

Bijlage bij het Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het projectbesluit over de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven van het complexe project Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen

HOOFDDOCUMENT

PROJECTBESLUIT OVER DE WESTELIJKE ONTSLUITING VAN DE WAASLANDHAVEN VAN HET COMPLEXE PROJECT REALISATIE VAN EXTRA CONTAINERBEHANDELINGSCAPACITEIT IN HET HAVENGEBIED ANTWERPEN

Inhoudsopgave

1. Ten geleide	1
2. Situering	2
2.1 Wat houdt de aanpak complexe projecten in?	2
2.2 Wat is het Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen?	4
2.3 Wat is een projectbesluit en wat gebeurt er verder mee?	6
2.4. Hoe kwam het projectbesluit tot stand?	6
2.5. Waar situeert zich de WOW geografisch?	7
2.6. Hoe is het projectbesluit samengesteld?	8
2.7. Hoe wordt het projectbesluit onderbouwd?	9
3. Projectdoelstelling, gekozen alternatief en projectuitwerking	11
3.1 Projectdoelstelling	11
3.2 Omschrijving gekozen alternatief voorkeursbesluit	13
3.3 Stand verwezenlijking voorkeursbesluit	15
3.4 Zelfstandig project Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven	15
3.5 Tekstuele en grafische omschrijving van de WOW	17
3.6 Motivering keuzes	26
3.7 Afwijkingsprocedure beschermde natuur	34
3.8 Communicatie	42
3.9 Financiering	42
4. Bevoegde overheid	44
5. Milieuverklaring en actieprogramma	45
5.1 Maatregelen	53
5.2 Aandachtspunten uitvoeringsfase	78
5.3 Input uit adviezen en openbaar onderzoek	80
5.4 Monitoring	83
6. Ruimtelijk en beleidsmatig kader complex project	87
7. Doorwerking van het projectbesluit	88
Artikel 37 – Planonderdeel	88
Artikel 39 – Omgevingsvergunningsluit	89
Artikel 40 - Vergunningen, machtigingen en beslissingen	92
Artikel 40, 1° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Decreet Natuurbeschoud	92
Artikel 40, 2° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Gemeentewegen	94

<i>Artikel 40, 6° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Onbevaarbare waterlopen</i>	<i>95</i>
<i>Artikel 40, 8° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Bosdecreet</i>	<i>95</i>
<i>Rechtsgevolgen.....</i>	<i>96</i>
8. Besluit.....	99
<i>Artikel 1.....</i>	<i>99</i>
<i>Artikel 2.....</i>	<i>99</i>
<i>Artikel 3.....</i>	<i>100</i>
<i>Artikel 4.....</i>	<i>103</i>

1. TEN GELEIDE

Zoals een sluitsteen in de top van een stenen boog zo vormt dit hoofddocument de ontmoetingsplaats van de onderdelen van dit projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven. Met dit hoofddocument wordt de verbinding tussen de delen afgerond en komt een projectbesluit tot stand dat als het ware zijn eigen gewicht kan dragen.

Het projectbesluit geeft uitwerking aan het voorkeursbesluit van het complex project Extra Containercapaciteit havengebied Antwerpen, dat de Vlaamse Regering in 2020 vaststelde. Met het projectbesluit kiest de bevoegde overheid een alternatief op uitvoeringsniveau. Het alternatief in kwestie wordt weergegeven op grafische plannen en tekstueel omschreven op de volgende bladzijden. De motivatie die ten grondslag aan deze keuze ligt, wordt besproken in het licht van de andere redelijke alternatieven die werden onderzocht. De gevolgen van deze keuze op de omgeving en het milieu worden eveneens geïntegreerd in dit projectbesluit. Verder zal de lezer onderdelen herkennen die gelden als ruimtelijk uitvoeringsplan en omgevingsvergunning.

Dit hoofddocument kiest bewust voor een aanpak in functie van de leesbaarheid. Op die manier geeft het document invulling aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Deze principes vormen de rode draad doorheen het project en dus ook doorheen het hoofddocument. De uitvoerige situering (volgend hoofdstuk) moet de leesbaarheid ten goede komen. Vervolgens wordt ingegaan op de projectdoelstellingen en het gekozen alternatief. De gemaakte keuzes worden gemotiveerd en onderbouwd in dat derde hoofdstuk. Het vierde hoofdstuk argumenteert waarom de Vlaamse overheid bevoegd is voor dit dossier en -in het vijfde hoofdstuk- maatregelen kan nemen om de impact van het project te beperken. In welke ruimtelijke en beleidsmatige context dit projectbesluit zich situeert, wordt aangehaald in hoofdstuk 6. Tot slot somt het laatste hoofdstuk de rechtsgevolgen en machtigingen op.

2. SITUERING

Het project van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven heeft reeds een lang traject afgelegd. De voorgeschiedenis gaat terug tot het strategisch havenplanningsproces dat zich rond de eeuwwisseling afspeelde. Daar werd voor het eerst een 'westelijke tak' naar voor geschoven als gewenste ontsluitingsstructuur voor de Waaslandhaven. In opeenvolgende ruimtelijke uitvoeringsplannen en verschillende milieueffectrapportages begon de vorm van de Westelijke Ontsluiting zich steeds scherper af te tekenen.

Vervolgens werd ervoor geopteerd om de oplossing voor de ontsluiting van het westelijke gedeelte van de Waaslandhaven mee te nemen als een expliciete doelstelling in het complex project Extra containercapaciteit Antwerpen.

Heden stelt het multidisciplinair projectteam met voorliggend dossier een volledig uitgewerkt project voor, dat rekening houdt met de inzichten uit het verleden maar ook met de meest recente terugkoppeling uit het onderzoek en diverse stakeholdercontacten.

2.1 Wat houdt de aanpak complexe projecten in?

De procesaanpak voor complexe projecten betracht de realisatie van projecten van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang die om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vragen met een zo groot mogelijk draagvlak. Daartoe wordt gesteund op het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Het decreet maakt het mogelijk om via één geïntegreerd proces voor een complex project zowel de noodzakelijke bestemmingswijziging door te voeren als de benodigde vergunningen te verlenen. De procesaanpak complexe projecten onderscheidt vier fases: de verkenningsfase, de onderzoeksfase, de uitwerkingsfase en de uitvoeringsfase. De fases zijn gescheiden door drie vaste beslismomenten: de startbeslissing, het voorkeursbesluit en het projectbesluit. Ter voorbereiding van het voorkeurs-

en het projectbesluit vindt telkens een openbaar onderzoek plaats. In het traject van het eerste idee tot en met de uitvoering vormen deze fases, beslismomenten en openbare onderzoeken de vaste ankers in het proces.

Het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten definieert een 'complex project' als een project van groot maatschappelijk en ruimtelijk-strategisch belang dat om een geïntegreerd vergunningen- en ruimtelijk planproces vraagt. Dit decreet vermeldt een aantal criteria waaruit dit groot maatschappelijk en ruimtelijk strategisch belang kan blijken. Het project 'Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' voldoet aan volgende criteria van artikel 7, §1, van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten:

1. De probleemstelling of het programma van het project is meervoudig en omvat diverse af te wegen belangen: de aanleg van nieuwe containerbehandelingscapaciteit en de daarmee samenhangende ontwikkeling van gronden en multimodale ontsluitingen interfereren met verschillende bestaande functies zoals wonen, landbouw en natuur.
2. Het project is onontbeerlijk voor een noodzakelijke verbetering van de economische ontwikkeling: de ontwikkeling van bijkomende containerbehandelingscapaciteit en het voorzien van een multimodale ontsluiting daartoe is een noodzakelijke voorwaarde om de verwachte groei in intercontinentale containertrafiek op te kunnen vangen.
3. Bij de afweging van de betrokken belangen is de maatschappelijke meerwaarde prominent: de creatie van toegenomen economische ontwikkeling zal door de vlottere ontsluiting meer toegevoegde waarde en extra werkgelegenheid realiseren binnen een maatschappelijke context die een goede leefbare omgeving, leefbare dorpen, alsook natuurontwikkeling vooropstelt.
4. Het project is ruimtelijk structurerend voor het gebied in kwestie of wordt voorzien in een complexe omgeving, gezien de verschillende functies die potentieel geaffecteerd worden (wonen, landbouw, natuur, waterhuishouding, hoogspanningsleidingen en kerncentrale, ontsluitingswegen, enzovoort).
5. Het project heeft een grote rechtstreekse of onrechtstreekse socio-economische, ruimtelijke, leefmilieu-gerelateerde of verkeerskundige impact: het project interfereert met verschillende bestaande functies zoals wonen, landbouw en natuur.
6. Het project houdt ongebruikelijke investeringen en inspanningen in op vlak van ontwikkeling en beheer: de aanleg van nieuwe containerbehandelingscapaciteit en de daarmee samenhangende ontwikkeling van gronden en multimodale ontsluitingen zijn ongebruikelijke investeringen en veronderstellen overleg over de ontwikkeling van het beheer van de beoogde infrastructuur.

2.2 Wat is het Complex Project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen?

Het project van de Westelijke Ontsluiting maakt deel uit van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (CP ECA). Daartoe keurde de Vlaamse Regering op 15 juli 2016 een startbeslissing goed met het oog op het bereiken van een driedelige doelstelling: (1) extra containerbehandelingscapaciteit creëren, (2) bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en (3) de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.¹

Na de startbeslissing nam de onderzoeksfase een aanvang met als doelstelling om het beste alternatief te filteren uit een brede waaier van mogelijke probleemoplossingen.

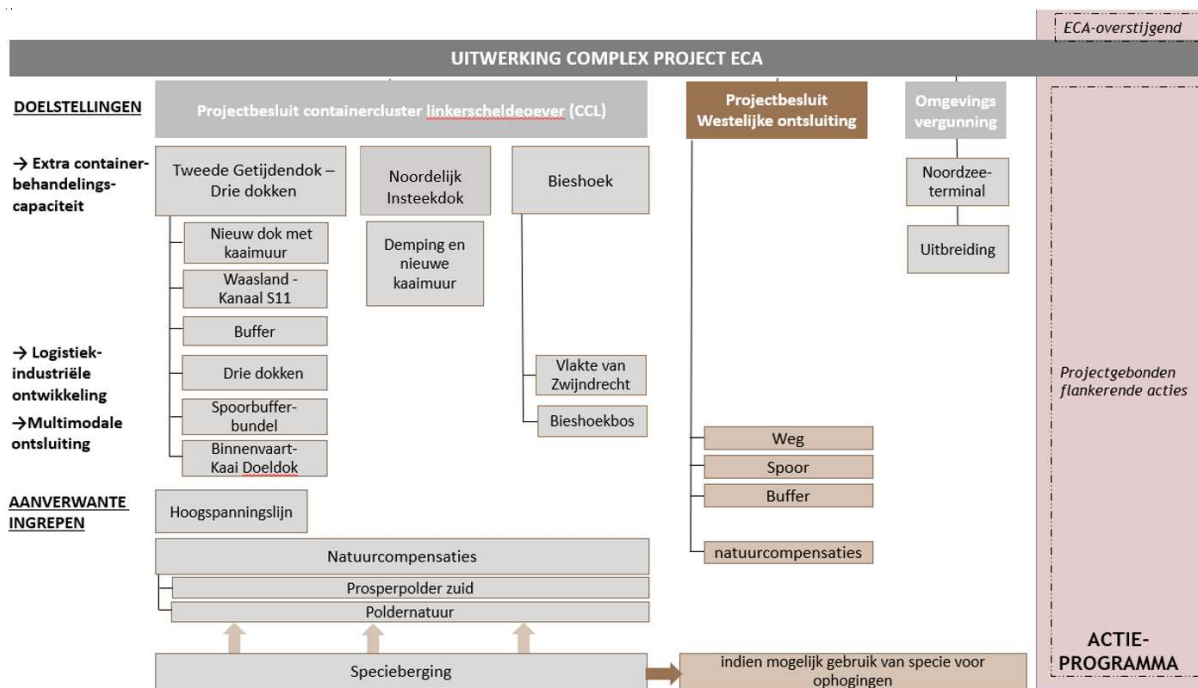
Op basis van de resultaten van het geïntegreerd onderzoek werd op strategisch niveau gekozen voor een voorkeursalternatief op basis waarvan de krachtlijnen van het project werden vastgelegd met oog op de uitwerkingsfase. Dit vond zijn neerslag in een definitief vastgesteld voorkeursbesluit op 31 januari 2020. Daarin werd voorzien in een aanduiding van de locaties en de wijzen waarop de extra containerbehandelingscapaciteit, de ontwikkeling van logistieke terreinen en de multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet zal worden uitgewerkt.²

De concretisering van het voorkeursbesluit tot een realiseerbaar project vormde het onderwerp van de uitwerkingsfase. Het resultaat is een geïntegreerd projectbesluit houdende vaststelling van het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief met een geheel van vergunningen en machtigingen, het bestemmingsplan en een milieuverklaring. Dat projectbesluit leidt tot de uitvoeringsfase van het complex project.

Bij de aanvang van de uitwerkingsfase werden, voor de realisatie van het alternatief gekozen in het voorkeursbesluit, verschillende deelprojecten bepaald. Voor elk van deze projecten wordt een afzonderlijk projectbesluit of omgevingsvergunning opgemaakt. Voorliggend projectbesluit betreft de noodzakelijke Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven (hierna WOW).

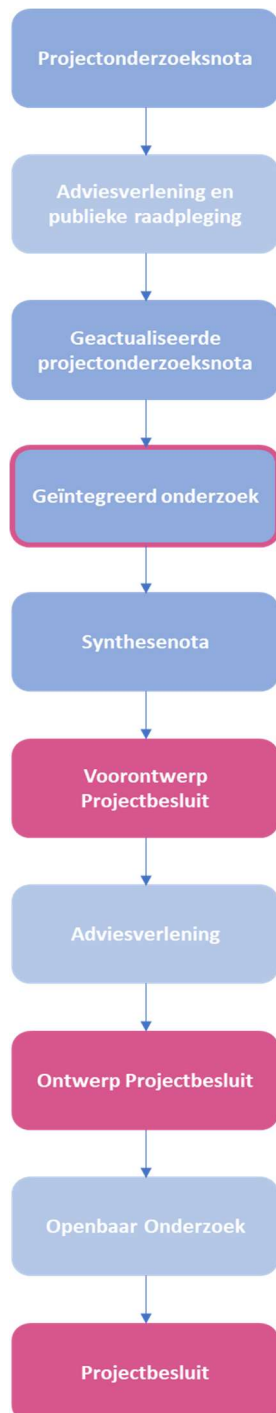
¹ Beslissing van de Vlaamse Regering Startbeslissing CP ECA 15 juli 2016 (VR 2016 1507 DOC0899/1BIS)

² Beslissing van de Vlaamse Regering Voorkeursbesluit 31 januari 2020 (VR 2020 3101 DOC.0074-1-29)



Figuur 1. Situering projectbesluit Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (WOW) binnen uitwerking van het complex project ECA (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

2.3 Wat is een projectbesluit en wat gebeurt er verder mee?



Het projectbesluit beschrijft het uitgewerkte project en de motivaties die aan de grondslag van de gemaakte keuzes liggen. Het baseert zich op de conclusies van de effectenonderzoeksrapporten, zoals samengevat in de synthesenota (deel 3.5). Een projectbesluit bevat in essentie het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief, een motivering voor de keuze van dat alternatief en een verklaring die samenvat op welke wijze rekening is gehouden met de gevoerde onderzoeken.

De conclusies van de effectenonderzoeksrapporten liggen dus aan de basis van het projectbesluit. Figuur 2 geeft de stappen weer in de aanloop naar het definitieve projectbesluit zoals bepaald in het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Het voorontwerp van projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven werd aan de Vlaamse Regering meegedeeld op 14 juli 2023. Het ontwerp van projectbesluit werd door de Vlaamse Regering vastgesteld op 8 maart 2024.

Figuur 2. Procedure uitwerkingsfase (bron: <http://www.complexeprojecten.be>, eigen verwerking)

Het ontwerp projectbesluit werd onderworpen aan een openbaar onderzoek in de zin van artikel 24 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Dit liep van 15 april tot en met 13 juni 2024. Voor het projectbesluit definitief kon vastgesteld worden, besliste het team Omgevingseffecten over de goedkeuring of afkeuring van het MER (zie documentenbundel). Met een beslissing van het team Omgevingseffecten van 4 juni 2025 werd besloten tot de conformiteit van het MER (artikel 25 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten).

Na het openbaar onderzoek en nadat het team Omgevingseffecten besliste over het ontwerp van MER, gaat de bevoegde overheid, na gebeurlijke wijziging op basis van de aangevoerde insteken, thans over tot de definitieve vaststelling van het projectbesluit op grond van artikel 26 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Bij die definitieve vaststelling werden ten opzichte van het ontwerp van projectbesluit alleen wijzigingen aangebracht die gebaseerd zijn op of voortvloeien uit het geïntegreerd onderzoek (inclusief MER) of uit de inspraakreacties of opmerkingen uit het openbaar onderzoek.

Na goedkeuring van het projectbesluit volgt de uitvoeringsfase. Het uitgewerkt project wordt in de uitvoeringsfase uitgevoerd volgens de uitwerking en afspraken beschreven in dit projectbesluit. Daarnaast worden de nodige stappen gezet voor het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project.

2.4. Hoe kwam het projectbesluit tot stand?

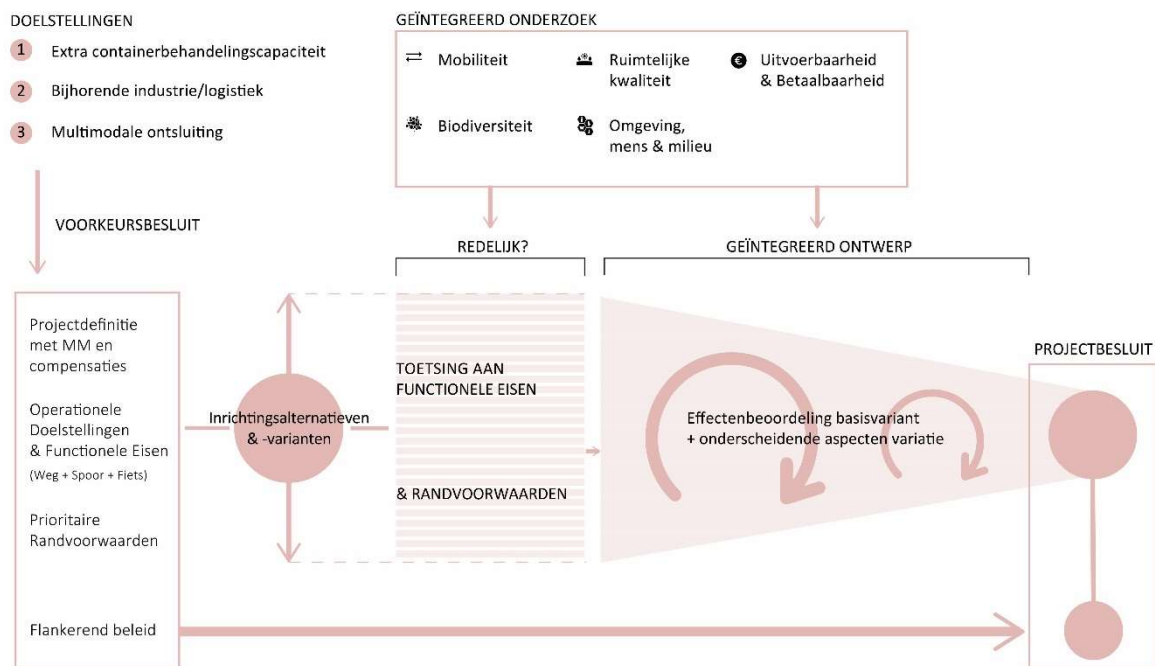
Onderhavig projectbesluit is de resultante van een wisselwerking tussen het geïntegreerd effectenonderzoek enerzijds en de optimalisatie van het ontwerp anderzijds. Zodoende werd in de loop van het geïntegreerd onderzoek toegewerkt naar een geoptimaliseerd en op uitvoeringsniveau gekozen alternatief. Het technisch ontwerp werd gaandeweg aangepast en bijgesteld, onder meer op basis van de feedback uit de milieueffectrapportage. Figuur 3 schematiseert deze wisselwerking.

Het onderzoek vertrok vanuit de projectdefinitie van het voorkeursbesluit en de hieruit afgeleide doelstellingen en randvoorwaarden. Er werd een voorlopige projectbeschrijving uitgewerkt in voorbereidende studies.³ Vervolgens werden in de projectonderzoeksnota voor specifieke projectonderdelen ook enkele redelijke varianten en alternatieven gescooped en geselecteerd.⁴

Uit de doelstellingen vloeiden een aantal functionele eisen voort ten behoeve van de beoogde primaire wegontsluiting, de aantakking op het spoorwegnet en de realisatie van veilige en kwalitatieve fietsverbindingen. Deze bepaalden op hun beurt de ontwerpprincipes die mee het project vormgaven. In het geïntegreerd ontwerp werd dus ingespeeld op verschillende kernthema's zoals mobiliteit, biodiversiteit, ruimtelijke kwaliteit, omgeving (mens & milieu) en de uitvoer- en betaalbaarheid van het project.

³ SBE (2020) Startnota Westelijke Ontsluiting. Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Concept en Inrichtingsprincipes. Bureau Omgeving (2020) Landschappelijke inpassing en ontwerpen onderzoek. Uitvoeringsvarianten Westelijke Ontsluiting.

⁴ SHIP (2020) Geactualiseerde projectonderzoeksnota 29-39



Figuur 3. Schematische voorstelling van het onderzoek en de effectenbeoordeling van de Westelijke Ontsluiting (Bron: SHIP (2020) Geactualiseerde projectonderzoeksnota WOW 80)

Het resultaat van dit proces werd voor het eerst gepresenteerd in het voorontwerp projectbesluit.⁵ Zoals het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten voorschrijft, werd dit voorontwerp projectbesluit voorgelegd aan de adviesinstanties. De adviezen die deze instanties uitbrachten, werden door het multidisciplinair projectteam bijzonder zorgvuldig en nauwkeurig beantwoord in een Antwoordennota bij de adviesronde (in documentenbundel). De adviezen werden zoals aldaar aangegeven verwerkt in het dossier. Na vaststelling door de Vlaamse Regering vond een openbaar onderzoek plaats. De insteken die tijdens het openbaar onderzoek voor kwamen, werden andermaal bijzonder zorgvuldig en nauwkeurig behandeld in een nieuwe Antwoordennota bij het openbaar onderzoek (in documentenbundel). Op basis van al deze insteken werd het dossier herwerkt tot voorliggend projectbesluit.⁶ Met voorliggend projectbesluit neemt de uitwerkingsfase een einde. Eenmaal het projectbesluit definitief vastgesteld is, kan de gunning en bouw van de Westelijke Ontsluiting in de uitvoeringsfase worden aangevat.

2.5. Waar situeert zich de WOW geografisch?

Met het oog op de leesbaarheid van dit projectbesluit geeft onderstaande toponiemenkaart de belangrijkste plaatsnamen weer (zie Figuur 4). De figuur bevat ten informatieve titel de meest voorkomende plaatsnamen in het dossier en heeft buiten algemene situering en oriëntatie verder geen (juridisch) oogmerk of bindende kracht in welke zin dan ook.

⁵ Mededeling aan de Vlaamse Regering voorontwerp projectbesluit CP ECA - Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (MEDVR VR 2023 1407 MED.0290/1).

⁶ Besluit van de Vlaamse Regering houdende de vaststelling van het ontwerpprojectbesluit betreffende de Westelijke Ontsluiting van de Waaslandhaven van het complex project "Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen" (BVR 2024 0803 DOC.0317).



