ca 70 à 80 ha extra containerterminaloppervlakte, of de gehele oppervlakte van de logistieke zone drie dokken. Indien de nieuwe terminal volledig onafhankelijk is (van MPET), dan dient dan nog extra een ruime oppervlakte toegevoegd voor in- en uitchecken, administratie, onderhoudsafdelingen, etc. Voor wat op het bord Halte 5 herhaald wordt van bord Halte 4 verwijzen we naar wat vermeld werd bij Halte 4 en concentreren ons op wat Halte 5 extra in de aanbieding heeft. Het bord Halte 5 bevestigt dat als gevolg van de beslissingen die de Vlaamse Regering de voorbije jaren genomen heeft, wel duidelijk is dat Doel niet hoeft te verdwijnen voor de aanleg van een nieuw containerdok. Met die afspraak en het engagement willen we rekening houden, en dit is mogelijk. Helaas zoals eerder (Halte 4) genoteerd, de ruimte voorzien bij De plannen voor extra containercapaciteit tussen het Deurganckdok en de Engelsesteenweg voor een nieuw containerdok en een bijhorende logistiek/industriële zone is veel te beperkt en men bereikt maar maximaal ca 63 % (4,5/ 7,1) van de CP-ECA doelstelling 7,1 MTEU extra per jaar. De oorzaak ligt 100% bij het eerst amoveren van bestaande capaciteit alvorens er sprake is van nieuwe. Alleen het voorkeursbesluit CP-ECA kenmerkt zich aldus in negatieve zin, in tegenstelling tot alle andere oorspronkelijke (8) varianten die geen bestaande capaciteit vooraf amoveren. Zoals bord Halte 5 aangeeft bestaat er inderdaad Tussen Doel en de haven een bufferdijk met een hoogte van 23 m TAW, genaamd leefbaarheidsbuffer Doel en werd gebouwd toen het Deurganckdok aangelegd is. Maar er bestaat tevens een ander en beter bouwtechnisch havenproject, naar exploitatie van de terminal up-to-date functioneel, nautisch een ideale variante, sedimentologisch niet verschillend, en waarmee de totale capaciteit (7,1 MTEU) van het Tweede Getijdedok en van CP-ECA wel kan bereikt worden. Welke ruim goedkoper kan worden gerealiseerd (geen afbraak en louter vervangingskosten) dan het voorkeursbesluit. Bovendien wordt het historisch erfgoed van Doel in stand gehouden en blijft bereikbaar. Een aanpassing van deze leefbaarheidsbuffer is er niet eens noodzakelijk.	Deze opmerkingen gaan over het voorkeursbesluit ECA en over de projectonderzoeksnota Containercluster Linkerscheldeover, waarvoor al eerder afzonderlijk inspraakmogelijkheden georganiseerd werden. Aangezien deze opmerkingen in dat kader al aan bod kwamen en enkel onrechtstreeks verband houden met de buffer, gaan we er hier niet verder op in.

Het is een duurzame variante, niet onderhevig aan nutteloze infrastructuurvernietiging van recente verwezenlijkingen (kaaimuren) die nog een eeuw kunnen meegaan.

Samenvatting Halte 1 tot 5: De voorstellen op de borden Halte 1 tot 3 sluiten aan bij de oorspronkelijke doelstelling (1970) om de haven visueel af te schermen: De voorstellen op het bord bij Halte 4 en Halte 5 zijn een mooie pre-oefening zijn hoe de rand van een nieuw Tweede Getijdedok er zou kunnen uitzien, na bijsturing van het project Tweede Getijdedok hoger aangegeven.

Eerst dient men een realistisch havenproject in te vullen dat aan de basisvoorwaarden (+7,1 MTEU) voldoet. Pas daarna kan men op de definitieve plaats aan landschapsinrichting beginnen, mogelijks gebruikmakend van de ideeën op de schetsen op borden 4 en 5.