Figuur 4. Oriënterende toponiemenkaart Waaslandhaven (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

2.6. Hoe is het projectbesluit samengesteld?

Figuur 5 illustreert de samenstelling van het dossier bij het projectbesluit. Voorliggend dossier telt volgende vijf delen:

- Het hoofddocument (onderhavig stuk) en een nota die de juridische en feitelijke toestand schetst;
- Het omgevingsvergunningsluik, met als onderdelen: de stedenbouwkundige handelingen, biodiversiteit en ingedeelde inrichtingen en activiteiten;
- De ontwerprapporten uit het geïntegreerd onderzoek (MER, MKBA, Bufferlandschap) en bij

wijze van samenvatting een synthesesnota;

- Het planonderdeel of ruimtelijk uitvoeringsplan, met de toelichtingsnota, de stedenbouwkundige voorschriften en het grafisch plan;
- De andere vergunningen, machtigingen en beslissingen.



Figuur 5. Schematische structuur van het besluit van de Vlaamse Regering van het projectbesluit WOW (Bron: eigen bewerking op basis van decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten)

2.7. Hoe wordt het projectbesluit onderbouwd?

Bij de start van de uitwerkingsfase werd voor de WOW een projectonderzoeksnota opgemaakt met een beschrijving van het project en de flankerende maatregelen die opgenomen zijn in het voorkeursbesluit.⁷ Daarnaast beschrijft de projectonderzoeksnota de inrichtingsalternatieven die redelijkerwijs onderzocht worden en de wijze waarop de effecten van het project, de flankerende

⁷ SHIP (2020) Geactualiseerde projectonderzoeksnota WOW

maatregelen en de redelijke inrichtingsalternatieven onderzocht en beoordeeld worden in het licht van het te nemen projectbesluit.

De voorbije periode vond een breed onderzoek en actorenoverleg plaats om zicht te krijgen op de uitwerking, impact en gevoeligheden. Niet alleen technische deskundigen maar ook bedrijven, verenigingen en de bewoners zijn tijdens dit onderzoek op verschillende manieren geconsulteerd. Deze consultatie gebeurde aan de hand van workshops, individuele contacten, terreinbezoeken en grote informatiemomenten. Op die manier wordt, net zoals tijdens de voorgaande fasen, invulling gegeven aan de principes inzake complexe projecten: open communicatie en transparantie, participatie, maatwerk, oplossingsgericht samenwerken, geïntegreerde aanpak en door de actoren gedragen procesregie.

Binnen de uitwerkingsfase van dit complex project werden onder andere volgende onderzoeken en overleggen uitgevoerd:

- Een verkenning van de mogelijke inrichtingsalternatieven en de flankerende maatregelen vastgelegd in de projectonderzoeksnota;
- Workshops met technische deskundigen en bewoners in functie van de uitwerking van het project;
- Een onderzoek naar de ruimtelijke bestemming en noodzakelijke vergunningen in het kader van het gekozen alternatief;
- Onderzoek naar de effecten op het milieu in het kader van het MER. In het MER worden de milieueffecten van de verschillende alternatieven beschreven en vergeleken;
- Maatschappelijke kosten batenanalyse;
- Onderzoek naar de ruimtelijke inpassing van het project in zijn omgeving.

Deze onderzoeken werden samengevat in een synthesesnota (deel 3.5). De verschillende documenten zijn raadpleegbaar via <https://cpeca.be/home>

Rekening houdend met de resultaten van het geïntegreerd onderzoek en verschillende besprekingen is een project uitgewerkt dat de basis vormt voor de uitvoering van de werken. Het project wordt beschreven in volgend hoofdstuk aan de hand van en op basis van het gevoerde proces.

3. PROJECTDOELSTELLING, GEKOZEN ALTERNATIEF EN PROJECTUITWERKING

In dit hoofdstuk wordt het gekozen inrichtingsalternatief samenvattend gepresenteerd, conform artikel 23, 1° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Dit hoofdstuk geeft ook invulling aan artikel 2.2.5 §1 1° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening dat de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan omschrijft.

In een eerste deel van dit hoofdstuk wordt de doelstelling en het gekozen strategisch alternatief, zoals opgenomen in het voorkeursbesluit, herhaald. Het tweede deel beschrijft het gekozen voorkeursalternatief (overeenkomstig het voorkeursbesluit). Het derde deel gaat in op de stand van de verwezenlijking van het voorkeursbesluit. Het vierde deel beschrijft het gekozen inrichtingsalternatief. In het vijfde deel wordt de motivering van de keuze voor het alternatief toegelicht, conform artikel 23, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, in het licht van de overige redelijke inrichtingsalternatieven die zijn onderzocht. Daarna volgt de afwijkingsprocedure voor beschermde natuur. Tot slot omvatten het zevenste en achtste deel respectievelijk de communicatie en de financiering van dit projectbesluit.

3.1 Projectdoelstelling

De doelstelling van het project is drieledig: extra containerbehandelingscapaciteit creëren, bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en de aanleg van een multimodale ontsluiting tot op het hoofdverkeersnet. De behoefte aan extra containerbehandelingscapaciteit werd onderbouwd in de startbeslissing en werd daarna verder verfijnd in de onderzoeksfase van het complex project.⁸ De behoefte aan capaciteit werd afgeleid uit:

- de beschikbare capaciteit op het platform Antwerpen voor de grote rederijen actief in de intercontinentale ('diepzee') containervaart;
- de prognoses voor de maritieme containertrafiek in de haven van Antwerpen.⁹

⁸ Beslissing van de Vlaamse Regering Startbeslissing CP ECA 15 juli 2016 (VR 2016 1507 DOC0899/1BIS)

⁹ Rebel (2023) MKBA ECA. Zie deel 3.3

Op basis daarvan werd de benodigde capaciteit bepaald om de verwachte groei tot 2030 op te kunnen vangen.

Gelet op de doorlooptijd bij de totstandkoming van het complex project zijn er intussen enkele wezenlijke ontwikkelingen die in rekening gebracht dienen te worden.

Zo was de groei van de containertrafiek in de periode van 2016 tot en met 2020 sterker dan zelfs werd aangenomen in de meest verregaande prognoses. In 2021 daalde de trafiek tot op het niveau van het lage groeiscenario uit de prognoses, hetgeen verklaard kan worden door de verschillende vraag- en aanbodschokken die zich voorgedaan hebben doorheen de verschillende logistieke ketens ten gevolge van de coronapandemie, de blokkering van het Suezkanaal en de oorlog in Oekraïne. De verstoring van de wereldwijde logistieke ketens zorgden hierbij voor zware congestie op de Antwerpse containerterminals. Naar alle verwachting zullen deze evoluties een impact hebben op de timing waarmee de capaciteit ingevuld wordt, maar zal de vertraging van tijdelijke aard zijn. De nood om de capaciteit van de haven van Antwerpen te optimaliseren en de positie te verzekeren, is desondanks nog steeds in verregaande mate aanwezig.¹⁰

De timing van realisatie van de extra containercapaciteit is inmiddels verschoven: daar waar het oorspronkelijk de bedoeling was om de groei tot 2030 op te kunnen vangen, zal de capaciteit die met het complex project gerealiseerd wordt, volgens de huidige planning, slechts tegen het einde van dit decennium, dus vanaf 2030, beschikbaar zijn.

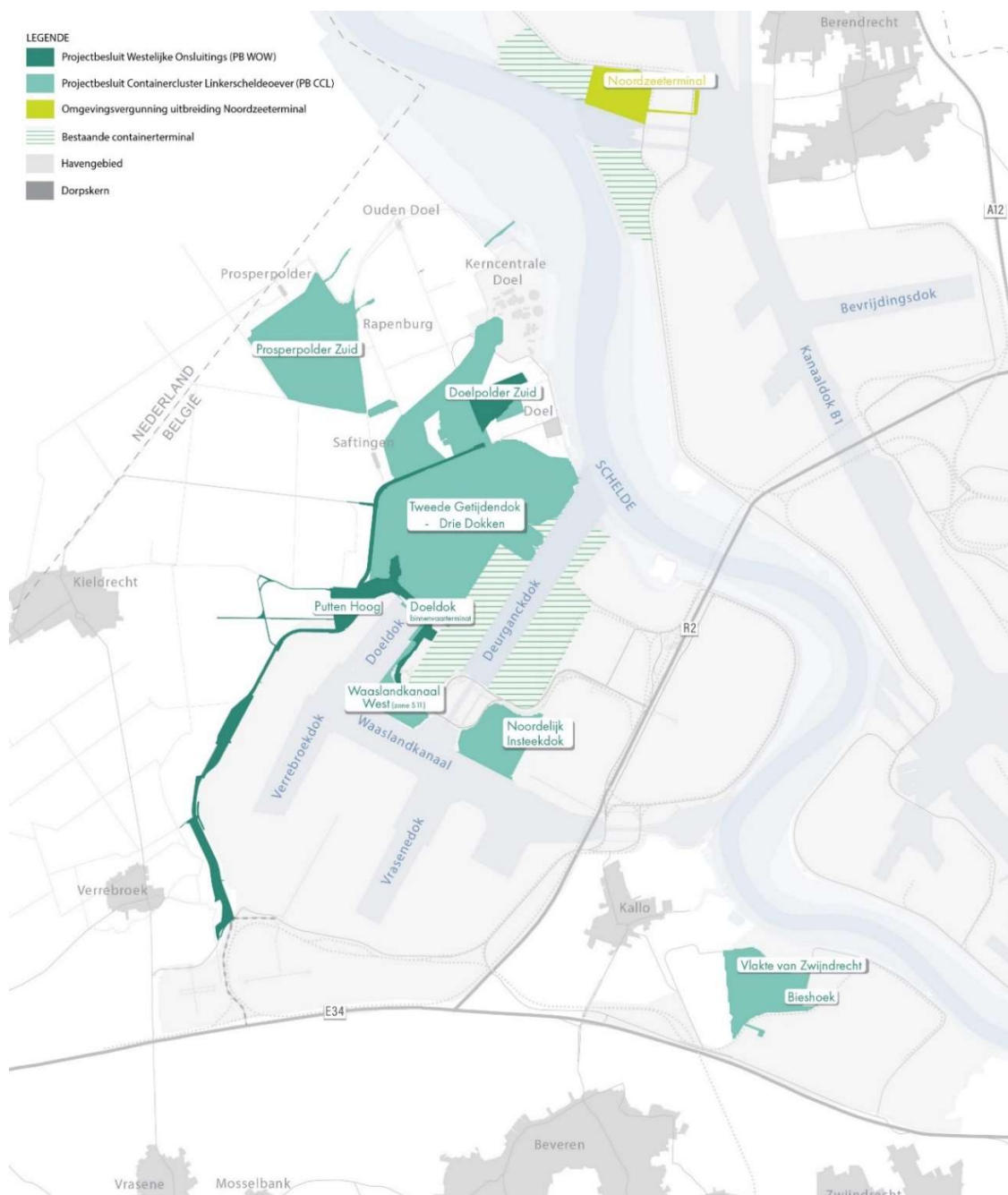
Tevens doet er zich op heden nog steeds een nijpend tekort voor wat betreft de vraag naar industriële/logistieke terreinen. Bij de laatste bevragingen (januari 2019), georganiseerd door de Maatschappij Linkerscheldeover over de laatste beschikbare percelen in het Logistiek Park Waasland, oversteeg de vraag het aanbod met factor drie. Na de uiterste indieningsdatum werden nog verscheidene dossiers gemeld, die in totale oppervlakte de tijdig ontvangen kandidaturen overstegen. Eind 2021 werd een marktconsultatie voor de Bieshoek georganiseerd. Ondanks het feit dat een marktconsultatie volledig vrijblijvend is en voor de inschrijvers geen garanties of vooruitzichten op toewijzing oplevert, werd toch vastgesteld dat de vraag groter was dan het aanbod. Ook na de indieningsdatum werden nog verscheidene dossiers gemeld. Ook zonder actieve bevragingen, worden regelmatig vestigingsvragen ontvangen. In de periode 2019 – 2022 ontving Maatschappij Linkerscheldeover verscheidene vestigingsaanvragen, samen goed voor circa 200 hectare.

De timing en realisatie van de multimodale aantakking van de nieuwe containerbehandelingscapaciteit blijven een *conditio sine qua non* voor het ingebruiknemen van de nieuwe capaciteit zodat WOW tijdig vormgegeven dient te worden. De aantakking die WOW biedt, is met andere woorden noodzakelijk voor de nieuwe containerbehandelingscapaciteit, maar de containerbehandelingscapaciteit is niet noodzakelijk voor de aantakking. WOW heeft ook op zichzelf een finaliteit.

¹⁰ Rebel (2023) MKBA ECA

3.2 Omschrijving gekozen alternatief voorkeursbesluit

De Vlaamse Regering heeft op 31 januari 2020 het voorkeursbesluit definitief vastgesteld.¹¹ Op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg werd voor het negende alternatief, zoals beschreven in de Tussennota gepubliceerd op 21/06/2018, geopteerd als basis voor het voorkeursalternatief (zie Figuur 6).



Figuur 6. Geografische weergave projectbesluiten en omgevingsvergunning binnen het voorkeursbesluit (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

¹¹ Beslissing van de Vlaamse Regering Voorkeursbesluit 31 januari 2020 (VR 2020 3101 DOC.0074-1-29)

Het voorkeursalternatief werd in het voorkeursbesluit beschreven in een projectdefinitie die als input gebruikt werd bij de start van de uitwerkingsfase. Overeenkomstig de driedelige doelstelling van het complex project omvat deze projectdefinitie volgende kernelementen:

Uitbreiding van de containerbehandelingscapaciteit

- Uitbreiding van de Noordzeeterminal aan de zijde van de Zandvlietsluis (circa 0,9 miljoen TEU/jaar)¹²;
- Realisatie van een containerterminal door demping van het Noordelijk Insteekdok (circa 0,9 miljoen TEU/jaar);
- Realisatie van een containerterminal langs het Waaslandkanaal en het Doeldok (ten westen van de Kieldrechtsluis) en een getijdendok dat aantakt op het Deurganckdok, waarbij enkel de zuidwestelijke kant ontwikkeld wordt (een gezamenlijke capaciteit van circa 5,3 miljoen TEU/jaar);

Industriële/logistieke terreinen

- Realisatie van het terrein in de onmiddellijke omgeving van het Tweede Getijdendok (Zone “Drie Dokken”);
- Vlake van Zwijndrecht (thans ‘Bieshoek’).

Multimodale ontsluiting tot op het hoofdnet

- Westelijke ontsluiting, waarbij de ontwerper zoekt naar een minimale ruimte-inname;
- Voldoende dedicated binnenvaartplaatsen op de terminals;
- Voldoende laad- en loscapaciteit voor spoor in de directe nabijheid van de terminals en een rechtstreekse spoorontsluiting.

De projectdefinitie stelt ook dat alle containerbehandelingscapaciteit volledig multimodaal wordt ontsloten met het oog op een modal split van 43% wegvervoer, 15% spoorvervoer en 42% binnenvaart. De maatregelen die na verder en meer gedetailleerd onderzoek noodzakelijk blijken te zijn om aan deze projectdefinitie uit het voorkeursbesluit te voldoen, worden opgelegd in één van de relevante projectbesluiten of vergunningen van het complex project (zie Figuur 1). Op die manier worden er garanties geboden om te voldoen aan de modal split doelstellingen en de Vlaamse doelstellingen inzake lucht en klimaat.

In het voorkeursbesluit werden een aantal elementen uit het voorbereidend onderzoek (nautisch, grondverzet...) meegegeven waarop dit alternatief tijdens de uitwerkingsfase nog verder geoptimaliseerd kan worden.

¹² De containerbehandelingscapaciteitscijfers in deze opsomming omvatten zowel capaciteit voor zeevervoer als binnenvaart.

3.3 Stand verwezenlijking voorkeursbesluit

In deze paragraaf wordt conform artikel 23 laatste lid van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten ingegaan op de stand van verwezenlijking van het voorkeursbesluit en de andere projectbesluiten die daaraan gekoppeld zijn.

Onderhavig projectbesluit is het chronologisch eerste projectbesluit dat voortvloeit uit het CP ECA en dat in de uitwerkingsfase wordt voorgelegd voor goedkeuring. Het projectbesluit WOW focust op de derde doelstelling van het CP ECA namelijk de multimodale ontsluiting op het hoofdnet. De andere doelstellingen worden aangepakt door middel van andere besluitvorming voor 'Containercluster Linkerscheldeoever' (hierna CCL) en 'Noordzeeterminal'. Zoals aangekondigd in de projectonderzoeksnota wordt ervoor geopteerd om het complex project ECA verder uit te werken en te vertalen in verschillende parallelle besluitvormingstrajecten (zie Figuur 1).

3.4 Zelfstandig project Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven

Met onderhavig projectbesluit zet het multidisciplinair projectteam de laatste stap in de besluitvorming rondom de WOW.

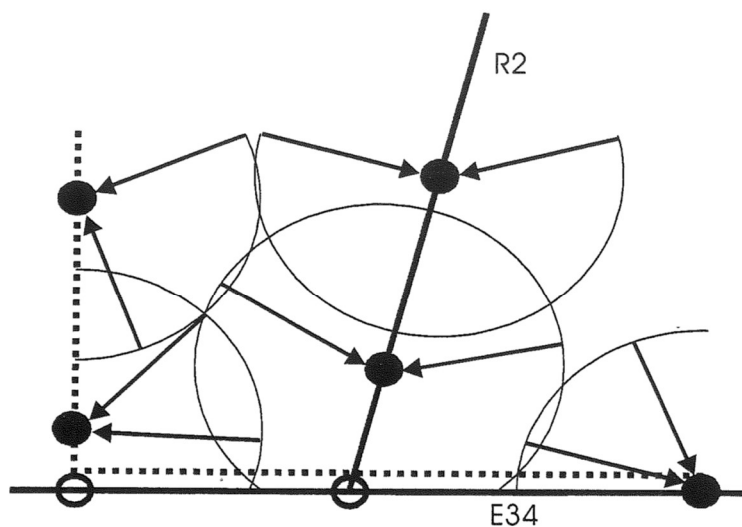
Deze aanpak vloeit voort uit de noodzaak om sommige onderdelen van de aansluiting van de extra containerbehandelingscapaciteit op het hogere verkeersnet te realiseren voorafgaandelijk aan de start van de bouwwerken voor de extra containercapaciteit *an sich* om op een verkeersveilige wijze de bouwfase van de extra containerbehandelingscapaciteit mogelijk te maken. De Westelijke Ontsluiting zorgt ook voor een noodzakelijke verbetering van de ontsluiting van de bestaande terreinen in de Waaslandhaven naar het hoofdverkeersnet. De ontsluiting zal ook functioneren indien de extra containercapaciteit of bijkomende logistieke terreinen niet worden ontwikkeld of een andere invulling krijgen. Mede daarom wordt dit projectbesluit gezien als een op zichzelf staand projectbesluit, weliswaar binnen het CP ECA, maar niet louter afhankelijk van de andere onderdelen van ECA.

Het project van de Westelijke Ontsluiting werd reeds vermeld in beleidsdocumenten uit 1997, namelijk in het nog steeds van kracht zijnde Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV): "In de bindende bepalingen van het RSV wordt beschreven dat het de taak is van het Vlaams Gewest om terreinen van nieuw aan te leggen wegvakken voor hoofd- en primaire wegen te reserveren in ruimtelijke uitvoeringsplannen. In het RSV wordt de toekomstige ontsluitingsweg voor de Westelijke Ontsluiting van de haven geselecteerd als primaire weg type II. De nieuwe ontsluitingsweg vormt de verbinding met de E34(/A11) en de R2."¹³ Met andere woorden: zelfs indien er geen complex project voor ECA zou zijn opgestart, dan nog bestaat er een juridische basis voor WOW. Los van extra containerbehandelingscapaciteit had de overheid bijvoorbeeld een ruimtelijk uitvoeringsplan voor WOW kunnen opstellen louter ter uitvoering van het RSV. Het is dus sowieso, los van ECA, een taak van de Vlaamse overheid om een GRUP te maken voor WOW.

¹³ Zie ook nota 'Juridische en feitelijke toestand' (deel 1.2)

Het project van de Westelijke Ontsluiting werd reeds verder ontwikkeld in het 'Raamplan Mobiliteit'. Dit rapport werd in 2002 opgemaakt in opdracht van de provincie Oost-Vlaanderen en de Vlaamse Administratie Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen en was een deeltuitwerking van het Strategisch Plan Waaslandhaven. Het stelde een raamplan voorop voor de mobiliteit (alle modi) van de Waaslandhaven. Algemene gegevens en principes zoals juridische context en onder andere kwantitatieve strategische doelstellingen werden opgenomen in het Strategisch Plan Waaslandhaven. Het Raamplan was een eerste stap in de realisatie van een duurzame infrastructuur. Het was een afsprakennota die de richting aangaf op middellange termijn.

Het Raamplan Mobiliteit werkte ook het concept van de wegcategorisering zoals voorgesteld in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen verder uit. Voor de Waaslandhaven werd de realisatie van een U-structuur bepleit. In het zuiden vormt de hoofdweg E34 de ruggengraat van een complex geheel (zie Figuur 7). De oostelijke tak wordt gevormd door de hoofdweg R2, de westelijke tak wordt gevormd door een nieuwe primaire weg (de westelijke ontsluiting). Later werd op basis van nieuwe inzichten de visie omtrent de ontsluiting van de haven licht bijgesteld. Door een aaneenschakeling van primaire en hoofdwegen was vanaf 2008 sprake van een O-structuur in plaats van een U-structuur.



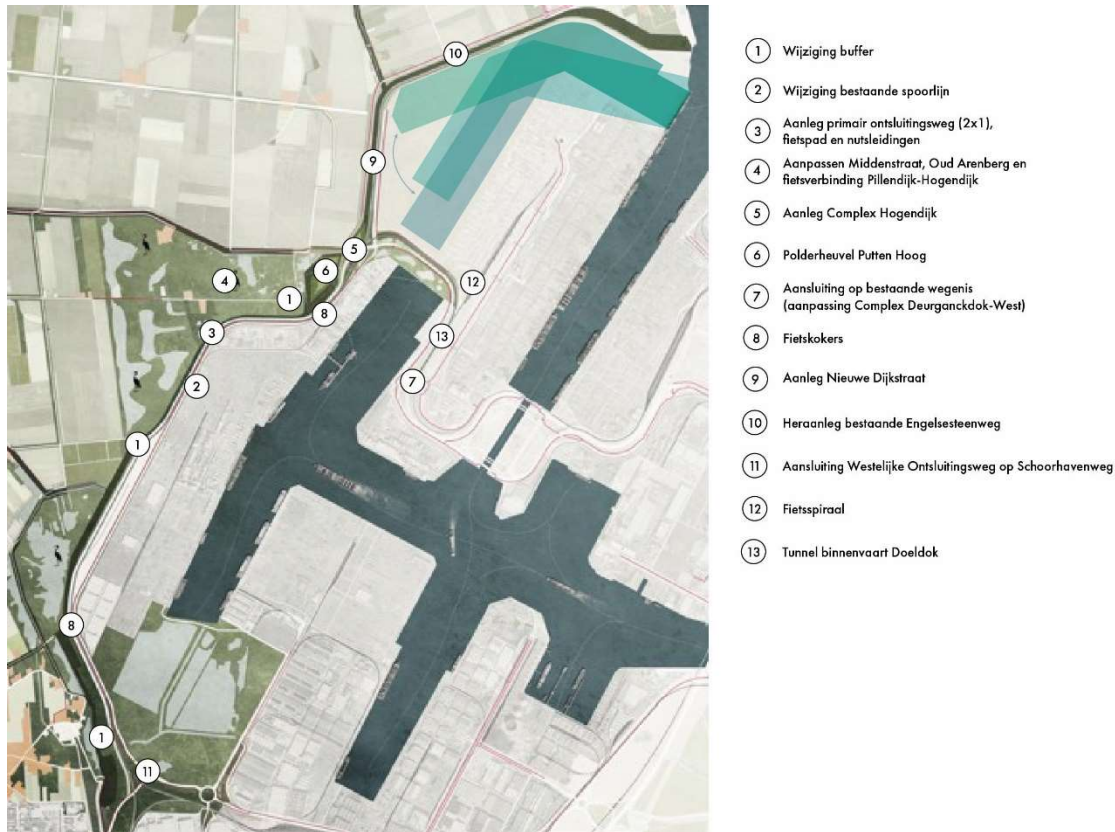
Figuur 7. Schematische voorstelling ontsluitingsinfrastructuur haven (Bron: Provincie Oost-Vlaanderen en AWV Oost-Vlaanderen (2002) Raamplan Mobiliteit 24)

De Westelijke Ontsluiting werd dan ook opgenomen in het Tussentijds Strategisch Plan Haven Antwerpen (Principe 34, in document zoals goedgekeurd door de centrale werkgroep, juni 2006) en in het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Beveren (2006). Logischerwijze verscheen de Westelijke Ontsluiting dan ook in het plan MER en het GRUP Afbakening Zeehavengebied Antwerpen voor Linkerscheldeoever. Gezien dit GRUP werd vernietigd (in 2017) en gezien de gewijzigde randvoorwaarden dringt vandaag een heroverweging van dit project zich op.

Daarmee is afdoende geduid dat het project van de Westelijke Ontsluiting met of zonder extra containerbehandelingscapaciteit een noodzakelijke ontwikkeling omvat. Scope en ontwerp van het project wijzigen ook niet in functie van de extra containerbehandelingscapaciteit.

3.5 Tekstuele en grafische omschrijving van de WOW

Overeenkomstig artikel 23, lid 3, 1° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten bevat het projectbesluit zowel een tekstuele omschrijving van het op uitvoeringsniveau gekozen alternatief als een grafische weergave (zie hieronder en in verschillende bijlagen).

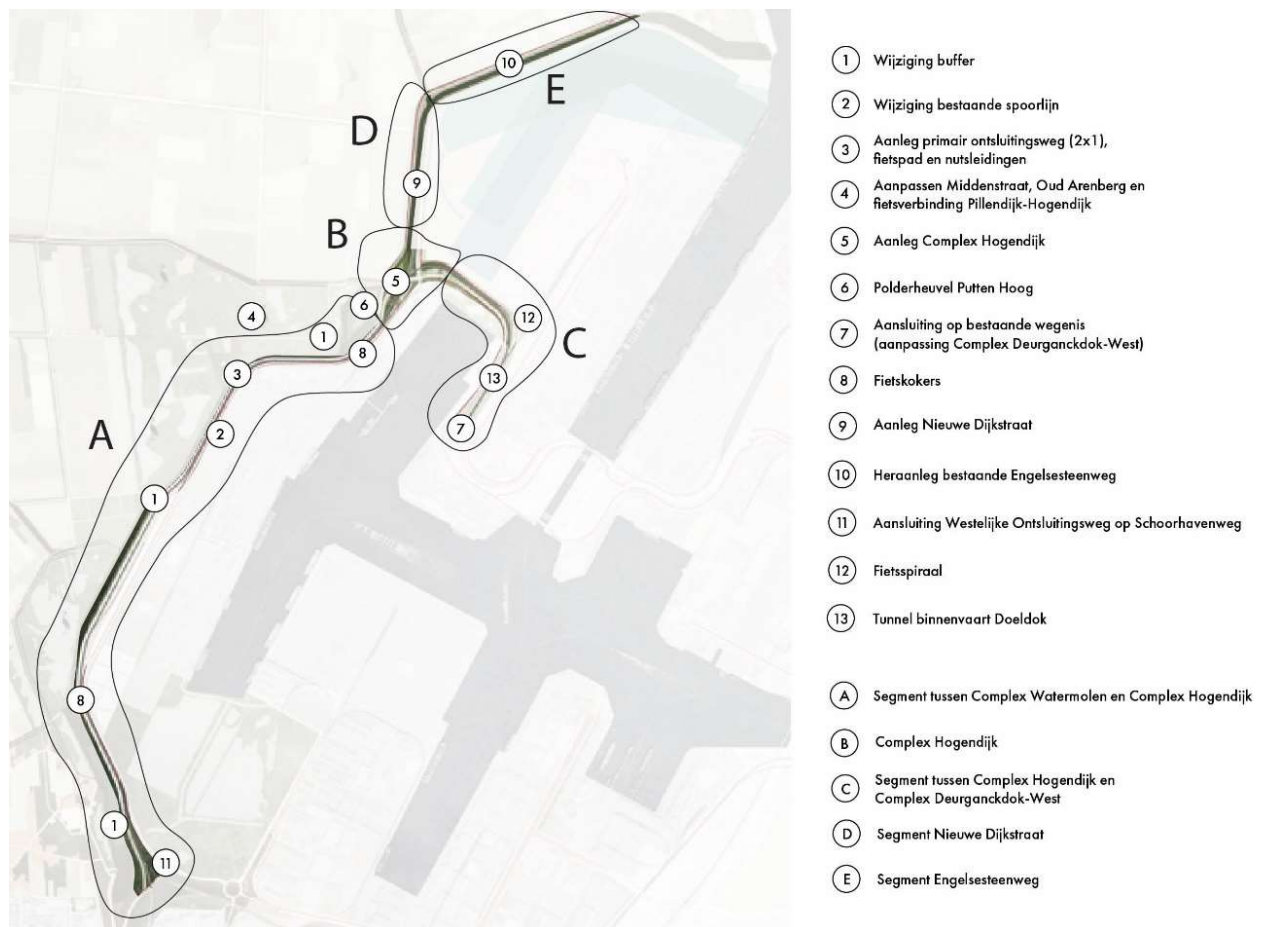


Figuur 8. Nummering onderdelen van het project WOW (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

De WOW, met bijhorende spoor- en fietsinfrastructuur en aanpalende buffer tussen havengebied en polder, loopt van aan het te vervolledigen complex Deurganckdok-West tot aan het nieuw te bouwen complex Watermolen, ten oosten van Verrebroek-centrum. Het gekozen inrichtingsalternatief van de Westelijke Ontsluiting voorziet een nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het spoor. Het betreft een infrastructuurbundel met weg-, spoor-, fietsinfrastructuur, leidingen, nutsvoorzieningen en een kwalitatieve bufferdijk tussen het havengebied en de aanpalende polder- en natuurgebieden. Het project gaat uit van het behoud van de bestaande weg Blikken, met de nieuwe ontsluitingsweg dus ten westen van de bestaande spoorverbinding. De nieuwe ontsluitingsweg is enkel bestemd voor doorgaand verkeer terwijl de bestaande wegenis (Blikken) uitsluitend bedoeld is voor bestemmingsverkeer.

Het complex Watermolen betreft een nieuw te bouwen complex dat geen onderdeel uitmaakt van ECA. In afwachting van de bouw van het complex Watermolen zal de WOW aansluiten op de Schoorhavenweg. Het complex Hogendijk – waar het verkeer richting het nieuwe dok, de kerncentrale en Doel kan aansluiten op de nieuwe ontsluitingsweg – maakt wel onderdeel uit van het projectbesluit WOW. Het complex Deurganckdok-West betreft een bestaand complex waarop wordt aangesloten (viaduct over de bestaande rotonde incl. op- en afritten).

Hieronder worden de projectonderdelen, die door middel van dit projectbesluit worden vergund, kort beschreven. Figuur 8 en Figuur 9 geven de verschillende projecten en projectonderdelen grafisch weer. Zoals Figuur 8 illustreert, sluit de WOW aan op elk inrichtingsalternatief van CCL. De inrichtingsalternatieven van CCL staat louter ter informatieve titel op Figuur 8.



Figuur 9. Situering segmenten en onderdelen WOW (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

Voor de verdere algemene omschrijving van het gekozen inrichtingsalternatief wordt het tracé opgesplitst in verschillende segmenten, zijnde:

- segment 'A' tussen complex Watermolen en complex Hogendijk;
- segment 'B' met het complex Hogendijk zelf;
- segment 'C' tussen complex Hogendijk en bestaand complex Deurganckdok-West;
- segment 'D' tussen complex Hogendijk en Saftingen;
- segment 'E' tussen Saftingen en de Oostlangeweg.

Detailplannen en snedes zijn terug te vinden in het MER (deel 3.1 cfr. deel projectbeschrijving), in de omgevingsvergunning (deel 2.1 cfr. deel verantwoordingsnota) en in het ruimtelijk uitvoeringsplan (deel 4.3 toelichtingsnota). In functie van de leesbaarheid zijn de detailplannen niet in voorliggend hoofddocument overgenomen.

Segment A

Het meest zuidelijk gelegen segment bevindt zich ten westen van het bestaande spoorwegennet en ten noordoosten van Verrebroek. Door de Westelijke Ontsluiting te realiseren naast de spoorbundel zullen de Blikken en de Hoogshoorweg behouden blijven en gebruikt worden als uitwisselingsweg van en naar de bedrijven ten westen van Doeldok. In afwachting van de bouw van het complex Watermolen wordt aangesloten op de Schoorhavenweg. Er komt een nieuwe ontsluitingsweg (2x1) tussen de bufferdijk en het (bestaande) spoor waardoor het plaatselijk en doorgaand verkeer volledig gescheiden kunnen worden. Er worden geen doorlopende vluchtstroken voorzien, maar de verharding zal wel voldoende breed zijn om bij calamiteiten in beide richtingen stilstaande voertuigen te kunnen passeren. Tevens wordt voorzien in pechhavens.

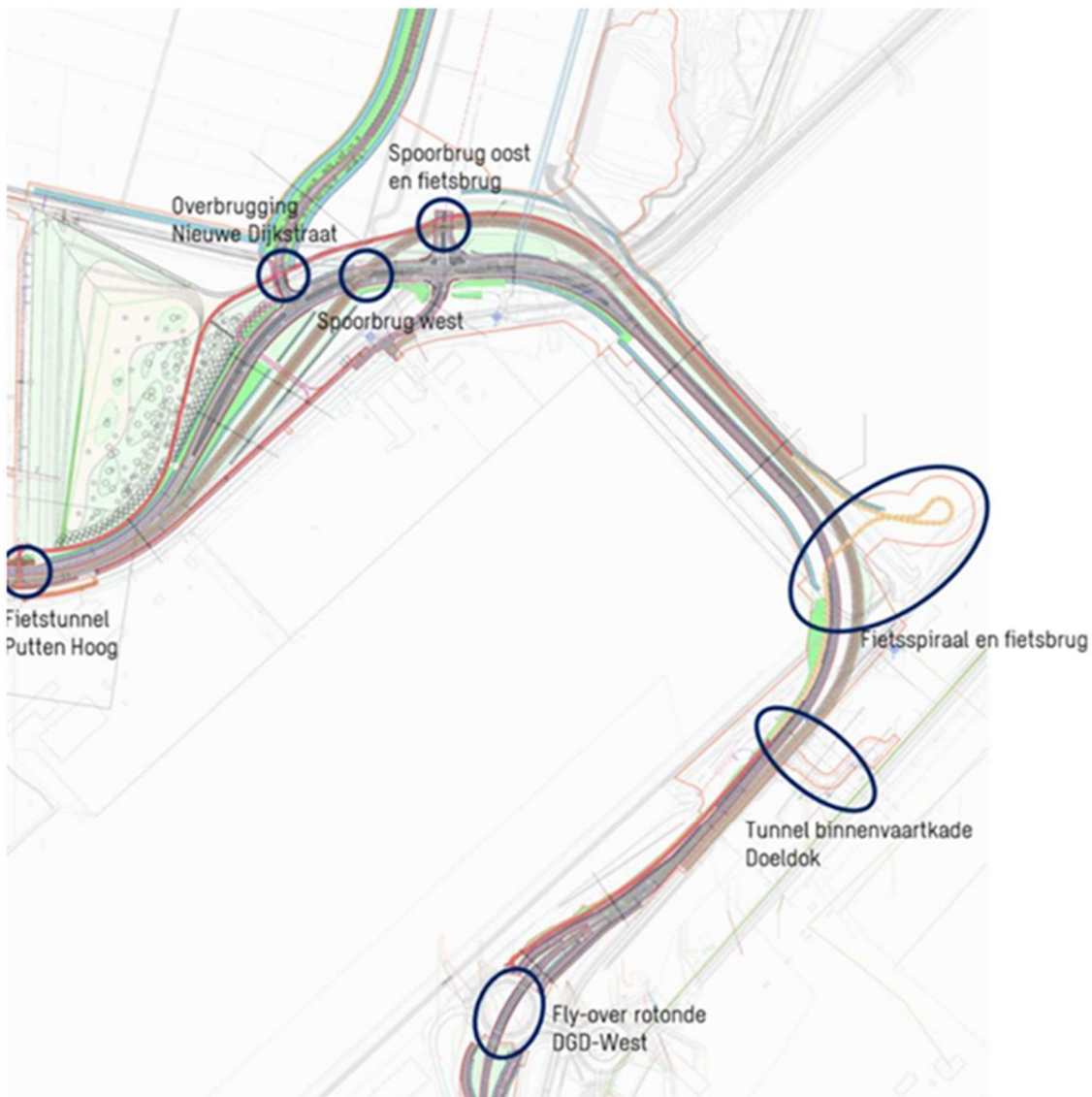
Vanaf Complex Watermolen tot aan de Middenstraat wordt het bestaande fietspad behouden. Dit fietspad bevindt zich tussen Blikken en het spoor. Ter hoogte van de noordkant van Spaans Fort wordt er een nieuwe fietsverbinding voorzien vanaf het fietspad langs Blikken naar de Sint-Michielsstraat via een fietstunnel onder het spoor, de Westelijke Ontsluitingsweg en de bufferdijk.

Vanaf de Middenstraat tot aan Putten Hoog is de ruimte beperkt. Hier zal het spoor worden heraangelegd om de inpassing van de WOW mogelijk te maken. Het spoor wordt zo dicht mogelijk tegen Blikken in een helling aangelegd zodat de wegen ter hoogte van Complex Hogendijk ongelijkgronds kunnen kruisen met het spoor.

Vanaf de Middenstraat stijgt de weg samen met het spoor richting Putten Hoog. In de zuidelijke hoek tussen Putten Weiden en Putten Hoog is het profiel het smalst. Eenmaal voorbij Putten Weiden wijkt de WOW verder af van het spoor en zal deze dalen naar het bestaande maaiveld zodat deze uiteindelijk onder het spoor door kan aan Complex Hogendijk.

Vanaf de Middenstraat zullen de fietsers niet langer over het bestaande westelijke tussenbanket van de bufferdijk rijden. Het fietspad zal tussen het nieuwe spoor en de huidige Blikken lopen om zo de verbinding met het geplande knooppunt Complex Hogendijk te maken (segment B). Er wordt een ontsluiting met de polderzijde voorzien door middel van een fietstunnel, de zogenaamde Fietstunnel Putten Hoog.

Voor de fietsverbinding tussen Kieldrecht en het Complex Hogendijk werd, ten gevolge van de inspraakreacties uit het openbaar onderzoek, ervoor gekozen om het noordelijke deel van de Middenstraat niet te knippen zodat hier landbouwverkeer kan blijven passeren. Ook werd in het licht van het openbaar onderzoek een alternatieve fietsverbinding tussen Kieldrecht en het Complex Hogendijk gekozen die eveneens via deze noordelijke Middenstraat loopt gezien deze toch open blijft voor landbouwverkeer.



Figuur 10. Kunstwerken Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven (excl. Fietstunnel Sint-Michielsstraat) (Bron: SHIP (2025) MER WOW, NTS)

Segment B

Het lichtengeregelde verkeersknooppunt Complex Hogendijk wordt voorzien ten zuiden van het hoofdspoor om de ruimte-inname zo beperkt mogelijk te houden. Het hoofdspoor loopt tussen Blikken en de WOW en buigt af richting de dam ten noorden van Doeldok.

De aantakking van de wegeis richting Saftingen en Doel (Nieuwe Dijkstraat) wordt losgetrokken van het Complex Hogendijk en zal in het basisontwerp reeds eerder aansluiten op de WOW met een T-aansluiting. Hierdoor worden zwaar verkeer en verkeer richting de polder maximaal gescheiden.

Voor de aantakking van Blikken op het knooppunt geldt dat de ventweg langsheen de grens van de bedrijfsterreinen wordt behouden en verder wordt aangelegd tot aan de kop van de dam ten noorden van Doeldok. Op deze manier blijft de zone op de dam ten zuiden van het fietspad

bereikbaar in de toekomst. Tevens geldt dat de aansluiting van Blikken op Complex Hogendijk rekening moet houden met het behoud van de ventweg en met de nodige ruimte voor het concessiespoor. Er wordt een aantakking voorzien vanop het complex richting toekomstig getijdendok en logistieke zone.

De fietspaden ter hoogte van het knooppunt zijn vrijliggende dubbelrichtingsfietspaden. Er worden conflictvrije kruisingen voor het fietspad met de rijweg en met het spoor voorzien. Het ontwerp van de fietsverbinding bestaat uit het huidig functioneel fietsnetwerk van Oud Arenberg dat met een fietstunnel (Fietstunnel Putten Hoog) aantakt op het fietspad langs Blikken. Vervolgens loopt het fietspad van Blikken door tot aan het laatste bedrijf in het noorden. Het functioneel fietspad richting de haven (en R2) takt ter hoogte van Oud Arenberg af en loopt verder over de Polderheuvel. Dit fietspad stijgt vanaf de fietstunnel Putten Hoog tot bovenop de brug over de Nieuwe Dijkstraat. Verder oostwaarts zal de fietsverbinding mee op het dijklichaam van de spoorinfrastructuur, en ten noorden van het spoor zelf, komen te liggen.

Segment C

Op de noordelijke kop van Doeldok wordt van noord naar zuid een strook vrijgehouden voor interne haveninfrastructuur, een vrijliggend dubbelrichtingsfietspad, een dubbelspoor met taluds, de Westelijke Ontsluitingsweg en een strook voor nutsleidingen. Eenmaal voorbij de dam draait de infrastructuurbundel richting Deurganckdok-West en kruist de bundel een (nieuwe) tunnel naar de binnenvaartkaai Doeldok. De tunnel verbindt het bestaande interne bedrijfswegennetwerk met het Doeldok. De tunnel dwarst dus de nieuwe infrastructuur. Na aansluiting te geven richting toekomstige los- en laadspoorbundels¹⁴ aan het getijdendok, de zogenaamde sporendriehoek, sluit het spoor uiteindelijk aan op het spoor van de Kieldrechtsluis. De Westelijke Ontsluitingsweg gaat via een viaduct over Complex Deurganckdok-West om vervolgens aan te sluiten op de wegenis van de Kieldrechtsluis. Via nieuwe op- en afritten sluit de nieuwe ontsluitingsweg aan op de bestaande rotonde.

Het fietspad sluit eveneens aan op het bestaande fietspad langs Complex Deurganckdok-West. Ter hoogte van de sporendriehoek wordt er een fietsbrug voorzien van 5,50m breed om de spoordriehoek en Westelijke Ontsluitingsweg te kruisen.

Segment D

Zoals aangegeven, takt de Nieuwe Dijkstraat – dit is de nieuwe verbindingsweg tussen de WOW en de Engelsesteenweg – met een T-aansluiting aan op de WOW net ten westen van het Complex Hogendijk. Deze weg gaat onder de fiets- en voetgangersverbinding tussen de Polderheuvel (zie verder) en de bufferdijk rondom het Tweede Getijdendok door. Er wordt een dubbelrichtingsfietspad aangesloten langs de Dreefstraat en er wordt een gelijkgrondse fietsoversteekplaats ingericht, zodat de fietsers ten zuidoosten van de Nieuwe Dijkstraat terecht komen en op die manier richting Engelsesteenweg kunnen rijden. De Nieuwe Dijkstraat wordt in ophoging voorzien.

Segment E

¹⁴ De bundels en hun aansluiting maken geen onderdeel van WOW uit. Deze dienen te worden gerealiseerd op de terreinen van de toekomstige concessionarissen.

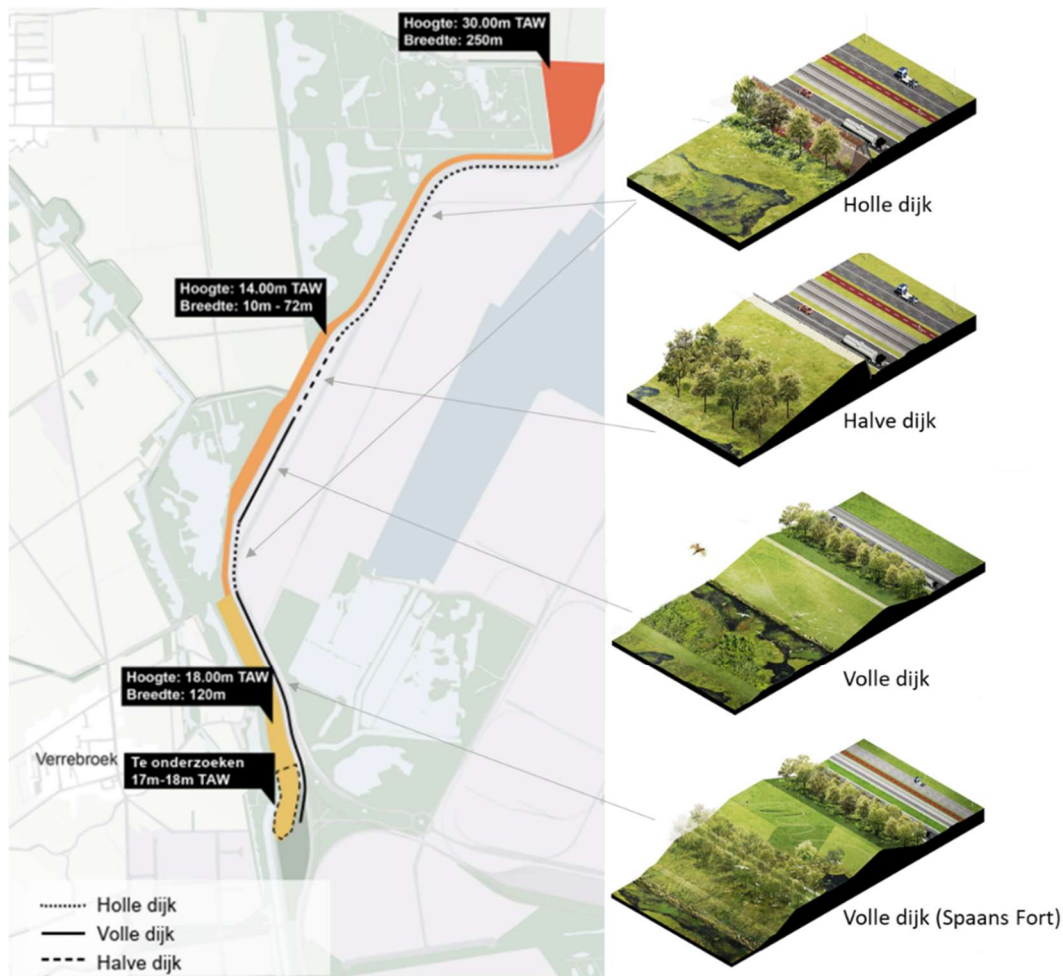
Het profiel van de Engelsesteenweg is identiek aan de Nieuwe Dijkstraat. Langs de Zuidzijde van de Engelsesteenweg wordt een dubbelrichtingsfietspad aangelegd. Dit sluit vervolgens aan op de bestaande fietsinfrastructuur op het kruispunt met de Oostlangeweg. Het lengteprofiel van de Engelsesteenweg zakt vanaf Saftingen geleidelijk aan tot het bestaande maaiveld ter hoogte van de Westlangeweg. Tussen de Westlangeweg en de Oostlangeweg ligt de Engelsesteenweg op het huidige niveau.

Bufferdijk tussen haven en polder (segmenten A B D)

De buffer langs de WOW maakt integraal deel uit van het projectbesluit. Zo wordt een ononderbroken buffer langs de westelijke zijde van de Waaslandhaven, in de vorm van een dijk met beplanting, voorzien. De buffer heeft als doel geluidsoverlast, lichtvervuiling en visuele impact te verminderen. Tegelijk is het de bedoeling dat deze buffer de erfgoed- en natuurwaardes verzoent met functionele en recreatieve netwerken voor de omwonenden, werknemers en bezoekers. Het bufferlandschap loopt ter hoogte van de WOW langs de volledige westzijde van de nieuwe multimodale verkeers- en vervoersinfrastructuur. Omwille van grote verschillen inzake beschikbare ruimte, kan het bufferlandschap afwisselend bestaan uit een vol dijk lichaam (indien veel beschikbare ruimte), een halve dijk (steil aan haven- en zachtere helling aan polderzijde), of een zogenaamde holle dijk (indien weinig ruimte) (zie de volgende figuren).

De bufferdijk ter hoogte van het Spaans Fort, ten noorden van het toekomstig Complex Watermolen, zal tot een hoogte van 18 m TAW reiken. Het bestaande dijklichaam, dat op dit moment ca. 11 m TAW hoog is, biedt samen met de bestaande bomen voldoende buffering van (de werken aan) WOW naar Spaans fort en de omliggende polder. Op termijn zal hij verder worden opgehoogd met maximaal 7 meter zodat Verrebroek minder hinder kent van de haven. De dijk wordt dan voorzien als een groot grondlichaam met 'welen of wielen' refererend naar de oude dijkdoorbraken die soms als relict in het landschap aanwezig waren en zijn in de regio.

De beschikbare ruimte tot aan de Sint-Michielsstraat is erg smal. Daarom wordt het gebied gebufferd door het aanleggen van een 450 meter lange holle dijk, met dezelfde structuur als bij Putten West. Door een gebrek aan beschikbare ruimte is het niet mogelijk om een doorlopende volle dijk aan te leggen ten noorden van Drijdijck. Daarom zal een halve dijk worden opgericht. Een nieuwe watersloot langs deze dijk maakt de verbinding tussen de natuurgebieden Drijdijck en Putten West mogelijk. Op de dijk wordt een half verhard pad voorzien, waarbij ook aansluitingen naar Klein Arenberg en de Hertogenstraat worden gemaakt.



Figuur 11. Indeling profiel bufferdijk WOW (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

Langs Putten West en Putten Weiden zal een 1,8 kilometer lange holle dijk worden aangelegd, aangezien de ruimte er te beperkt is. De 14 m TAW hoge dijk bestaat uit een hol staketsel met er bovenop een wandelpad. De kant van de polder wordt afgewerkt met staaldraad en bekleed met klimplanten, terwijl de kant van de haven wordt afgewerkt met houten panelen.

De invulling van Putten Hoog maakt ook deel uit van het uit te werken bufferlandschap tussen haven en polder. Er wordt voor deze zone gekozen voor een heuvel met een hoogte tot circa 30 m TAW. Het ontwerp, verder benoemd als de 'Polderheuvel', voorziet langs de havenzijde een flauwe helling met een gradiënt van struweel en informele paden om de top te bereiken (Figuur 12).

De Polderheuvel wordt gezien als de poort tot de haven. Functionele fietsers die de bedrijven langs de Westelijke Ontsluitingsweg moeten bereiken, vinden via de fietstunnel Putten Hoog aansluiting op het fietspad langs de Blikken. Via de zachte zuidoostelijke helling op de Polderheuvel en een overbrugging over de Nieuwe Dijkstraat kan worden aangesloten op het fietspad richting Deurganckdok-West en op het fietspad op de bufferdijk langs het toekomstige Tweede Getijdendok en verder op het fietspad richting Engelsesteenweg.



Figuur 12. Voorstelling van de inrichting van de Polderheuvel (Bron: Bureau Omgeving (2025) Bufferlandschap ECA. Masterplan)

De Polderheuvel wordt in stappen opgebouwd. Tijdens de eerste stap wordt een grondlichaam aangelegd parallel aan de Westelijke Ontsluitingsweg. In een tweede stap wordt de zone verder ingevuld tot een maximale hoogte van 30 m TAW. De tweede stap zal pas kunnen uitgevoerd worden wanneer er grond kan worden aangevoerd en wanneer het zettingsproces van de reeds geplaatste gronden dit toelaat.

Over de gehele lengte van het bufferlandschap wordt een driedubbele rij bomen voorzien, behalve ter hoogte van Putten Weiden waar de beschikbare ruimte slechts één rij toelaat. De bufferdijk en het continue bomenlint vormen een krachtig, lijnvormig landschappelijk element dat de begrenzing van de haven beklemtoont.



Figuur 13. Voorstelling van de bufferdijk ter hoogte van Blikken (Bron: Bureau Omgeving (2025) Bufferlandschap ECA. Masterplan)



Figuur 14. Toegang tot polderheuvel vanop Engelse Dijk (Bron: Bureau Omgeving (2025) Bufferlandschap ECA. Masterplan)

De verantwoordingsnota bevat een volledige opsomming van de civieltechnische kunstwerken die binnen WOW worden voorzien (cfr. lijst met stedenbouwkundige handelingen).¹⁵

3.6 Motivering keuzes

In het voorkeursbesluit koos de Vlaamse Regering één locatiealternatief voor de Westelijke Ontsluiting. In de uitwerkingsfase werden derhalve ook geen locatiealternatieven meer behandeld. Alternatieven binnen de (indicatief) vastgelegde grenslijn van het gekozen locatiealternatief worden beschouwd als inrichtingsalternatieven. Een inrichtingsalternatief is een andere manier om de doelstelling van het plan of project te realiseren. Een variant is een keuzemogelijkheid binnen een bepaald alternatief, en heeft betrekking op een beperkt aantal aspecten of elementen van dat alternatief. Varianten verschillen te weinig van elkaar om ze als aparte alternatieven te beschouwen.¹⁶

In het studiewerk ter voorbereiding van de projectonderzoeksnota werden verschillende mogelijke inrichtingsalternatieven van de Westelijke Ontsluiting afgetoetst aan de vooropgestelde doelstellingen en functionele eisen van het project.¹⁷ Uit de afweging bleek dat er slechts één inrichtingsalternatief bestaat voor de Westelijke Ontsluiting dat voldoet aan de vooropgestelde

¹⁵ Uitgebreide beschrijving zie ook: SHIP (2025) MER WOW, hoofdstuk 'Projectbeschrijving'

¹⁶ Team Mer (2015) Alternatieven in Milieueffectenrapportage. Handleiding. SHIP (2020) Geactualiseerde projectonderzoeksnota WOW 29.

¹⁷ SBE (2020) Startnota Westelijke Ontsluiting. Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Concept en Inrichtingsprincipes. Bureau Omgeving (2020) Landschappelijke inpassing en ontwerpen onderzoek. Uitvoeringsvarianten Westelijke Ontsluiting.

doelstellingen en bijhorende functionele eisen, namelijk de aanleg van een volledig nieuwe ontsluitingsweg ten westen van het spoor. De overige inrichtingsalternatieven, zoals het uitbreiden van de bestaande rijweg Blikken, de aanleg van 2x1 ontsluiting met parallelweg met 1 rijstrook, starten van een blanco grondplan, een combinatie van uitbreiding Blikken en aanleg van een nieuwe ontsluitingsweg, inname concessiegrond voor aanleg vluchtstroken en in- en uitvoegstroken ter hoogte van de bedrijfstoegangen werden als niet redelijk beschouwd.¹⁸ Deze inrichtingsalternatieven werden niet verder meegenomen in het geïntegreerd onderzoek, zoals na de publieke raadpleging en adviesronde werd bevestigd in het overwegingsdocument, de geactualiseerde projectonderzoeksnota en de richtlijnen van het team MER (deel 3.2). De twee genoemde studies maakten onderdeel uit van de opmaak van de projectonderzoeksnota, gingen mee in publieke raadpleging met de projectonderzoeksnota en zijn online raadpleegbaar via (<https://cpeca.be/home>).

Binnen het inrichtingsalternatief werden voor een aantal projectonderdelen nog wel verschillende inrichtingsvarianten onderzocht in het geïntegreerd onderzoek. Voor het **complex Hogendijk** zijn er twee inrichtingsvarianten, namelijk een noordelijke inplanting van het complex en een inplanting ten zuiden van het spoor (Figuur 15). Andere inrichtingsvarianten zoals een inplanting van het complex op Putten Hoog, een minimale inname van Putten Hoog, een inplanting ten zuiden van het spoor op concessiegrond, geen rechtstreekse aansluiting van Blikken of Blikken knippen, bleken niet te voldoen aan de doelstellingen en bijhorende functionele eisen en prioritaire randvoorwaarden.¹⁹ Deze oplossingen werden als niet redelijk beschouwd. Dit werd na de publieke raadpleging en adviesronde bevestigd in het overwegingsdocument, de geactualiseerde projectonderzoeksnota en de richtlijnen van het team MER (deel 3.2).



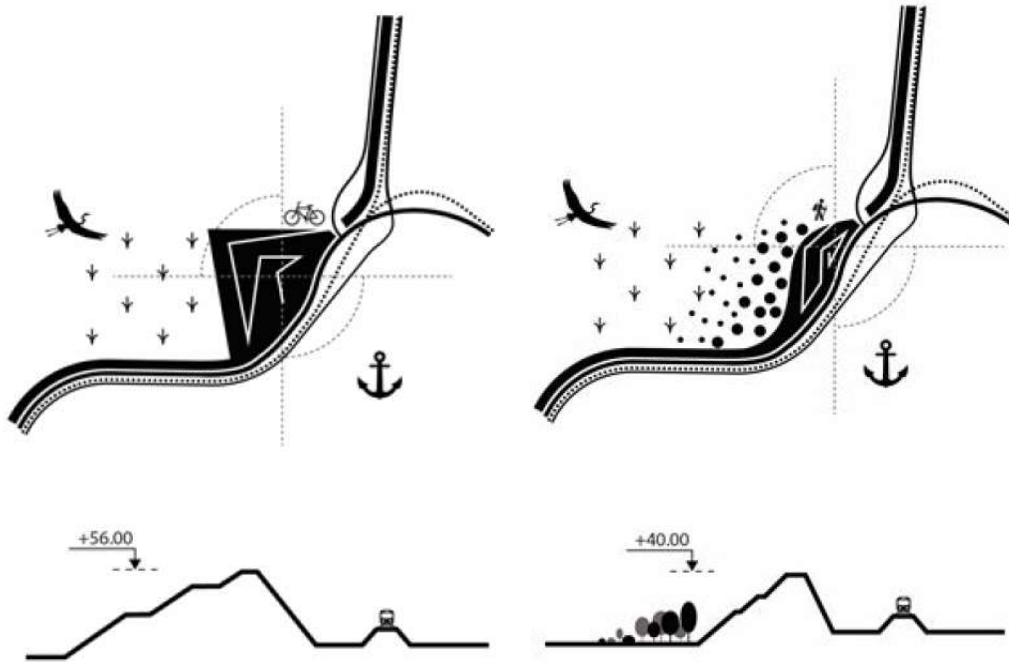
Figuur 15. Links: Noordelijke inplanting van het complex Hogendijk ten opzichte van het spoor. Rechts: Zuidelijke inplanting (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

Voor het complex Hogendijk wordt gekozen voor de inrichtingsvariant met de zuidelijke inplanting van het complex Hogendijk ten opzichte van het spoor. Dit is gebaseerd op

¹⁸ SBE (2020) Startnota Westelijke Ontsluiting. Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Concept en Inrichtingsprincipes

¹⁹ Argumentatie terug te vinden in: SBE (2020) Westelijke Ontsluiting. Startnota

verkeersveiligheidsonderzoek²⁰ dat wordt samengevat als volgt: De inrichtingsvariant met noordelijke inplanting ten opzichte van het spoor voldoet niet aan de vereiste normen inzake zichtafstanden zoals bepaald door de Nederlandse CROW in het 'Handboek wegontwerp-basiscriteria' en 'Handboek regionale stroomwegen'. Gezien deze inrichtingsvariant niet voldoet aan een essentiële doelstelling van het project, namelijk verkeersveilige infrastructuur ontwerpen, wordt deze noordelijke inrichtingsvariant niet verder meegenomen in het geïntegreerd onderzoek.



Figuur 16. Links: Havenberg. Rechts: Gradiënt (Bron: Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Bureau Omgeving (2020) Landschappelijke inpassing en ontwerpen onderzoek)

De inrichting van **Putten Hoog** werd eveneens onderzocht.²¹ Op basis van de vooropgestelde randvoorwaarden werd de Havenberg en de Gradiënt voorgesteld (Figuur 16). Op basis van een scoping is er voor enkele disciplines sprake van een onderscheid tussen beide inrichtingsvarianten.²²

- **Bodem:** Een meer gesloten grondbalans binnen het projectgebied pleit voor een Havenberg. De instabiliteit van de steile helling en grote druk van een dergelijk grondlichaam op omliggende gronden en kunstwerken (wegenis, spoorbruggen, ...) is echter zeer nadelig. De technische ingrepen om instabiliteit te vermijden zijn dusdanig groot dat het voordeel van de grondbalans snel verloren zal gaan. Hierdoor wordt de Havenberg niet meegenomen als redelijk alternatief.
- **Biodiversiteit:** voorkeur voor de heuvel met beperkte hoogte omwille van de minder steile hellingen die een beter natuurbeheer en -ontwikkeling toelaten. **Gezondheid:** perceptief en naar aanleiding van de betere integratie in de natuurlijke omgeving wordt de minder steile heuvel als beter alternatief naar voor geschoven.

²⁰ SBE (2021) Ontwerp Westelijke Ontsluitingsweg. Nota Complex Hogendijk

²¹ Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Concept en Inrichtingsprincipes. Bureau Omgeving (2020) Landschappelijke inpassing en ontwerpen onderzoek. Uitvoeringsvarianten Westelijke Ontsluiting.

²² SHIP (2025) MER WOW § 5.3.

- Landschap en Mens Ruimte: bij beiden is er sprake van een markering die meer uitgesproken zal zijn in het geval van de Havenberg. Voor aansluitingen van fiets- en wandelpaden is de minder steile heuvel meer aangewezen.

Er kan gesteld worden dat de Havenberg de minder wenselijke variant is voor verschillende disciplines. Technisch is dit ook een grote uitdaging. Afgezien van de technische uitdaging en de effecten gepaard met het (te) grote volume grond van de Havenberg zijn de verschillen inzake beoordeling tussen beide alternatieven beperkt.

De inrichting van deze zone werd ook meegenomen in het ontwerp van het bufferlandschap, waarbij uiteindelijk gekozen werd voor een hybride ontwerp tussen beide alternatieven, bestaande uit een beperkte hoogte van circa +30 m TAW, maar met een bijna volledige invulling van de zone zonder geleidelijke overgang naar Putten Weiden. Dit ontwerp wordt verder benoemd als de ‘Polderheuvel’. Deze keuze is gebaseerd op geïntegreerd onderzoek in kader van het hele bufferlandschap (zie deel 3.4).²³

Ook voor de **inrichting van de buffer** tussen de Westelijke Ontsluiting en de naastliggende polder werden een aantal mogelijke inrichtingen bekeken.²⁴ Voor de inrichting van de bufferdijk tussen de haven en de Polder werden op basis van dit ontwerp onderzoek een bufferdijk, een polderbos en het coulissen-principe voorgesteld. Uit het masterplan Bufferlandschap (deel 3.4) bleek een dijklichaam tot 14 m TAW als bufferdijk langs de Westelijke Ontsluiting de beste oplossing. Deze keuze wordt gemotiveerd door de efficiënte buffering (zowel ten opzichte van de woonkernen als de natuurgebieden), de sterke verankering in het landschapstype, de beperkte ruimtebehoefte en de snelle realisatiemogelijkheden. Er ontstaat geen compartimentering van het open polderlandschap.²⁵ De varianten ‘polderbos’ en ‘coulissen-principe’ voldoen niet aan de bufferdoelstelling.

Vanuit de inspraakreacties bij de projectonderzoeksnota werd een bijkomende inrichtingsvariant voorgesteld voor de **aansluiting van de rijweg vanuit Saftingen en Doel op de WOW**. Het T-kruispunt van deze aansluiting op de WOW net voor het knooppunt Complex Hogendijk (Figuur 17) wordt in deze variant vervangen door een verbinding via de wegaansluiting in de logistieke zone (Drie dokken) met de Dreefstraat (Figuur 18). De inrichtingsvariant ‘noordelijke kruising bufferdijk’ scoort niet duidelijk beter dan het basisontwerp en wordt niet gekozen. Argumentatie:

- Mobiliteit: De verschillen tussen beide inrichtingsvarianten zijn beperkt, maar de organisatie van de verschillende mobiliteitsstromen is in het basisontwerp (2 separate functies = 2 separate wegen) logischer opgebouwd. Daarnaast wordt voor de inrichtingsvariant ‘noordelijke kruising bufferdijk’ het voordeel van het vermijden van omrijbewegingen voor woon-werkverkeer tussen Kieldrecht / Saftingen / Doel en CCL / Drie Dokken ook duidelijk ‘tegengewerkt’ door het nadeel van extra conflictkansen ten gevolge van meer verkeer op de toegangsweg tot CCL / Drie Dokken.
- Landschap en mens-ruimte: De variant met noordelijke kruising snijdt in het open polderlandschap ter hoogte van de Nieuw Arenbergpolder, die tot op heden gevrijwaard is van havenuitbreiding
- Ter hoogte van de aansluiting van de lokale weg op de haven ontstaat een onderbreking in

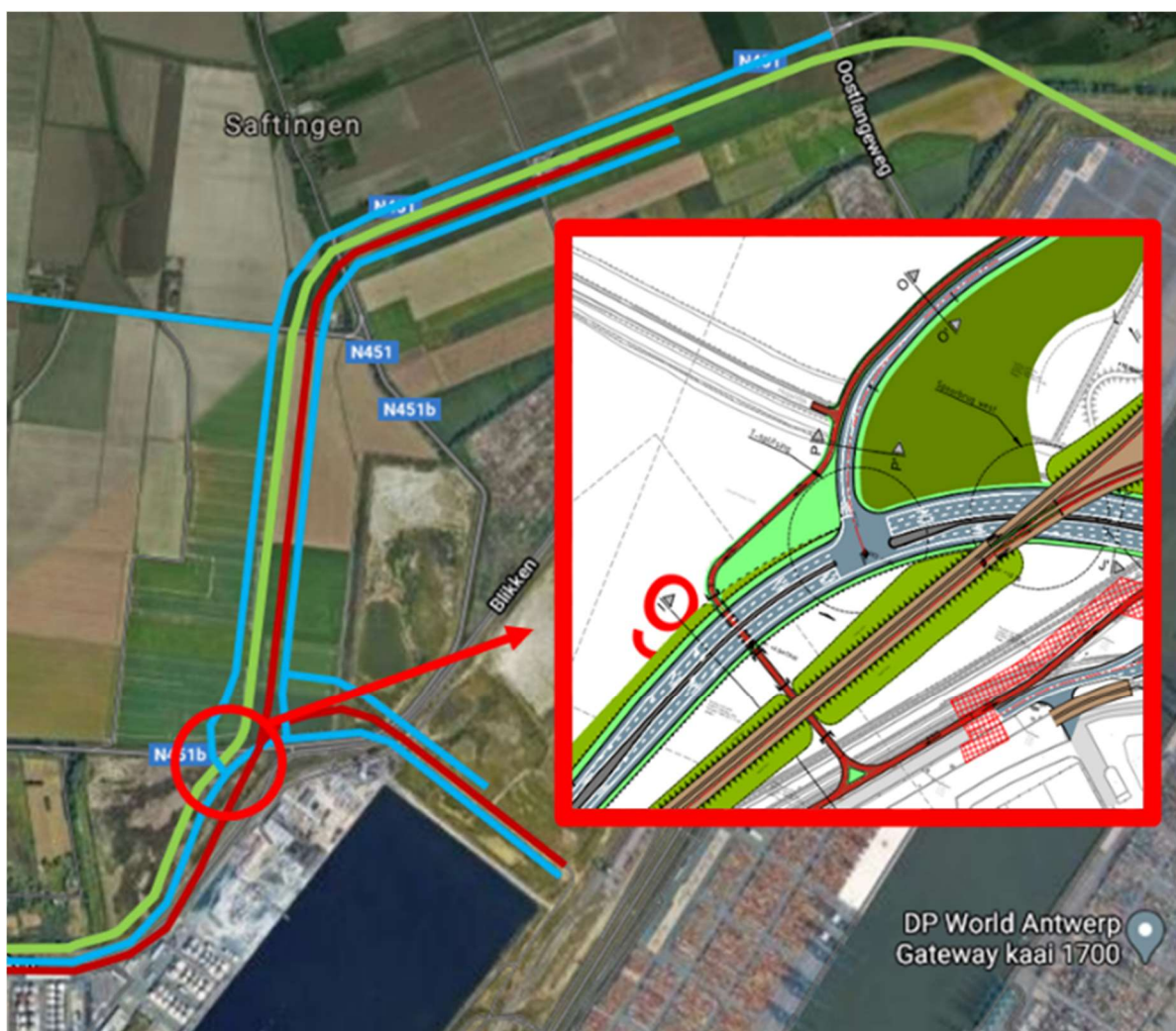
²³ Bureau Omgeving (2025) Bufferlandschap ECA. Masterplan

²⁴ Bureau Omgeving (2020) Visuele landschapsbuffering Waaslandhaven-West. Concept en Inrichtingsprincipes. Bureau Omgeving (2020) Landschappelijke inpassing en ontwerpen onderzoek. Uitvoeringsvarianten Westelijke Ontsluiting.

²⁵ Bureau Omgeving (2025) Bufferlandschap ECA. Masterplan

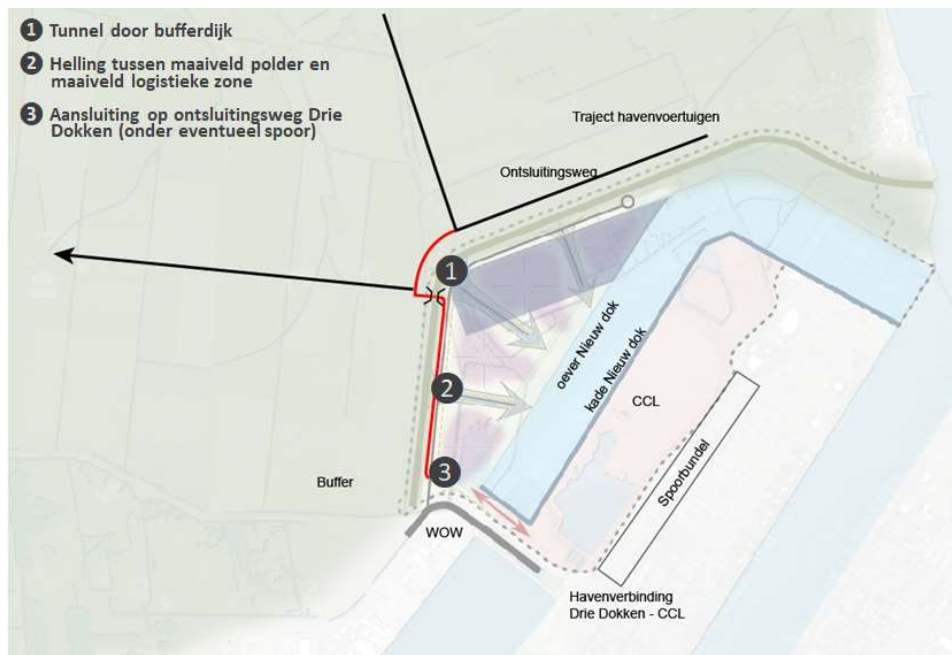
de buffering rondom de haven in het geval van het basisontwerp of van een passage doorheen de bufferdijk. Bij een aansluiting ter hoogte van het Complex Hogendijk zijn er meer mogelijkheden (bufferheuvell) om deze onderbreking aan het zicht te onttrekken dan met een aansluiting ter hoogte van de Engelsesteenweg.

- De passage door de bufferdijk zal een opening in de waterkerende functie (Sigma vereisten) veroorzaken van de bufferdijk.
- De variant zal bijkomende ruimte in de zone Drie Dokken innemen bij het bovenkomen en maken van een bocht.
- De passage over de bufferdijk geeft een grotere visuele verstoring door wegenis en bijhorend verkeer dat mee over de bufferdijk gaat.
- De varianten zijn niet onderscheidend inzake de impact op Europees beschermde natuur. In alle varianten zal een beplanting met grauwe abelen (naast de weg of op de toekomstige bufferdijk) ervoor zorgen dat er verstoring is zodat er nabij deze weg geen foerageergebied Bruine Kiekendief zal zijn²⁶.

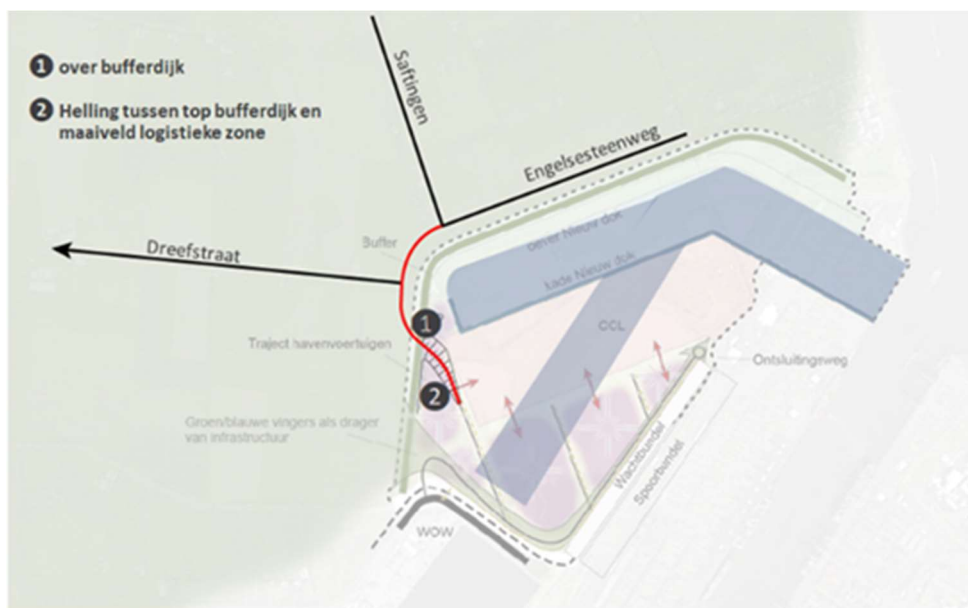


Figuur 17. Basisontwerp (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

²⁶ SHIP (2025) Passende beoordeling, Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.



Figuur 18. Variant met noordelijke kruising bufferdijk over bufferdijk (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

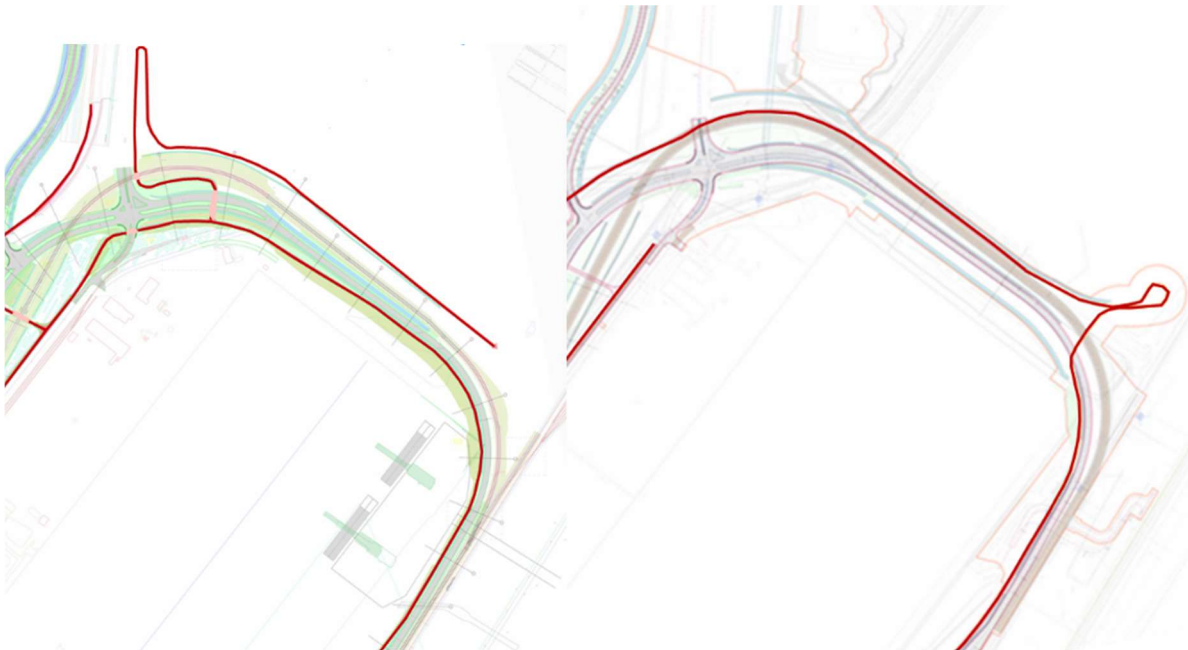


Figuur 19. Variant met noordelijke kruising bufferdijk door bufferdijk (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

Voortschrijdend inzicht, overleg en bijkomend studiewerk hebben geleid tot een optimalisatie van het ontwerp van de **fietsverbinding tussen Hogendijk/Oud Arenberg en het complex Deurganckdok-West**. In de ene variant ('dokzijde') bevindt het fietspad zich aan de zijde van Doeldok, met een fietstoegang tot de Zone Drie Dokken (Figuur 20). In de andere variant wordt bij Oud Arenberg aangesloten en bevindt het fietspad zich aan de 'Scheldezijde' van de rijweg over Doeldokdam, met een spiraal en brug over de rijweg die aansluiting geeft op het bestaande fietspad ter hoogte van Deurganckdok West (Figuur 20). In 'Scheldevariant' wijzigt dus de inplanting van verschillende tunnels en de kruisingen met andere bruggen wordt geoptimaliseerd. De overspanning van het kunstwerk over de Nieuwe Dijkstrijk valt minder breed uit. De 'Scheldevariant' van de rijweg is verkeerstechnisch en ontwerpmatig superieur. Bestemmingsverkeer voor Drie Dokken moet de

rijweg niet meer oversteken. De Scheldevariant voorziet ook geen afzonderlijke aftakking voor de fietsers naar Drie Dokken. Er zijn minder constructies. De varianten werden onderzocht in verschillende MER-disciplines:

- Mobiliteit: De fietser dient minder om te rijden in de Scheldevariant.
- Biodiversiteit, Lucht, Geluid, Gezondheid: niet onderscheidend
- Ruimtelijke kwaliteit: Scheldevariant is voor fietsers beter leesbaar en heeft minder verharding, wat ook gunstig is voor klimaat.
- Bodem en water: de Doeldokvariant heeft meer tunnels en dus meer grondverzet en bemaling nodig, wat negatiever is.



Figuur 20. Fietsontsluiting Oud Arenberg-Complex Deurganckdok West. Links: variant Doeldokzijde. Rechts: variant Scheldezijde (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

In het ontwerp projectbesluit van WOW is opgenomen dat het **noorden van de Middenstraat** ter hoogte van Putten Weiden en Putten West geknipt wordt. In het kader van het openbaar onderzoek werden, met betrekking tot deze knip, door heel wat landbouwers bezorgdheden geuit dat ze hierdoor hun akkers moeilijker kunnen bereiken (Figuur 21). Naar aanleiding van deze bezorgdheden werd gezocht een alternatief waarbij de Middenstraat beperkt wordt opengesteld voor landbouwverkeer en plaatselijk verkeer.

De variant 'knip Middenstraat' heeft minder voorkeur in disciplines mobiliteit en mens-ruimte. Vanuit ecologisch standpunt is er door de blijvende verstoring van de bewoning en de behouden wegenis voor de ontsluiting van die woningen en landbouwverkeer weinig onderscheidend vermogen tussen de varianten die langs of doorheen het weidevogelgebied Putten West en Putten Weiden lopen.

De variant 'Middenstraat beperkt openstellen voor landbouwverkeer en plaatselijk verkeer' wordt weerhouden.

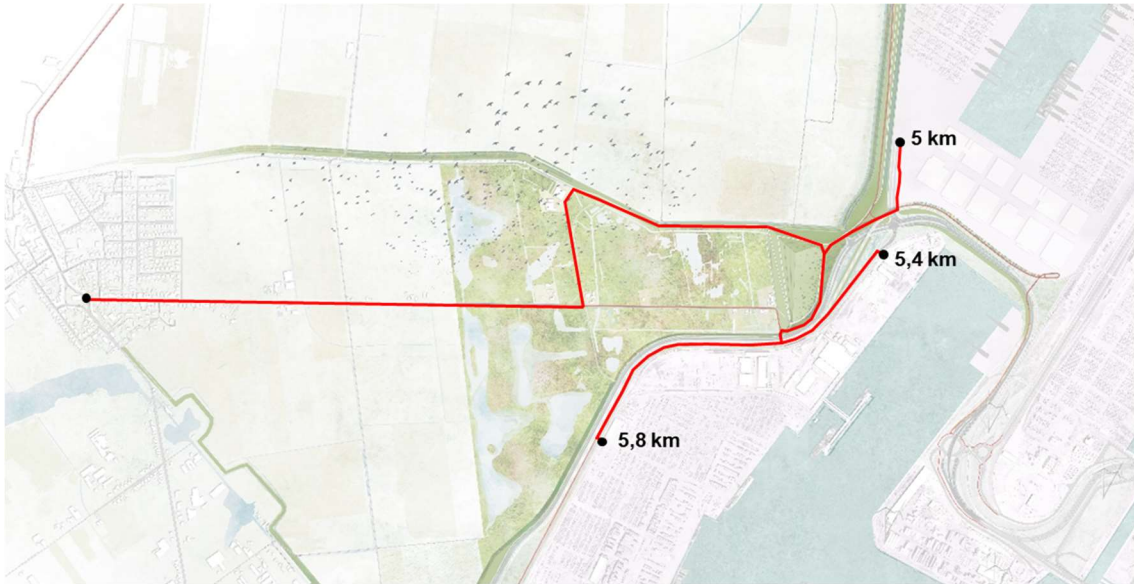


Figuur 21 Alternatieve route voor landbouwers bij knip van de Middenstraat

Voor de **fietsverbinding tussen Kieldrecht en het Complex Hogendijk** werden zeven mogelijke verbindingen onderzocht.

Alle argumenten in acht genomen wordt het voorkeursontwerp (Figuur 22) weerhouden gezien

- De varianten pillendijk B en C vervallen gezien hun aanzienlijke impact op erfgoed;
- De weinig onderscheidende scores op vlak van biodiversiteit van de resterende varianten;
- De mindere score op vlak van mobiliteit niet opweegt tegen de betere score inzake mens-ruimte;
- Het voorkeursontwerp net iets beter scoort op vlak van biodiversiteit t.o.v. de variant Middenstraat Noord.



Figuur 22 Voorkeursontwerp fietsverbinding Kieldrecht Complex Hogendijk

3.7 Afwijkingsprocedure beschermde natuur

Voorliggend plan veroorzaakt geen onvermijdbare of onherstelbare schade aan de natuur in het Vlaams Ecologisch Netwerk of VEN.²⁷

Een plan of project waarvan uit de effectbeoordelingen blijkt dat het een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone (habitattoets) kan veroorzaken, kan enkel doorgang vinden indien een strikte afwijkingsprocedure (de zogenaamde 'ADC-toets') wordt gevolgd. Zulks wordt vastgelegd in artikel 6, §4 van de Europese Habitatrichtlijn, zoals omgezet in Vlaanderen door artikel 36ter, §5 van het Decreet Natuurbehoud en voor complexe projecten specifiek artikel 16, § 1, derde lid van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Het plan of project zal in dat geval enkel kunnen doorgaan als is voldaan aan drie cumulatieve voorwaarden:

- Er zijn voor de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone geen minder schadelijke alternatieve oplossingen voorhanden (A);
- Er is een dwingende reden van groot openbaar belang aanwezig (D);
- Er worden compenserende maatregelen genomen (C).

Uit de respectievelijke effectbeoordelingen bij het project WOW blijkt dat een aantasting van en schade aan de aanwezige natuurwaarden veroorzaakt kan worden. In wat volgt, zal worden aangetoond dat voldaan wordt aan de voorwaarden om toepassing te kunnen maken van de afwijkingsprocedure voor beschermde natuur.

²⁷ SHIP (2025) MER WOW

3.7.1 Alternatieven

In het kader van de complexeprojectenprocedure werd een uitgebreid alternatievenonderzoek gevoerd om de mogelijke oplossingen uit te filteren. De resultaten werden hier opgenomen in § 3.5 en § 3.6. In bovenstaande resultaten werd ook gemotiveerd waarom bepaalde alternatieven niet voldoen als mogelijke oplossingen en dus niet als redelijk alternatief kunnen worden weerhouden:

- Andere inrichtingsalternatieven voor de Westelijke Ontsluiting voldoen niet aan vooropgestelde doelstellingen en functionele eisen.
- De noordelijke variant van het complex Hogendijk voldoet niet aan een essentiële doelstelling van het project, namelijk verkeersveilige infrastructuur ontwerpen.
- De polderbos of het coulissenprincipe voldoen niet aan de bufferdoelstelling.

Verder zijn er een aantal varianten die geen onderscheidende effecten hebben inzake hun impact op Europees beschermde natuur:

- De inrichting van Putten Hoog (Havenberg, Gradiënt of Polderheuvel);
- De inrichtingsvarianten inzake de aansluiting van de rijweg vanuit Saftingen en Doel op de WOW;
- De varianten inzake fietsverbinding tussen Hogendijk/Oud Arenberg en het complex Deurganckdok-West.

Het inrichtingsalternatief doorstaat bijgevolg de A-test van de afwijkingsprocedure.

3.7.2 Dwingende redenen van groot openbaar belang

De realisatie van het CP ECA in de haven van Antwerpen is van groot algemeen openbaar belang voor Vlaanderen en de Euregio omdat:

- De capaciteitsuitbreiding onmisbaar is voor een zo efficiënt mogelijke afwikkeling van de internationale handelsstromen in de ruimere regio en speelt bijgevolg een belangrijke rol om de competitiviteit van de regionale economie op de wereldmarkt te behouden.
- De uitbreiding een cruciale voorwaarde is voor het behoud van de regionale welvaart en werkgelegenheid. De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven sluit die nieuwe capaciteit aan op de hogere spoor-, wegen- en fietsnetwerken. De Westelijke Ontsluiting verbindt de containerterminals rechtstreeks met het hogere spoor- en wegennet, wat de toegankelijkheid en bereikbaarheid van lokale bedrijven fors zal verbeteren. Als de verkeersstroom verbetert en de congestie vermindert resulteert dit in kortere reistijden en een efficiënter transportnetwerk.
- Buiten de link met de nieuwe capaciteit het voorzien van bijkomende mobiliteitsinfrastructuur noodzakelijk is voor de verdere uitbouw van de haven van Antwerpen. De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven vormt namelijk een belangrijk deel van de O-structuur die voor de Waaslandhaven in alle ruimtelijke plannen sinds 1997 wenselijk wordt geacht.
- De aanleg van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven het duurzaam transport verbetert, via fietspaden en het goederenspoornet.
- De aanleg van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven de verkeersveiligheid in de Waaslandhaven in het bijzonder en in de regio in het algemeen verbetert. De huidige ontsluiting heeft veel op- en afritten, wat zich uitwerkt op de veiligheid en vlotte verkeersafwikkeling.
- De rechtstreekse aansluiting op het hogere verkeersnet, waar de Westelijke Ontsluiting voor staat, zwaar verkeer weghoudt uit dorpskernen.
- De uitbreiding van de capaciteit in Antwerpen een mobiliteitsbesparing met zich meebrengt

in de zin dat de reeds aanwezige trafiek profiteert van verlaagde congestiekosten door het project en in de zin dat de bijkomende capaciteit ervoor zorgt dat lading die anders via andere havens zou lopen nu op een efficiëntere wijze via Antwerpen kan lopen.²⁸ Zonder ECA zou de lading nog steeds over Antwerpen lopen zonder dat er rekening wordt gehouden met een aangepaste modal split. Met ECA wordt de modal split wel positief beïnvloed zodat dit tot een mobiliteitsbesparing kan leiden.

- De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven veilige, brede fietspaden omvat. Dit zal het woon-werkverkeer vergemakkelijken, wat leidt tot kostenbesparingen, verhoogde productiviteit en hogere verkeersveiligheid. Specifiek wordt ingezet op vlotte en veilige verbindingen voor zacht gebruik door bijvoorbeeld fietsers en wandelaars.
- De Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven wordt ontworpen met aandacht voor de omgeving. Het project bouwt groene buffers met geluids- en lichtwerende voorzieningen ten opzichte van de omliggende natuurgebieden en woonclusters.
- De Antwerpse haven een sleutelrol speelt in de afhandeling van de goederenstromen van en naar Vlaanderen. De haven van Antwerpen beschikt voor het achterlandvervoer over waardevolle comparatieve voordelen ten opzichte van de andere rangehavens. Zo is zij ten opzichte van andere havens diep landinwaarts gelegen. Dit reduceert het aantal vervoerskilometers over land en creëert aldus belangrijke ecologische baten. Bovendien beschikt de haven over een belangrijke basislading. Nergens anders in Europa wordt de aangeboden scheepscapaciteit op een dergelijk hoog niveau benut. Door die unieke landinwaartse ligging bevindt Antwerpen zich zeer dicht bij de productie- en consumptiecentra in het geïndustrialiseerde hart van Europa. Zo bedraagt de gemiddelde afstand voor containers tussen de haven en het achterland in België voor wat betreft het wegverkeer slechts 70 km. Voor het internationale wegverkeer is dit 314 km. Het grote cargo-aanbod zorgt tevens voor een evenwichtige verhouding tussen ladingen en lossingen en bewerkstelligt belangrijke schaalvoordelen in de diverse havenactiviteiten. Door de omvangrijke trafieken kan tevens het achterlandverkeer efficiënter via het spoor en de binnenvaart en dus milieuvriendelijker worden georganiseerd.
- Hierdoor de bedrijven in Vlaanderen en de aangrenzende regio's hun logistieke kosten beter kunnen controleren. Voor een land/regio waar de economie zeer sterk op de overzeese markten is gericht, is een kostenefficiënte vervoersorganisatie een absolute noodzaak om haar competitiviteit op de wereldmarkt te kunnen behouden. Het behoud en het versterken van de Europese concurrentiekracht via een hoogkwalitatief en kostenefficiënt goederenvervoer is overigens ook de hoofddoelstelling van het Europese vervoers- en havenbeleid.
- In de haven van Antwerpen zijn rechtstreeks meer dan 60.000 mensen tewerkgesteld. Via toeleveringsbedrijven, onderhoud, verhuuractiviteiten horecavoorzieningen, allerlei diensten, enzovoort is nog een hoger aantal mensen aan het werk, zodat gesteld kan worden dat de haven van Antwerpen 143.000 voltijdse arbeidsplaatsen impliceert. Dit is van significant sociaal-economisch belang in de regio.
- De uitbreiding van de behandelingscapaciteit cruciaal is. Zonder deze uitbreiding kan de haven zijn huidige rol als efficiënte draaischijf van de internationale handel niet behouden. Antwerpen kende de voorbije decennia als enige haven in de range Noordzeehavens een forse groei die resulteerde in een sterk marktaandeel.
- Belangrijk is ook dat de in het kader van de MKBA opgemaakte prognoses uitwijzen dat er een verdere groei van het containervervoer zal plaatsvinden.
- Niet uit het oog mag worden verloren dat de niet-uitvoering van het project ook aanzienlijke gevolgen zou hebben voor de lokale economie. Door de congestieproblematiek zal het grootste deel van de containerlading naar het buitenland verschuiven waardoor in Vlaanderen arbeidsplaatsen zouden verloren gaan. De huidige verkeersstromen doorheen

²⁸ Rebel (2023) MKBA ECA, § 5.1

de Waaslandhaven en de regio zouden ongewijzigd blijven, inclusief de huidige verkeersveiligheid, sluisverkeer...

- De keuze om een landinwaarts gelegen haven zoals Antwerpen verder te ontwikkelen, niet alleen een economische maar tegelijk ook een ecologische keuze is. Zeevervoer is namelijk de goedkoopste vorm van vervoer. Zeevervoer vervuult veruit het minste per ton en per km. Het niet uitbreiden van de containerbehandelingscapaciteit betekent dus niet alleen een economische maar ook een ecologische kost.
- De haven van Antwerpen naast een maritieme hub ook een belangrijke industriële en/of logistieke cluster is. De elkaar versterkende mix tussen goederenbehandeling-logistiek-industrie maakt Antwerpen uniek en voegt zeer veel waarde toe aan het havencomplex. De onderlinge verwevenheid tussen de pijlers van deze drie-eenheid is zeer groot. Zo voeden de maritieme goederenstromen de havenindustrie, wat deze een belangrijk locatievoordeel oplevert. Anderzijds genereert de industriële cluster veel lading hetgeen de hubfunctie van de Antwerpse haven aanzienlijk versterkt. Het uitzonderlijke evenwicht tussen import- en exportstromen is hiervan mede een gevolg –iets wat concurrerende havens Antwerpen benijden. Overdekte magazijnruimtes, die in de haven van Antwerpen in talrijke mate aanwezig zijn, worden in het kader van Industrie 4.0 fabrieken van de toekomst genoemd. Het industriële/logistieke weefsel op het havenplatform is bovendien ook onderling zeer sterk verweven en geïntegreerd. De ontwikkeling van nieuwe containerbehandelingscapaciteit kan om deze redenen niet los gezien worden van en biedt nieuwe kansen voor de verdere uitbouw van de industriële en/of logistieke activiteiten op het Antwerpse havenplatform.

Verder kan worden vastgesteld dat het dwingend en groot openbaar belang, zoals hierboven toegelicht, uitstijgt boven de concrete natuurbelangen die hier in het geding zijn.

Deze concrete natuurbelangen worden als volgt omschreven in de passende beoordeling WOW (bijlage 5.1 bij het MER, §6.1 en §6.2):

Het project veroorzaakt (i) innames van foerageergebied bruine kiekendief (broedvogel bijlage I), die niet door optimalisatie van al bestaande, ingerichte gebieden kan opgevangen worden, en niet lokaal gemilderd kan worden en (ii) verstoring van weidevogelgebied, die niet lokaal gemilderd kan worden door het voldoende wegnemen van verstoringsbronnen ter plaatse. Dit geeft aanleiding tot een natuurverlies dat zodanig ingeschat wordt, dat het gecompenseerd moet en kan worden door 8,78 ha goed ingericht foerageergebied en 9,6 ha functioneel weidevogelgebied elders. Functioneel weidevogel is daarbij overigens ook goed foerageergebied. Het natuurverlies door het project is dus volgens de passende beoordeling weliswaar betekenisvol negatief, maar evenwel herstelbaar. De maatregel voor dat herstel is de inrichting en het beheer van een compensatiegebied op een beproefde manier, waarvan de effectiviteit voor de soort al aangetoond werd en dat ook in de omgeving Waaslandhaven en Wase Polders. Ook de termijn waarbinnen dat compensatiegebied zijn functie zal vervullen, is niet langer dan de termijn waarbinnen het verlies zich manifesteert. In het licht van deze vaststellingen kan worden geconcludeerd dat het dwingend en groot openbaar belang van de realisatie van de WOW primeert op het verlies van de huidige waarde van de ingenomen en verstoorde zones, mits een adequate compensatie voor de verloren gegane ecologische waarde. Het project brengt alle elementen aan om tot die adequate compensatie te komen.

Het inrichtingsalternatief doorstaat bijgevolg de D-test van de afwijkingsprocedure.

3.7.3 Compensaties

Uit de natuureffectbeoordelingen komt naar voor dat betekenisvolle effecten aan de aanwezigheid of tot doel gestelde Europees beschermde natuurwaarden niet uit te sluiten zijn. Het milieueffectgerelateerde effectenonderzoek komt tot de conclusie dat het project significant negatieve effecten veroorzaakt op de speciale beschermingszone 'Schorren en Polders van de Beneden-Schelde' (vogelrichtlijngebied BE2301336). In dit MER²⁹ en de passende beoordeling³⁰ worden dan ook een begroting en allocatie opgemaakt van de noodzakelijke natuurcompensaties die hieronder worden samengevat. Betekenisvolle effecten die kunnen worden gemilderd, worden in onderstaande niet opgenomen. Voor milderende maatregelen wordt verwezen naar hoofdstuk 0.

Er zijn een aantal natuurverliezen die opgenomen moeten worden in natuurcompensaties:

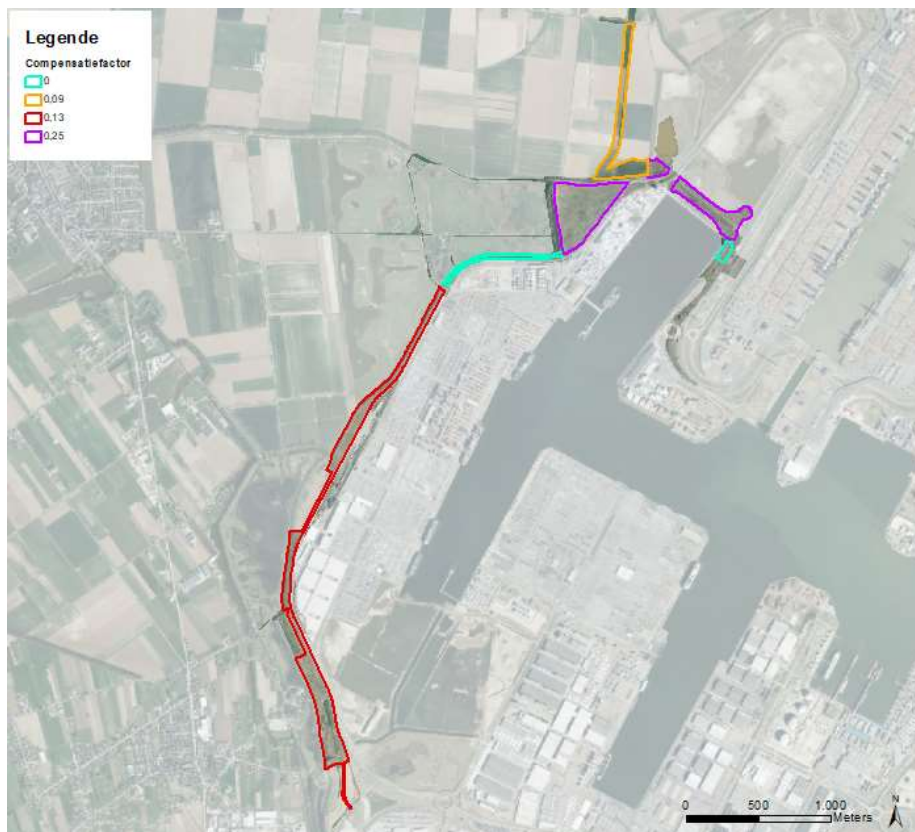
- De WOW neemt foerageergebied van de Bruine Kiekendief in dat niet door optimalisatie van reeds ingerichte gebieden kan opgevangen worden. In totaal wordt er een oppervlakte van 55,39 ha ingenomen (Figuur 24, Figuur 23). Hier ontstaat een compensatieopgave van 8,78 ha kwalitatief foerageergebied. De te realiseren compensatie komt in Doelpolder Zuid.

Ongebruikt haventerrein	Kwaliteitsniveau als foerageergebied	Ingenomen oppervlakte door WOW (ha)	Compensatie-factor naar prooirijk gebied	In te richten nieuw foerageergebied (ha)
Zone buiten spoorweg van complex Watermolen tot Middenstraat	2	25,23	0,13	3,28
Zone buiten spoorweg van Middenstraat tot Putten Hoog & huidig terrein langs spoorweg bij Doeldok	0	2,92	0	0
Putten Hoog, zuiden C59 en zuiden Gedempt Doeldok	3	19,04	0,25	4,76
Akkers tussen de straat Hogendijk en de Dreefstraat	1	8,20	0,09	0,74
				8,78

Figuur 23. Analyse van de compensatieoppervlakte in te richten nieuw foerageergebied (prooirijk gebied) voor Bruine Kiekendief (Bron: SHIP (2025) Passende beoordeling)

²⁹ SHIP (2025) MER WOW

³⁰ SHIP (2025) Passende beoordeling WOW



Figuur 24. Analyse van de oppervlakte en de kwaliteit van nu ongebruikte haventerreinen die door de WOW (nieuwe transportweg, spoorweg en beplante bufferdijk) worden ingenomen, als foerageergebied voor Bruine Kiekendief (Bron: SHIP (2025) MER WOW 14.6)

- Vanaf de bomen op de Bufferdijk, drie rijen abelen die een hoogte van meer dan 15 m kunnen en zullen halen op 15 jaar na aanplanting, zal volgens de literatuuropgave een verstoring op weidevogels van 200 m uitgaan. Dat betekent dat een zone van 100 m breedte in Putten West vandaag geschikte broedhabitat voor de weidevogelsoorten die in Putten West en Putten Weiden tot doel gesteld zijn, bijkomend verstoord zal worden. Dit vertegenwoordigt een oppervlakte van 10,9 ha (Figuur 25). Door het nemen van een aantal maatregelen binnen Putten Weiden en Putten West kan 1,3 ha onverstoord habitat gewonnen worden:
 - o Versmalling Oud Arenberg en uitbouwen rietkragen in de noordelijke en zuidelijke baangracht in Putten West en zuidelijke baangracht in Putten Weiden;
 - o Elektriciteit luchtlijn Oud Arenberg in Putten West wordt afgebroken en ondergronds voorzien en straatverlichting Oud Arenberg in Putten West wordt niet herplaatst;
 - o Verwijderen verharding Middenstraat.



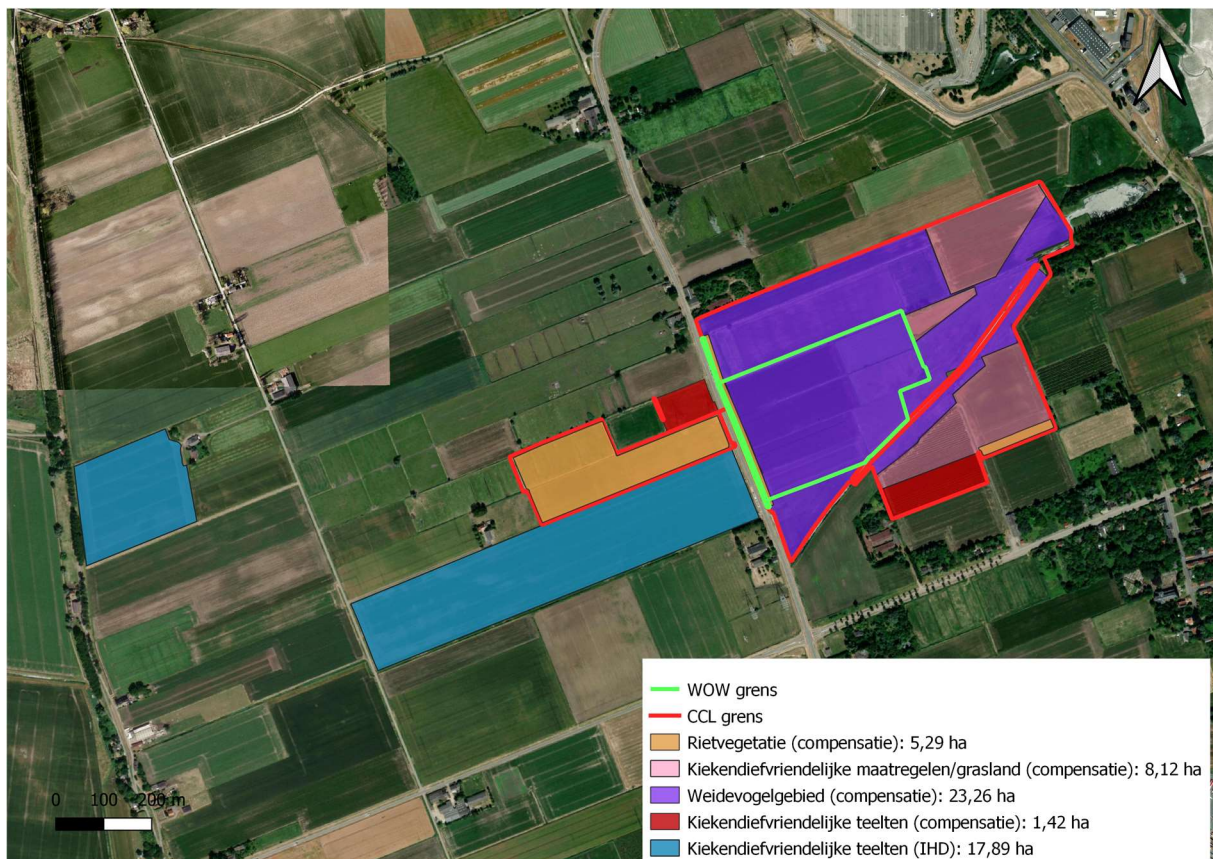
Figuur 25. Bijkomende verstoord weidevogelgebied door de abelenaanplant op de Bufferdijk in Putten West (Bron: SHIP (2025) MER WOW § 14.6)

Doelpolder Zuid dient direct verlies van leefgebied voor weidevogels, blauwborst, rietvegetaties én foerageergebied Bruine Kiekendief op te vangen dat veroorzaakt wordt door directe verliezen gerelateerd aan WOW. Compensaties van rietvegetaties, voortvloeiend uit het vegetatiebesluit, kunnen meteen ingezet worden ter invulling van noodzakelijke natuurcompensaties voor verlies van foerageergebied voor de Bruine Kiekendief. Daarnaast zijn graslanden die voor weidevogels beheerd worden meteen ook foerageergebied voor de Bruine Kiekendief, waardoor de verplichting van natuurcompensatie foerageergebied Bruine Kiekendief kan meeliften op de compensatieopgave voor weidevogelgebied (zie Figuur 26). Dit betekent dat voor WOW in de praktijk een natuurcompensatie van 9,6 ha weidevogelgebied volstaat.

Type gebied	Aantal hectare ECA WOW	Lift mee op
Weidevogelgebied	9,6	
Rietvegetatie	0,4	
Foerageergebied bruine kiekendief	8,78	

Figuur 26. Aantal hectare weidevogelgebied, rietvegetatie en foerageergebied (Bron: SHIP (2025) MER WOW § 14.6)

Het inrichtingsplan voor Doelpolder Zuid, zoals weergegeven op onderstaande figuur voorziet inzake natuurcompensaties voor WOW:



Figuur 27. Doelpolder Zuid als compensatiegebied met onderverdeling van het in te richten weidevogelgebied en foerageergebied bruine kiekendief als compensatie van de WOW en mogelijke toekomstige compensatie CCL of een ander project (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

Bij de inrichting van Doelpolder Zuid als compensatie voor de WOW zijn volgende werkzaamheden voorzien:

- Op korte termijn, voorafgaand aan de innames door het project WOW aanlegfase:
 - Kiekendiefvriendelijke teelten over een oppervlakte van 8,78 ha.
- Op middellange termijn, ten laatste uitgevoerd 10 jaar na aanplant van de abelen op de Bufferdijk. Dan gaat namelijk de verstoring van de bomen op weidevogels uit en verliest Putten West aan oppervlakte onverstoorde weidevogelgebied. Uiteraard kan de inrichting als weidevogelgebied ook vroeger, bijvoorbeeld als toekomstige projecten er dan desgevallend nog gebruik van kunnen maken als dat op dat ogenblik op basis van de onderzoeken mogelijk zou blijken. Zo kunnen de inrichtingswerken gecombineerd verlopen.
 - Voorzien in een omzetting van de percelen van akker naar (verlaagd gelegen) permanent grasland en de aanleg van een omvangrijke rietkraag in functie van nieuw foerageergebied bruine kiekendief.
 - Een voldoende grote oppervlakte percelen wordt optimaler ingericht als (vochtig tot nat) weidevogelgebied. Een aantal centraal daarin gelegen percelen worden verlaagd om ze natter te krijgen en ze krijgen een microreliëf met laantjes. Er worden kleiwanden in de ondergrond aangebracht aan de zuidzijde en aan de noordzijde van het weidevogelblok en er worden grachten gestuwd. Het geheel wordt omrasterd met een (elektrisch) weidevogelraster dat efficiënt is tegen lopende/kruipende roofdieren.
 - Deze 9,6 ha zijn ook meteen foerageergebied bruine kiekendief.

Zoals voor de natuurgebieden Drijdijk/Spaans Fort en Putten Weiden/Putten West dient er een natuurbeheerplan voor het weidevogelgebied en foerageergebied in Doelpolder Zuid te worden opgesteld.

Het inrichtingsalternatief doorstaat bijgevolg de C-test van de afwijkingsprocedure, de nodige handelingen worden voorzien met dit projectbesluit.

3.8 Communicatie

De definitieve vaststelling van het projectbesluit wordt gecommuniceerd overeenkomstig artikel 27 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en artikels 41-48 van het Besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Na de definitieve vaststelling wordt het projectbesluit bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad. Tevens volgt publicatie in drie dagbladen en aanplakking van affiches in de betrokken gemeente.

Een afschrift van het definitief vastgestelde projectbesluit wordt gestuurd naar de provincie en de gemeente waarvan het gebied door het projectbesluit wordt bestreken en naar de adviesinstanties.

Het dossier wordt gepubliceerd op de websites van de bevoegde overheid, de betrokken gemeente, de website complexe projecten (<http://www.complexeprojecten.be>), de projectwebsite (<https://cpeca.be/home>) en de website van de dienst bevoegd voor milieueffectrapportage voorzien (zoals bedoeld in artikel 48, tweede lid van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten).

Het definitief vastgestelde projectbesluit wordt gedurende dertig dagen ter inzage gelegd in het gemeentehuis van de betrokken gemeente (zoals bedoeld in artikel 48, tweede lid van het besluit van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten).

3.9 Financiering

Het project wordt gefinancierd op basis van de regels vastgelegd in het decreet van 2 maart 1999 houdende het beleid en het beheer van de zeehavens en het besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2007 betreffende de voorwaarden voor en de procedures tot toekenning, wijziging en intrekking van projectgebonden subsidies en medefinanciering aan de havenbedrijven, alsmede betreffende de subsidie- en medefinancieringspercentages.

Het Vlaamse Gewest en Port of Antwerp-Bruges legden daartoe via een principeovereenkomst de basisprincipes voor de kostenverdeling van de uitvoeringsfase van het complexe project vast op 8

maart 2024.³¹ Een meer gedetailleerde kostenverdeling zal, in functie van het projectbesluit, uit dienen te gaan van deze basisprincipes. Deze samenwerkingsovereenkomst dient klaar te zijn tegen de gunning der werken.

³¹ Nota aan de Vlaamse Regering welke de financieringsprincipes voor het complexe project “Extra containerbehandelingscapaciteit Antwerpen” regelt (VR 2024 0803 DOC.0319).

4. BEVOEGDE OVERHEID

Onderhavige titel bevat een motivering van de aanwijzing van de bevoegde overheid in de zin van artikel 26 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Zo schrijft artikel 6 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten namelijk voor dat de Vlaamse Regering, de provincieraad of de gemeenteraad kan optreden als bevoegde overheid.

Overeenkomstig de bevoegdheidsverdeling die bij het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning en het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning werd bepaald, is de Vlaamse Regering bevoegd voor onderstaande aanvragen.

Onder aanvragen wordt verstaan:

- de aanvragen voor stedenbouwkundige handelingen met inbegrip van de voor het functioneren noodzakelijke aanhorigheden en de eventueel met het project inherent verbonden natuur- en waterbergingscompensaties en landschappelijke integratiemaatregelen;
- de aanvragen voor het exploiteren van ingedeelde inrichtingen of activiteiten;
- de aanvragen voor wijzigingen van de vegetatie, vermeld in artikel 9bis, § 7, en artikel 13, § 4 en § 5, van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

De Vlaamse Regering is bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen die minstens een van de volgende punten omvatten:

- 1° aanvragen door of in opdracht van publiekrechtelijke rechtspersonen met betrekking tot autosnelwegen en gewestwegen, met inbegrip van bruggen over en tunnels onder die wegen, met uitzondering van: a) aanvragen die louter strekken tot het vellen van bomen langs die wegen; b) aanvragen die louter betrekking hebben op dienstenzones langs autosnelwegen.
- 2° aanvragen met betrekking tot de volgende spoorwegen, en bruggen over en tunnels onder die spoorwegen: a) openbare spoorwegen voor het personen- en goederenvervoer met inbegrip van de perrons, de stelplaatsen en de stations.

De Vlaamse Regering is overeenkomstig artikel 6, § 4 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten aldus de bevoegde overheid die de beslissingen neemt in functie van de realisatie van de WOW.

5. MILIEUVERKLARING EN ACTIEPROGRAMMA

In dit hoofdstuk wordt conform artikel 23, 4° en 9° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en conform artikel 2.2.5, § 1, 8° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening ingegaan op de manier waarop de milieuoverwegingen en andere inzichten uit het geïntegreerd onderzoek in het projectbesluit worden opgenomen, welke maatregelen genomen worden om aanzienlijke nadelige effecten op het milieu te vermijden, te voorkomen of te beperken en, als dat mogelijk is, te compenseren. De wijze waarop rekening is gehouden met de opmerkingen, adviezen en overwegingen, die in het kader van die onderzoeken zijn uitgebracht, wordt eveneens in dit deel beantwoord. Dit hoofdstuk vat alle input inzake milieu samen die verzameld en gebruikt is in het kader van het geïntegreerd onderzoek en de wijze waarop ermee is omgegaan. Dit hoofdstuk kan worden beschouwd als een verklaring die samenvat op welke wijze milieuoverwegingen in het projectbesluit worden geïntegreerd ('milieuverklaring'). Zowel onderzoeksresultaten als inspraak komen aan bod. Conform artikel 23, 10° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten wordt ook ingegaan op de monitoringsmaatregelen.

De milieu-impact van de aanleg en exploitatie van de WOW en de buffer werd in het MER WOW (deel 3.1) onderzocht. Elke discipline evalueert de ingrepen en stelt milderende maatregelen voor waar nodig; eventueel aangevuld met monitoring. Deze milderende maatregelen (al of niet project geïntegreerd) en compenserende maatregelen maken dat het project (aanleg en exploitatie) een aanvaardbare milieu-impact heeft. De situaties die aan bod komen in het MER zijn de bestaande situatie, de referentiesituatie op korte termijn en de referentiesituatie 2030. Die verschillende situaties maken het mogelijk de verschillende fasen van het project te beoordelen; de aanlegfase, het in gebruik nemen van de WOW zonder rekening te houden met de verkeersafwikkeling als gevolg van de extra containercapaciteit (MER CCL) en uiteindelijk de situatie waarbij deze wel in rekening is gebracht.

Het bestaande verkeer op Linkerscheldeoever zal vlotter ontsloten worden. De toename van containercapaciteit op Linkerscheldeoever met een vooruitstrevende modal split heeft deze nieuwe infrastructuur nodig. Een nieuwe weg zorgt voor een verkeersverplaatsing en dus emissies die op een 'nieuwe' plaats zullen vrijkomen. Deze zijn beperkt, maar zijn tevens niet onmiddellijk te milderen. Wel kan gesteld worden dat het wegverkeer verduurzaamt en dat verkeersemissies stelselmatig zullen dalen. De landschapsbuffer zorgt voor afdoende afscherming van onder meer verkeerslawaaï,

maar ook voor een visuele afscheiding van havenactiviteiten richting polder. Er komt verharding bij, maar een klimaatrobuuste afwatering zorgt ervoor dat het afstromend hemelwater grotendeels kan infiltreren of waar mogelijk en opportuun kan ingezet worden voor natuurdoeleinden.

De aanlegfase zal ongeveer drie jaren duren. Alle disciplines stellen milderende maatregelen voor die de effecten van deze fase beperken. Stofvorming is een aandachtspunt en dient te worden vermeden door tijdig te beregenen, de straten te vegen en vrachtwagens af te dekken. De bemaling in functie van ondergrondse kunstwerken als fietstunnels en funderingen van bruggen zal voorzien worden van een zuivering. Het gezuiverde water wordt lokaal teruggevoerd naar het grondwater via oppervlakte-infiltratie. De huidige buffer wordt deels verplaatst en verhoogd of vervangen door een holle dijk. Tijdens deze werken moet de aannemer ervoor zorgen dat het 'gat' in de dijk zo kort mogelijk is in lengte en zo kort mogelijk duurt. Zo blijft de afscherming van de werf en de havenactiviteiten in het algemeen over het grootste deel aanwezig.

Binnen de WOW (en ECA in het algemeen) wordt de grondbalans zo gesloten mogelijk gehouden om te vermijden dat er extra verkeersbelasting komt tijdens de aanlegfase. Uitgegraven grond wordt ter plaatse terug gebruikt. Tekorten worden aangevuld met lokale stocks of worden in een latere stap gehaald uit de uitgravingen van het Tweede Getijdendok (MER CCL). Qua biodiversiteit is er onder andere aandacht voor vermesting en verzuring waarvan de input via lucht komt. Ook verstoring als gevolg van de werkzaamheden en ingrepen tijdens de aanlegfase als de exploitatiefase worden beoordeeld. De inname door bijkomende infrastructuur heeft als gevolg dat er bepaalde natuur kan verdwijnen, wat eveneens mee beoordeeld is in dit MER WOW. Er dient (onverstoord) leefgebied voor tot doel gestelde soorten gecompenseerd te worden. Hiervoor zijn percelen in de polder het gebied Doelpolder Zuid aangeduid waarbinnen de natuur, die door het project zal verdwijnen of niet meer kwalitatief kan worden ingevuld, gecompenseerd kan worden (cfr. § 0). Deze natuurcompensatie zal voorafgaandelijk aan de effecten van de WOW worden gerealiseerd. Die effecten treden evenwel pas meerdere jaren naar de realisatie van de WOW op. Het gaat immers om de verstoring van leefgebied door hoog opgroeiende abelen op de bufferdijk. Er wordt ingeschat dat de abelen na 10 jaar groeien het naastliggende gebied effectief beginnen verstoren.

Hieronder wordt per discipline ingegaan om bovenstaande samenvatting extra toe te lichten.

In de **discipline Mobiliteit** vertrekt de impactbeoordeling van de resultaten van het verkeersmodel voor de verschillende beoogde situaties.

Tijdens de aanlegfase zal er een deel van het werfverkeer via de openbaar weg Blikken plaatsvinden. gedurende een 3-tal jaren is er in functie van de aanlegfase lokaal hinder te verwachten. Er kan gesteld worden dat binnen de discipline mobiliteit er een beperkt negatieve impact op het gemotoriseerd verkeer verwacht wordt ten gevolge van de realisatie van de WOW. Ondanks het streven naar een gesloten grondbalans, is het mogelijk dat verkeersintensiteiten licht toenemen op het wegennet en kan er niet te allen tijde de volledige doorgang gegarandeerd worden. Enkele lokale verbindingen zullen afgesloten en omgeleid worden. Voor de fietsers geldt in de aanlegfase een negatieve balans omwille van de omleidingen die voorzien worden op wegen zonder fietsinfrastructuur en met snelheidsregime 70 km/uur. Het spoorverkeer kent een licht negatieve invloed omwille van de omrijfactoren die van toepassing zullen zijn gedurende fases met een tijdelijke afsluiting van een deel van het spoor.

Tijdens de aanlegfase zal vooral goed gecommuniceerd moeten worden met omwonenden en aanpalende bedrijven zodat deze voorbereid zijn op de situatie en zich kunnen aanpassen. Ook de opeenvolging van de verschillende werkzaamheden dient doordacht te gebeuren met in eerste instantie aandacht voor de veiligheid van zwakke weggebruikers. Deze goede communicatie zal terugkomen in andere disciplines en is dus niet alleen van belang voor Mobiliteit, maar ook voor Mens- ruimte en gezondheid, Geluid en Lucht. Specifiek voor fietsers worden voor de aanlegfase een aantal maatregelen opgenomen om de impact op de verkeersveiligheid van de voorziene omleidingen te milderen.

In de geplande situatie op korte termijn kunnen, in afwachting van de realisatie van de aansluiting van de Westelijke ontsluiting op de E34 (nieuw complex), negatieve tot aanzienlijk negatieve effecten ontstaan op vlak van doorstroming op de wegvakken tussen de Westelijke ontsluitingsweg (aansluiting Schorenhavenweg) en het complex van Vrasene. De impact is tijdelijk en kan door milderende maatregelen (toepassing van de verkeersmanagementmaatregel) tot een beperkt negatieve impact worden teruggebracht. Ook het risico voor de verkeersveiligheid van de fietsers ter hoogte van de aansluiting van de Westelijke ontsluiting op de Schoorhavenweg wordt door het plaatsen van verkeerslichten ongedaan gemaakt.

In de geplande situatie 2030 zijn er geen milderende maatregelen nodig. Door de rechtstreekse aansluiting van de WOW op de E34 zal een vlotte en verkeersveilige ontsluiting richting het hoofdwegennet ontstaan. Hierdoor vervalt de nood aan extra milderende maatregelen binnen het project WOW.

In het ontwikkelingsscenario is het niet mogelijk om binnen het project WOW milderende maatregelen te treffen op de aansluitingsweg tussen de E34 en de WOW, vermits dit behoort tot het project E34-West. Uit de beoordeling blijkt wel dat het ontwerp en de dimensionering van deze weg uiterst belangrijk is om doorstromingsproblemen op te vangen.

Algemeen gesteld voldoet de WOW aan het beoogde doel en is deze voor zowel weg, trein als fiets en verbetering. Tijdens de aanlegfase is hinder niet uitgesloten, maar dit is dus tijdelijk en mits het voorzien van de nodige maatregelen inzake verkeersveiligheid voor fietsers en heldere en tijdige communicatie kan dit aanvaardbaar blijven.

De data van het verkeersmodel zijn in Lucht en Geluid aangewend voor de kwantitatieve impactbeoordeling. Lucht hanteert dezelfde situaties als mobiliteit en gebruik daarbij de respectievelijke achtergrondkaarten beschikbaar gesteld door het Departement Omgeving. In de **discipline Geluid** is vooral verkeerslawaaï aan de orde met een onderscheid tussen weg- en treinverkeer. Industrielawaai is voor WOW niet aan de orde.

Tijdens de aanlegfase zullen de werfactiviteit tijdelijk een hoog geluidsniveau kunnen bereiken, zeker wanneer een breekinstallatie wordt ingezet. De nabijheid van woningen speelt daarbij een grote rol. Eveneens zal in functie van de heraanleg van de bufferdijk en in bepaalde gevallen de verplaatsing ervan de bufferdijk tijdelijk verdwijnen. Hierdoor valt de geluidswerende werking van de bufferdijk tijdelijk weg. Er zal echter gezorgd worden dat deze fase zo kort mogelijk wordt gehouden. Het is ook een voortschrijdende situatie langsheen de WOW die op één plek slechts enkele weken zal aanhouden. Enige hinder tijdens de aanlegfase kan niet vermeden worden maar ook hier zijn milderende maatregelen mogelijk zoals het inzetten van geluidsarme machines, goede

communicatie, waar mogelijk afscherming (isolatie) van luidruchtige activiteiten, en het vermijden van werfverkeer door woonstraten. De werken geven geen aanleiding tot trillingshinder in de geselecteerde beoordelingspunten. Werfverkeer kan aanleiding geven tot beperkt negatieve effecten, dit kan gemitigeerd worden door de werfwegen in goede staat te houden.

Voor weg- en spoorverkeersgeluid door de WOW worden er tijdens de exploitatiefase in geen van de beoordeelde situaties negatieve effecten verwacht, ook niet tijdens het ontwikkelingsscenario (dus met in gebruik name van het Tweede Getijdendok). Dit is te danken aan de geluidsafschermende werking van de verhoogde buffer vlak naast de bron (verkeer van weg en trein). Voor de exploitatiefase zijn er dan geen bijkomende milderende maatregelen noodzakelijk.

Tijdens de aanlegfase zijn **luchtemissies** te verwachten als gevolg van enerzijds stofontwikkeling en anderzijds de inzet van machines met verbrandingsmotoren. Stofemissies kunnen verwacht worden bij o.a. afgraven, slopen/verwijderen van bestaande wegverhardingen/constructies, tijdelijke opslag afgegraven grond, opwaaiend stof bij droog en winderig weer, aanleg wegverhardingen, mechanische activiteiten (bv. frezen, slijpen), ... De negatieve impact van stof wordt enkel in de onmiddellijke omgeving van de werfzones verwacht. Deze impact kan gemilderd worden, met het bevochtigen van de vrijliggende bodem en wegen en het frequent reinigen van de verharde wegen als belangrijkste maatregelen. Het vermijden van stof is een belangrijk aandachtspunt tijdens de gehele aanlegfase. Als absolute voorwaarde hierbij geldt het toepassen van dagelijks toezicht op het beperken van stofemissies, en het effectief ingrijpen en opleggen van extra maatregelen bij vaststelling van relevante stofemissies. Hiervoor dient een specifiek monitoringsprogramma te worden ingezet. Gezien het stof ook diverse pollutanten in relevante concentraties kan bevatten (zie hiervoor deel bodem), wordt naast monitoring van de stofimpact tijdens de werken ook specifieke monitoring naar aanvullende componenten voorgesteld.

De emissies van uitlaatgassen, afkomstig van machines en werfverkeer, kan ten opzichte van de emissies van andere bronnen in het studiegebied (scheepvaart, industriële emissies) als relatief beperkt/verwaarloosbaar beoordeeld worden. Door toepassen van de vereiste maatregelen (inzetten van machines die voldoen aan de strengste emissie-eisen, ervoor zorgen dat de werfzones afgestemd worden met de plaatsen waar de buffer reeds voltooid is, ...) kan de impact van het inzetten van werfmachines tot een aanvaardbaar niveau beperkt worden. Maatregelen met betrekking tot beperken van werfverkeer in de spits, vastleggen van aangepaste werfroutes, ..., kunnen de impact van het werfverkeer beperken. Het spreiden van het werfverkeer over verschillende aan- en afvoerroutes leidt in elk geval ook tot de spreiding van de effecten.

Het project leidt tijdens de exploitatiefase tot een verschuiving van emissies en impact van weg- en spoorverkeer. Per saldo leidt het project bij realisatie tot iets lagere emissies in vergelijking met de referentiesituatie. Lokaal kan een (beperkt) negatief effect verwacht worden inzake NO₂. Naarmate in de toekomst de uitlaatgassen van het wagenpark aan strengere eisen moet voldoen, zal de impact van het wegverkeer afnemen. Naast dit (beperk) negatief effect treedt er evenwel ook een (beperkt) positief effect op. Deze positieve effecten treden hierbij wel op over een veel langere lengte en veel grotere oppervlakte dan bij de negatieve effecten. In de mate dat het spoor geëlektrificeerd wordt zullen de lokale emissies langs het spoor afnemen. Ten aanzien van het ontwikkelingsscenario CCL kan gesteld worden dat door een aanzienlijke toename van het verkeer (weg, spoor en binnenvaart), maar vooral door de toename van zeevaart, de impact ook aanzienlijk

zal toenemen. In het ontwikkelingsscenario CCL worden extra milderende maatregelen dan ook noodzakelijk geacht binnen het projectbesluit CCL. Inzetten op walstroom bij CCL kan hierbij als de meest relevante maatregel beoordeeld worden die in een groot deel van het studiegebied een positief effect zal hebben. Als leemte in de kennis is de onzekerheid te vermelden die gepaard gaat met de kwantitatieve doorrekening van de aanlegfase. Deze geeft weliswaar een inzicht in de mogelijke effecten, maar gezien de vrijheidsgraden van de aanleg is dit slechts een benadering. Zoals eerder vermeld is het tijdens de aanlegfase noodzakelijk om stof te monitoren zowel in concentraties als samenstelling ervan.

Met betrekking tot **bodem** vergen de aanpassingen aan de bufferdijk en de aanleg van de infrastructuur met wegenis, fietstunnels en spoorbruggen grondverzet. Er wordt zo maximaal mogelijk gestreefd naar een gesloten grondbalans, al zal aanvoer van hoogkwalitatief zand nodig zijn voor ophogingen met geotechnisch hoge eisen. De kwaliteit van de uit te graven bodem voldoet om ter plaatse te worden hergebruikt. Het ontstaan van diffuse verontreiniging is echter niet uit te sluiten. Er worden preventieve maatregelen genomen om stofvorming en verontreiniging door calamiteiten te beperken en bij accidentele verontreiniging wordt passend opgetreden cfr. het Bodemdecreet. Het optreden van verdichting door werkzaamheden in de polder kan vermeden worden door o.a. het gebruik van rijplaten en door niet te werken bij hoge grondwaterstanden of natte omstandigheden. Er wordt een beperkt risico op bodemzetting verwacht ten gevolge van de belasting van de polderheuvel en ten gevolge van het droogtrekken van de kleilaag tijdens de bemaling. In een latere fase (cfr. ontwikkelingsscenario CCL) worden de Polderheuvel en Spaans Fort opgehoogd tot hun respectievelijke eindhoogte met gronden afkomstig van de CCL. Dit brengt geen aanzienlijk bijkomend effect met zich mee.

Effecten op het bodemsysteem tijdens de exploitatiefase zijn beperkt. Het ontstaan van diffuse verontreiniging blijft echter mogelijk. Hiervoor worden dezelfde preventieve maatregelen als tijdens de aanlegfase genomen. Ten aanzien van het ontwikkelingsscenario zal de exploitatie van CCL meer verkeer over de WOW met zich meebrengen, waardoor de kans op calamiteiten toeneemt. Door het nemen van de nodige maatregelen en het voorzien van infiltratie- en bufferzones die een deel van de verontreiniging gecontroleerd kunnen afvangen, zal dit niet leiden tot een bijkomend negatief effect.

Betreffende de discipline **water** worden tijdens de aanlegfase bemalingen en grondwateronttrekkingen uitgevoerd voor de aanleg van ondergrondse constructies en bijkomende verhardingen. Dit heeft een verwaarloosbaar effect op de grondwaterkwantiteit, aangezien de debieten en de dieptes van de bemalingen beperkt zijn. Mogelijks zal een spanningsbemaling noodzakelijk zijn, wat zal resulteren in een hoger bemalingsdebiet en een beperkt negatief effect op de grondwaterkwantiteit. Het effect van de bemalingen op de grondwaterkwaliteit is verwaarloosbaar. Gezien het voorkomen van verhoogde concentraties aan PFAS en arseen, zal een zuivering noodzakelijk zijn voordat het bemalingswater geloosd en geïnfiltreerd kan worden. M.b.t. de aanleg van de polderheuvel is de verwachting dat er geen significante permanente verhoging van de freatische grondwaterstanden en stijghoogte in het watervoerend gedeelte van de bodem zal plaatsvinden. Er zullen preventieve maatregelen genomen worden om het ontstaan van verontreiniging door calamiteiten te beperken.

Tijdens de exploitatiefase zal de WOW resulteren in een gewijzigde afwatering. Het ontwerp van de WOW met bijkomende verhardingen houdt voor de afwatering rekening met een klimaatrobuust

ontwerp. Het merendeel van het water wordt in langsrachten geïnfiltreerd. Wanneer dit onvoldoende kan, zal een gedeelte van het water via vertraagde afvoer overstorten naar het dok. Om te vermijden dat de onderkant van de funderingskoffer verzadigd geraakt bij hoge grondwaterstanden, wordt ter hoogte van Complex Hogendijk een inkuiping voorzien zodat de afvoer van grondwater beperkt blijft. Het water dat in de inkuiping terecht komt, wordt vertraagd afgevoerd naar de poldergrachten. Door de inkuiping is de impact op de grondwaterkwantiteit verwaarloosbaar. Het ontstaan van grond- en oppervlaktewaterverontreiniging door afstromend vervuild hemelwater van het wegoppervlak wordt als verwaarloosbaar beschouwd.

De discipline **biodiversiteit** is als receptordiscipline afhankelijk van de input vanuit de disciplines lucht, geluid, water en bodem. Daarnaast is in deze discipline de noodzakelijke compensaties bepaald als gevolg van de WOW. Tijdens de aanlegfase zal ecotoopvernietiging plaatsvinden waar verharding wordt aangebracht. De inname van (Europees) habitatwaardige vegetaties en verboden te wijzigen vegetaties bedraagt minder dan 5 ha en wordt beschouwd als beperkt negatief. De permanente inname van biologisch waardevolle ecotopen en groeiplaatsen van beschermde plantensoorten wordt beschouwd als een negatief effect. Daarnaast zal er ook tijdelijke inname gebeuren. Dit wordt gemilderd door ecotoopcreatie in de polder.

Daarnaast heeft het project een negatieve tot aanzienlijk negatieve impact door de inname van het leefgebied van o.a. de Blauwborst en de Bruine Kiekendief. Ter compensatie van de inname van het leefgebied wordt o.a. weidevogelgebied en foerageergebied voor de bruine kiekendief ingericht in Doelpolder Zuid. Het effect op de bedreigde populatie van de Argusvlinder (paraplu-soort) is aanzienlijk negatief. Om dit effect te milderen wordt er wetenschappelijk onderzoek opgezet naar de interactie tussen ecotoopkwaliteit en het actuele voorkomen van de Argusvlinder en worden concrete inrichtings- en beheermaatregelen voorgesteld zodat het beheer voor de Argusvlinder geoptimaliseerd kan worden.

Door de bijkomende infrastructuur wordt er een negatieve barrièrewerking gecreëerd voor vliegende insecten (Argusvlinder) en de rugstreeppad. Dit wordt gemilderd door bovenstaande maatregelen voor de Argusvlinder en door de aanleg van een ecotunnel. Daarnaast hebben de bomenrijen op de bufferdijk een beperkt effect op de vliegbewegingen van vogels. Het opheffen van de Middenstraat zorgt echter voor een positief effect doordat dit resulteert in ontsnippering tussen Putten West en Putten Weiden.

Tijdens de werkzaamheden is er een (beperkt) negatief effect ten gevolge van geluids- en lichtverstoring. Dit kan gemilderd worden door zo veel mogelijk achter het bufferlichaam te werken en door werkzaamheden in bepaalde zones buiten het broedseizoen te organiseren. De tijdelijke bemaling is beperkt door waterkerende schermen. Een klein potentieel resteffect dient opgevolgd te worden met een grondwatermonitoring. De uitstoot van stof en uitlaatgassen resulteert hoogstens in een beperkte toename in eutrofiëring.

Tijdens de exploitatiefase zijn enkel effecten door verstoring te verwachten. Over het algemeen wordt een positieve geluids- en visuele impact verwacht in de natuurkerngebieden in de polder net buiten de haven, door de wijziging verkeersstromen en de aanleg van de bufferdijk. De beplanting van de bufferdijk heeft echter een negatieve impact op de weidevogels. Dit kan gemilderd worden door het nemen van passende maatregelen. Daarnaast is er een negatief effect op het broedeiland ter hoogte van de plas op C59. Dit wordt gemilderd door het broedeiland naar het noorden, buiten

de verstoringszone, te verplaatsen. Het verwijderen van de verlichting langs de Middenstraat en in Putten West, alsook de aanwezigheid van de bufferdijk, resulteert in een afname van lichtverstoring en dus een positief effect voor vleermuizen. Ten gevolge van lokale vermestende depositie wordt lokaal een beperkt negatief effect door eutrofiëring verwacht.

Ten gevolge van de exploitatie van CCL wordt in het ontwikkelingsscenario een verdere ecotoopverlies verwacht. Dit wordt gecompenseerd in Prosperpolder Zuid en Doelpolder Zuid (bijkomende compensatiepercelen aansluitend bij die voor WOW). Daarnaast wordt een beperkte toename in stikstofdepositiebelasting verwacht.

In het **landschap** zal een kwalitatieve buffer langsheen de WOW worden aangelegd. Een landschapsstudie legt de vormvereisten vast om de integratie in de polder en de afscherming van de haven voor de polder zo effectief mogelijk te laten plaatsvinden. Dit draagt bij aan een positieve impact. Tijdens de aanlegfase is het ook binnen deze discipline noodzakelijk om de ombouw van de bestaande buffer en de nieuwe zodanig uit te voeren dat de locatie waar tijdelijk geen buffer is klein is en zo kort mogelijk duurt. De lokale inname en versnippering van de Nieuw-Arenbergpolder (deel van Complex Hogendijk, Nieuwe Dijkstraat) heeft een niet te milderen beperkt negatieve tot negatieve impact op het landschap (structuur- en relatiewijzigingen en erfgoedwaarde). Op vlak van ruimtegebruik en gebruikskwaliteit is er een niet te milderen beperkt negatieve tot negatieve impact voor landbouw te verwachten door verlies aan landbouwareaal.

Tijdens de exploitatiefase zorgt de verhoogde bufferdijk voor een betere afscherming van de haven ten opzichte van de polder.

Met betrekking tot de discipline **Mens Ruimte** kan een verminderde bereikbaarheid tijdens de werken voor de gebruikersgroepen optreden ten gevolge van aan- en afvoer van materialen en de aanleg van de weg zelf. Hier zijn milderende maatregelen aan de orde om de structuur- en relatiewijzigingen te beperken qua impact door het voorzien van goede omleidingen van wandel en fietsroutes in het gebied. Er wordt niet verwacht dat de bemalingen en de werfzones een negatief effect zullen hebben op het ruimtegebruik (o.a. gebruik als landbouwgrond). Wel wordt de Ruimtebeleving negatief beïnvloed door de werken, wat gemilderd kan worden door duidelijke en tijdige communicatie naar omwonenden en gebruikers en visuele afscherming.

Tijdens de exploitatiefase heeft het project een positieve impact op de ruimtelijke structuur door het versterken van de grens tussen de polder en de haven door middel van de bufferdijk en het verbeteren van de bereikbaarheid van de verbindingen door fietsers en wandelaars. Ter hoogte van de Nieuwe Dijkstraat – Engelsesteenweg zal echter wel versnippering van de landbouwstructuur en een verminderde bereikbaarheid plaatsvinden. Op vlak van ruimtegebruik en gebruikskwaliteit is er een beperkt negatieve tot negatieve impact voor landbouw te verwachten door verlies aan landbouwareaal en impact op de gebruikskwaliteit (opbrengstderving ten gevolge van vernatting ter hoogte van Doelpolder Zuid). Behalve ruimteverlies betekent de bijkomende ruimte voor infrastructuur ook een meerwaarde voor de transportfunctie. De gebruikskwaliteit voor de langzame weggebruiker wordt vergroot.

De herinrichting van de bufferdijk langs de Westelijke ontsluiting, met aansluitend de inrichting van Putten Hoog als Polderheuvel, zal ervoor zorgen dat de visuele impact van de Westelijke Ontsluiting

en de achterliggende haven voor een groot deel aan het zicht onttrokken worden voor de bewoners en gebruikers van het naastgelegen polderlandschap.

Betreffende **Mens Gezondheid** wordt er tijdens de aanlegfase vooral impact verwacht inzake stofhinder en geluidshinder. De milderende maatregelen om deze te vermijden zijn in de disciplines Lucht, Bodem, Mens Ruimte en Geluid opgenomen. De impact zal enkel lokaal en tijdelijk optreden.

Het project leidt tijdens de exploitatiefase tot een verschuiving van emissies en impact naar de omgeving van de nieuwe wegen of groter invalswegen. De impact kan hierbij lokaal een negatief effect veroorzaken op vlak van luchtkwaliteit en geluidshinder. De bewoning het dichtst bij het projectgebied of grotere invalswegen ondervindt beperkt negatieve effecten, terwijl verder gelegen bewoning beperkt positieve effecten ondervindt, zowel op korte als lange termijn. Het aantal potentieel gehinderden door dit project daalt beperkt, mede door de implementatie van de (verhoogde) bufferdijk. Spoorverkeer zorgt niet voor bijkomende hinderbelasting. Ter hoogte van de kwetsbare locaties worden meer positieve dan negatieve effecten bevonden op vlak van geluidshinder. Op vlak van luchtkwaliteit volgen de kwetsbare locaties de trend waarbij locaties dicht bij het projectgebied of grotere invalswegen groter impact ondervinden en locaties verder van de weg potentiële positieve effecten ondervinden. De inkleding van de bufferdijk zorgt ook voor een positief psychoakoestisch effect waardoor minder hinder wordt ondervonden door de omwonenden van zowel de weg als het havengebied.

Met betrekking tot **klimaat** gaat door de realisatie van de westelijke ontsluiting open ruimte verloren, hetgeen leidt tot het vrijzetten van koolstof uit de toplaag van de afgegraven bodem. Door de inrichting van Doelpolder Zuid wordt er echter ook extra koolstof opgeslagen. De WOW heeft volgens het verkeersmodel geen significante verkeersgenererende aantrekkingskracht. Betreffende adaptatie heeft het afwateringsconcept binnen de technische mogelijkheden rekening gehouden met klimaatrobuustheid van de infiltratie en buffervoorzieningen. Wanneer enkel het effect van de realisatie van WOW wordt bestudeerd, worden op korte en lange termijn geen significante verschillen gevonden in verkeersgebonden emissies van broeikasgassen. Er wordt geanticipeerd op een mogelijke impact van toenemende wateroverlast in de omgeving van de Westelijke ontsluiting door maximaal in te zetten op diffuse infiltratie van het hemelwater in de nabijheid van de verharding. Ook de toenemende hittestress in de toekomst verdient de nodige aandacht. Door het plaatsen van opgaande vegetatie op bepaalde plaatsen, wordt de lokale hittestress zoveel mogelijk verminderd.

Omdat er een bestemmingswijziging aan de orde is met een RUP in functie van de realisatie van de WOW en bijhorende de compensatie combineert het MER zowel Plan-MER als Project-MER. Op **planniveau** wordt onder andere de **herbestemming van Putten Weiden** naar natuur beoordeeld, inclusief een overdruk afstandsbuffer. Deze heeft een positief effect op het bodemgebruik en het landschap (zowel op vlak van structuur, perceptie als erfgoedwaarden) en hierdoor wordt dit gebied beter ingepast in het omringende open polderlandschap. De herbestemming van Putten Weiden van industriegebied naar natuurgebied heeft een positieve invloed op het vermijden van toekomstige geluidsemissies en is positief voor de gezondheid van omwonenden en passanten. Aangezien door de bestemmingswijziging mogelijks een groter volume aan verontreinigde bodem en verontreinigd

grondwater gesaneerd dient te worden, is het effect op de bodem- en grondwaterkwaliteit eveneens positief.

Daarnaast zal er voor het gros van de percelen in een weidevogelblok in **Doelpolder Zuid** op linkeroever van de Doorloop een **herbestemming van landbouwgebied naar natuurgebied** worden opgenomen. Hierdoor zijn inrichtingswerken (stedenbouwkundige handelingen) voor de natuurfunctie mogelijk en zal de toekomstige bestendiging van het natuurbeheer volgens het natuurbeheerplan beter verzekerd worden. Enkele percelen die, ook met de inrichtingsmaatregelen, niet voldoende vernat kunnen worden, krijgen geen herbestemming als natuurgebied. De bestemming natuurgebied van het grootste deel van het weidevogelblok zal tevens het behalen van de weidevogeldoelstellingen en het optimaal hydrologisch beheer van de natte graslanden bevorderen. Aangezien ter hoogte van Doelpolder Zuid landbouwgebruik, kenmerkend voor dit polderlandschap, nog maar beperkt mogelijk zal zijn en het kenmerkend microreliëf kan wijzigen, wordt een beperkt negatieve impact verwacht op de landschappelijke structuur. De herbestemming van Doelpolder Zuid van agrarisch gebied naar natuurgebied heeft dan weer een positieve invloed op het vermijden van toekomstige geluidsemissies en is positief voor de gezondheid van omwonenden en passanten.

De **overdruk van het bufferlandschap** heeft een positieve impact op de landschappelijke structuur en de perceptieve kenmerken. Dit zorgt voor een verbetering en kwalitatieve verankering van de grens tussen het havenlandschap en het openruimtegebied (polder) ten westen hiervan, wat positief is voor de ruimtelijke structuur en de belevingswaarde.

Al deze afwegingen in overweging genomen is de milieuimpact zowel tijdens de aanlegfase van de WOW als de exploitatie aanvaardbaar. De vastgestelde potentiële effecten kunnen gemilderd worden. Er zullen nog resterende effecten zijn maar deze zijn aanvaardbaar.

Hieronder worden de maatregelen, zoals voorgesteld in het MER, opnieuw aangehaald. Er wordt aangegeven waar ze werden opgenomen. Voor de natuurcompensaties gekoppeld aan de passende beoordeling wordt verwezen naar het hoofdstuk in kwestie (§3.7.3 van dit hoofddocument).

5.1 Maatregelen

Figuur 28 somt de maatregelen op die negatieve effecten moeten milderen. Er wordt gewerkt per MER-discipline (kolommen 1+2). Telkens volgen het te milderen effect (kolom 3) en de concrete maatregel (kolom 4). Voor elke maatregel wordt in kolom 5 gespecificeerd of dat die voor de exploitatiefase dan wel de uitvoeringsfase ('aanleg') van toepassing is. Kolom 6 geeft aan of dit al dan niet een compensatiemaatregel betreft. De andere kolommen specificeren de precieze plek waar de maatregel in kwestie in het projectbesluit wordt verankerd.

De natuurcompensaties worden afzonderlijk besproken, meer bepaald onder § 3.7.3 van dit hoofddocument.

De meeste milderende maatregelen zijn opgenomen in het omgevingsvergunningsluit bij het projectbesluit en zijn daarmee verankerd. Ze zijn onmiddellijk toe te passen voor het voorliggende concrete project of de werffase van dat project. Een aantal milderende maatregelen blijven belangrijk, ook op langere termijn, en worden bijgevolg ook in het planonderdeel verankerd en geborgd.

Noteer dat het MER twee effecten bevat die niet te milderen zijn. Ten eerste in de geplande situatie op korte termijn. Op korte termijn is er tijdens de ochtendspits, voornamelijk ten gevolge van de knip in de Middenstraat en herroutering van het 'haveninwaartse' (sluip)verkeer dat deze gebruikt, een drukkere verkeersbelasting op de N451 richting zuiden tussen Kieldrecht-centrum en de rotonde aan de Schoorhavenweg en ook op de Schoorhavenweg richting oosten tussen de rotonde en de aantakking van de WOW. Dit vertaalt zich onder andere in een score -2 op de N451 ten zuiden van Verrebroek-centrum en een score -3 op de Schoorhavenweg, aangezien er hier een ernstige doorstromingsproblematiek met filevorming zal ontstaan. Dit is een gevolg van de knip van de Middenstraat die echter globaal positieve effecten heeft op vlak van verkeersleefbaarheid, modal shift en biodiversiteit. Omdat men deze impact niet kan milderen, wordt brongericht ingezet op het verminderen van het verkeersvolume door het stimuleren van fietsgebruik aan de hand van de projectgeïntegreerde uitbouw van fietsinfrastructuur en autoluwe fietsroutes.

Een tweede niet te milderen effect betreft twee kleine zones ter hoogte van het complex Hogendijk en complex Deurganckdok-West. Er wordt een negatieve impact berekend langs een zeer klein deel van een wegsegment van nauwelijks 0,1 km en over een oppervlakte van nauwelijks 0,003 km². Voor dit minimaal deel van het studiegebied, waarvoor een tussenscore van -2 dient toegekend te worden, dient overeenkomstig het richtlijnenkader lucht **geen** negatieve bijstelling naar een eindscore van -3 toegepast te worden gezien de totale NO₂-concentratie op die locaties lager ligt dan de administratief ingevoerde drempel van 80% van de grenswaarde waarboven een dergelijke negatieve bijstelling dient toegepast te worden. Ter hoogte van die locaties ligt de jaargemiddelde NO₂ concentratie in de range 24-32 µg/m³.

De lengte van het betrokken wegsegment en belaste oppervlakte met een negatieve tussenscore zijn dermate beperkt dat de vraag kan gesteld worden in hoever, rekening houdend met alle modelonzekerheden, er voor een dergelijke minimale oppervlakte wel vergaand onderzoek naar mildering, zoals door het richtlijnenkader lucht voorop gesteld, relevant is. Temeer daar:

- de realisatie van het project, naast het veroorzaken van (beperkt) negatieve effecten, op andere locaties zorgt voor (beperkt) positieve effecten;
- de oppervlakte waar deze positieve effecten optreden relevant groter is dan de oppervlakte waar een negatief effect optreedt.
- in deze minimale oppervlakte van 0,003 km² ook de oppervlakte van de weg en berm zelf mee inbegrepen zit waar, cfr. de EU-bepalingen, de luchtkwaliteitsgrenswaarden niet van toepassing zijn.

Zoals uit Figuur 28 blijkt, leidde de afstemming van de faseringen van enerzijds het project en anderzijds de realisatie en ingebruikname van de verschillende infrastructuuronderdelen uit het referentiescenario tot specifieke maatregelen. Bij het mobiliteitsonderzoek werden immers aannames opgenomen voor wat betreft de bijkomende infrastructuren die gerealiseerd zijn in het referentiescenario en ook in de verschillende onderzochte alternatieven. Het is duidelijk dat

sommige van deze bijkomende infrastructuren, die moeten zorgen voor de mobiliteitsontsluiting van de Waaslandhaven en de Linkerscheldeoever, onlosmakelijk verbonden zijn met de extra containercapaciteit. Zoals reeds gesteld in het voorkeursbesluit is de noodzakelijke (onderdelen van de) extra infrastructuur (zijn) op vlak van timing af te stemmen op de realisatie en ingebruikname van de extra containercapaciteit.

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
MOB-1	Mobiliteit	Multimodale bereikbaarheid tijdens aanlegfase	Goede communicatie naar omwonenden en bedrijven van de opeenvolging van de werken en de beschikbare fietsroutes.	A	Nee	Communicatievereisten worden verankerd in de omgevingsvergunning (zie hfdst 8.2 van de verantwoordingsnota Omgevingsvergunning)		
MOB-2	Mobiliteit	Multimodale bereikbaarheid tijdens aanlegfase	Fietsvriendelijke opeenvolging van de werken, waarbij het STOP-principe gehanteerd wordt. D.w.z. dat de doorgaande fietsbewegingen allereerst op een veilige manier dienen gewaarborgd te worden (door gebruik van routes met fietspaden en tijdelijke snelheidsbeperking tot 50 km/h op routes zonder fietspaden). In tweede instantie dient dezelfde redenering op te gaan voor het gemotoriseerd verkeer. Kruisingen tussen fietsers en werfverkeer dienen vermeden te worden. Kruisingen tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer of een spoorweg dienen op een beveiligde manier te gebeuren.	A	Nee	Harde randvoorwaarde volgorde uitvoering werken (zie hoofdstuk 8.4 van de verantwoordingsnota Omgevingsvergunning)		
MOB-3	Mobiliteit	Doorstroming wegverkeer op korte termijn ter hoogte van het complex Vrasene	Een optimalisatie van de kruispuntregeling aan het complex Vrasene (bv met aparte fasen voor afslaand en doorgaand verkeer en eventueel aangepaste belijning) binnen de bestaande infrastructuur.	E (in afwachting van realisatie E34-west)	Nee			Flankerende actie AWV

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
MOB-4	Mobiliteit	Doorstroming wegverkeer op korte termijn op - N451 Verrebroekstraat tussen complex Vrasene en rotonde Schoorhavenweg (in avondspits) - N451 Verrebroekstraat ts centrum Verrebroek en rotonde Schoorhavenweg (in ochtendspits) - Schoorhavenweg ts rotonde N451 en kruispunt WOW (in ochtendspits)	Er wordt een maatregel van verkeersmanagement gerealiseerd, met als doel om bijkomende doorstromingsproblemen tijdens de spits te vermijden. Het systeem bestaat uit een aangepaste verkeerslichtenregeling aan de kruispunten van de westelijke ontsluitingsweg met de Blikken (complex Hogendijk), de Nieuwe Dijkstraat en de Schoorhavenweg, die ervoor zorgt dat de reistijd tijdens de spits wordt beïnvloed waardoor het verkeer vanuit de omgeving van het Deurganckdok zich gelijkmatig verspreidt over de routes richting enerzijds E34 en anderzijds R2. Hierdoor wordt vermeden dat er wachtrijen ontstaan aan de complexen, en worden eventuele wachtrijen in het havengebied zelf gecreëerd.	E (in afwachting van realisatie E34-west)	Nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota Omgevingsvergunning)		
MOB-5	Mobiliteit	Te hoge verzadigingsgraad op de Schoorhavenweg tussen de rotondes aan de N451 en de Havinkbeekstraat (oostelijke rijrichting) en op de verbindingsweg tussen complex Watermolen en complex Waaslandhaven-West (zuidelijke rijrichting)	De realisatie en ingebruikname van de verbinding Watermolen – E34 inclusief optimalisatie van het bestaande complex E34 Vrasene (Waaslandhaven-West) dient voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe logistieke terreinen en containerbehandelingscapaciteit te gebeuren. Op die manier kan een vlotte verkeersafwikkeling richting hoofdwegenet verzekerd worden.	E	Nee			Maatregel gekoppeld aan exploitatie TGD

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
MOB-6	Mobiliteit	Verkeersveiligheid fietsers tijdens aanlegfase	Tijdens bouwen fietstunnel aan Sint-Michielsstraat: Aan de fietsers wordt een doorgang gegeven binnen de zone van parkeerstrook + rijstrook die ingenomen wordt voor de werken. Zo kunnen de fietsers afgescheiden rijden van het gemotoriseerd verkeer, dat de overblijvende rijstrook beurtelings gebruikt d.m.v. verkeerslichten.	A	Nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
MOB-7	Mobiliteit	Verkeersveiligheid fietsers tijdens aanlegfase	Bij onderbreking fietspad Blikken vanaf de Middenstraat tot kruising sporen: Opties om deze onderbreking van het fietspad op te vangen zijn, in volgorde van voorkeur: (1) Een omleiding via de Middenstraat en de N451b Hogendijk. Dit is echter een wegnis van 2,5 km zonder enige fietsinfrastructuur. Indien voor deze optie wordt gekozen, moet er minimaal een tijdelijke snelheidsbeperking van 50 km/uur worden ingevoerd op het traject. Indien dit niet volstaat zijn tijdelijke maatregelen zoals snelheidsremmers voor auto's en aangepaste markeringen nodig. (2) In de Middenstraat een tijdelijke verlaging van de snelheidslimiet naar 50 km/uur invoeren tot aan Oud Arenberg. Vervolgens rijden de fietsers Oud Arenberg ten einde, waar een nieuwe tijdelijke verbinding aangelegd wordt naar het bestaande (onderbroken) fietspad. (3) In de brede berm van Blikken, aan de overkant van het huidige fietspad, een tijdelijk fietspad aanleggen. Hierbij moeten twee beveiligde oversteekpunten voorzien worden voor de fietsers. Ook een kruising	A	Nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te milderen effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compen- satie- maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			van de spoorweg is nodig in deze optie, wat een gevaarlijk conflictpunt is en extra beveiligd moet worden.					
MOB-8	Mobiliteit	Verkeersveiligheid fietsers tijdens aanlegfase	Bij onderbreking Hogendijk ifv werken aan complex Hogendijk, gelegen buiten de bestaande spoorzate: De voorkeur is om een tijdelijk fietspad te voorzien tussen Hogendijk en het fietspad van Blikken voor fietsers komende van Kieldrecht. Voor de fietsverbinding met Doel is een aansluiting aan de andere zijde van de werfzone belangrijk. De voorkeur is om hier ook een tijdelijke afgescheiden verbinding te maken tussen Hogendijk en de plaats waar het fietspad van Blikken van kant wisselt. Met deze bijkomende verbinding wordt vermeden dat fietsers Blikken tweemaal moeten oversteken. Indien deze laatste verbinding niet gerealiseerd kan worden zonder een kruising met werfverkeer, dan moeten de tijdelijke oversteekplaatsen in Blikken beveiligd worden.	A	Nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
MOB-9	Mobiliteit	Verkeersveiligheid fietsers tijdens aanlegfase	Bij onderbreken fietspad Blikken tijdens werken met onderbreking van het spoor langs Blikken In het voorstel van de opeenvolging der werken moeten fietsers een lange omleiding volgen deels langs weliswaar mooie en rustige wegen, maar deze hebben een negatief effect op het sociaal veiligheidsgevoel van bepaalde fietsers en een grote omrijfactor. De auto's krijgen in het voorstel het voordeel van het gebruik van nieuw aangelegde infrastructuur in plaats	A	Nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			van omgeleid te worden. Vertrekkende vanuit het STOP-principe zijn er volgende opties om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren: (1) Er wordt een tijdelijke fietsverbinding naast de nieuwe infrastructuur gelegd zodat fietsers geen kilometers moeten omrijden. (2) Het lokaal autoverkeer naar Doel en fietsers maken gebruik van de nieuwe infrastructuur. Havengerelateerd verkeer wordt via de R2 afgeleid met uitzondering van bedrijven met toegang langsheen Blikken.					
MOB-10	Mobiliteit	Verkeersveiligheid fietsers tijdens exploitatiefase	Ter hoogte van de aansluiting van de WOW met de Schoorhavenweg ontstaat een conflictpunt met de fietsers op het dubbelrichtingsfietspad. Het verkeersveiligheidsrisico kan verminderd worden door: (1) Het plaatsen van verkeerslichten met een drukknop voor fietsers. (2) Het plaatsen van oranje knipperlichten op de WOW met een bord dat wijst op het kruisen van een dubbelrichtingsfietspad.	E	Nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
MOB-11	Mobiliteit	Verbinding tussen Kieldrecht en Doel	De knip in de Middenstraat en de versmalling van Oud Arenberg kunnen pas uitgevoerd worden op het moment dat de Dreefstraat is aangesloten op de Nieuwe Dijkstraat/complex Hogendijk als verbinding tussen Kieldrecht en Doel	E	Nee	Harde randvoorwaarde in volgorde uitvoering werken		

Code	Discipline	Te milderende effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
MOB-12	Mobiliteit	Verkeersveiligheid fietsers tijdens de aanlegfase 2 van Polderheuvel	Om veilig fietsverkeer en kruising van vrachtwagens met grond voor de Polderheuvel toe te laten, is de realisatie van een ongelijkgrondse kruising of een gelijkgrondse kruising noodzakelijk met een conflictvrij verkeerslicht.	A	Neen	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
GEL-1	Geluid en trillingen + Mens Gezondheid	Geluid aanlegfase: werfactiviteiten	Breekactiviteiten en werking van beton- en asfaltcentrales zijn niet toegestaan tijdens de nachtperiode (22h - 7h); graaf- en dumperwerken zijn evenmin toegestaan tussen 22 en 7h	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
GEL-2	Geluid en trillingen + Mens Gezondheid	Geluid aanlegfase: eventuele breekinstallatie	Indien het inzetten van een breekinstallatie nodig is, zijn extra maatregelen naar afscherming rond de breekinstallatie nodig, namelijk het voorzien van een lokale afscherming rond de breekinstallatie met een akoestische wand of een akoestisch gelijkwaardig alternatief die voor akoestische afscherming richting polder (natuurgebieden en woningen) zorgt.	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 1 (Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP stelt dat de impact tijdens de aanlegfase op de omgeving tot een minimum moet worden beperkt. Er wordt specifiek melding gemaakt van het beperken van geluid.	

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
GEL-3	Geluid en trillingen + Mens Gezondheid	Geluid aanlegfase: werfactiviteiten	Het onderbroken gedeelte van de buffer wordt beperkt door het gefaseerd uitvoeren van de bestaande afbraak en heropbouw van de nieuwe buffer. De werkzaamheden voor de aanleg van de westelijke ontsluitingsweg en het langs gelegen spoor t.h.v. Putten Weiden kan pas starten na aanleg van de nieuwe bufferdijk, zodat deze werkzaamheden afgeschermd kunnen gebeuren. De voorbereidende werken aan de buffer en de fietstunnels kunnen wel plaatsvinden.	A	nee	Harde randvoorwaarde in volgorde uitvoering werken	Artikel 6.1 (Bufferlandschap ter hoogte van Putten Weiden en Putten West) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP geeft de fasering weer van de werken aan de bufferdijk tov werken aan de WOW.	
GEL-4	Geluid en trillingen + Mens Gezondheid	Geluid werfverkeer	- De aan- en afvoer van materiaal (met uitzondering van uitzonderlijke transporten) dient gerealiseerd te worden tijdens de dag- en avondperiode (7h-22h) en maximaal langs het bestaande hoofdwegennetwerk en havenwegen. - Werfverkeer niet door woonstraten voor zover er alternatieven beschikbaar zijn.	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
GEL-5	Geluid en trillingen + Mens Gezondheid	Trillingen werfverkeer	Werfwegen en andere aanvoerwegen in goede staat houden (geen putten, wegverzakkingen en/of andere oneffenheden).	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BOD-1	Bodem	Structuurwijziging	- Maximaal werken vanop/-in zones die momenteel verhard zijn of die in de toekomst zullen verhard worden (werkzones zo mogelijk af te palen); - Werfzones en stapelplaatsen vermijden op gronden die gevoelig zijn voor verdichting; - Bodemverdichting in de mogelijks gevoelige zone tegengaan door machines te gebruiken met een groot contactoppervlak en/of door met rijplaten te werken;	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te milderen effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compen- satie- maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			- Desgevallend na afloop van de werken de bodemverdichting ongedaan maken door de grond te diepwoelen					
BOD-2	Bodem	Profielwijziging	De bovenste laag van de uitgegraven bodem wordt aangewend als bovenste grondlaag voor nieuwe onverharde terreinen (tenzij dit omwille van toekomstige natuurdoelen niet wenselijk is)	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BOD-3	Bodem	Wijziging bodemkwaliteit door verspreiding PFAS-houdend stof	Om stofvorming te vermijden tijdens de aanlegfase zijn onderstaande maatregelen nodig: - Vochtig houden van het terrein aan de hand van besproeiing - Verharde werfwegen borstelen en nat vegen - Onverharde werfwegen besproeien - Vrachtwagens die buiten de werfzone komen: grond in laadbak afdekken met zeil - Indien gegraven wordt in een zone met een sterke PFAS-verontreiniging*: actieve luchtmetingen uitvoeren. Hierbij kan als drempel de ondergrens van 0,4 ng/m³ lucht gebruikt worden, naar analogie met het tijdelijk toetsingskader dat opgesteld werd voor de Oosterweel luchtmetingen. *Om die 'sterke' verontreiniging met PFAS te concretiseren zal het tijdelijk handelingskader voor PFAS-houdende bodemmaterialen bij grondverzet van 07/07/2023 worden gebruikt en meer specifiek de waarden die benoemd zijn voor vrij gebruik van bodem:	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			§2. Bodemmateriële concentraties van PFOS, PFOA of PFAS bevatten die lager zijn dan of gelijk zijn aan de volgende waarden, kunnen vrij gebruikt worden als bodem: 1° voor PFOS: 3,0 µg/kg ds; 2° voor PFOA: 2,0 µg/kg ds; 3° voor de som van de gemeten PFAS: 8 µg/kg ds					
BOD-4	Bodem	Wijziging bodemkwaliteit	Calamiteiten tijdens de aanlegfase vermijden: - Goed onderhoud van voertuigen en machines; - Onderhoud voorzien op daarvoor voorziene en uitgeruste plaatsen en dit niet in directe nabijheid van open waterlopen; - Het vullen van machines met brandstof dient te gebeuren met pistoolvullers die automatisch stoppen bij een gevulde tank; - Het tanken moet gebeuren met de nodige omzichtigheid, op één of meerdere centrale plaats(en) die van een vloeistofdichte verharding voorzien zijn; - Het gebruik van vaten en jerrycans zoveel mogelijk vermijden; indien ze toch gebruikt worden, moeten ze voorzien zijn van goede schenktuiten en flexibele vulslangen; - Waar mogelijk gebruik maken van milieuvriendelijke smeeroliën en vetten (bvb. biologisch afbreekbare olie)	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
LUCH-1	Lucht + Mens gezondheid	Emissies NO _x en CO ₂ door werfactiviteiten en werfverkeer	Maatregelen om emissies te beperken: - Voor die transporten welke eenvoudig m.b.v. vrachtwagens kunnen uitgevoerd worden vermijden dat gebruik gemaakt zou worden van tractoren, gezien de emissies van deze laatste aanzienlijk hoger zijn (uiteraard tenzij die tractoren door het nemen van de aangepaste maatregelen slechts vergelijkbare emissies zouden veroorzaken bv tractoren aangedreven op aardgas). - De off road werktuigen in de werfzone hebben minimaal stage IV motoren of beter, waarvan de SCR werkt. Voor transporten over langere afstand (tot buiten het projectgebied) wordt gebruik gemaakt van vrachtwagens en niet van tractoren	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
LUCH-2	Lucht + Mens Gezondheid	Stofvorming door werfactiviteiten en werfverkeer	Maatregelen i.k.v. minimaliseren van stofvorming - Dagelijkse opvolging m.b.t. visuele vaststelling van stofvorming en ingrijpen indien vereist; - Gebruik van verharde werfwegen die gereinigd kunnen worden; - Frequentie van reiniging van werfwegen en verharde terreinen van de betoncentrales aanpassen in functie van verontreinigingstoestand; - Gebruik van natte veegwagens i.p.v. droge; - Bevochtigen van werfzones en -wegen bij stofvorming; - Gebruik van wielwasinstallatie op die locaties en/of werfperiodes waarbij wegrijdende vrachtwagens de (werf)wegen te sterk verontreinigen; - Bij langdurige opslag van grond deze bezaaien, toepassen korstvormer, bevochtigen bij stofontwikkeling of afdekken; - Bij de aanleg van buffers deze zo snel mogelijk inzaaien;	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te milderen effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			- Toepassen van verneveling bij sloopwerken (enkel die machines in te zetten die voorzien zijn van eigen vernevelingssysteem); - Bij eventuele accidentele emissies (bvb problemen met cementsilo's bij een eventueel voorziene tijdelijke betoncentrale) kan de impact beperkt worden door zo snel mogelijk gemorste stoffen op te ruimen; - De keuze van de locatie van de betoncentrale is van groot belang, waarbij voldoende afstand moet gehouden worden tot de omliggende bewoning om impact van stofemissies te beperken en hinder te vermijden. De minimale afstand tussen een betoncentrale en de meest nabijgelegen bewoning bedraagt 200 m. voor de aanvoer van grondstoffen moet ingezet worden op een zo groot mogelijke aanvoer d.m.v. scheepvaart.					
W-001	water	Vermindering grondwaterkwantiteit door bemaling	Om de impact van bemaling te milderende, zodat het negatief effect op de grondwaterkwantiteit verkleint, wordt voorgesteld om de bemalingsduur te beperken, dus niet langer dan nodig, waardoor eveneens het volume kan beperkt worden.	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota en formulier F3 van de omgevingsvergunning)		
W-002	water	Risico op wijziging oppervlakte-/ en grondwaterkwaliteit	Calamiteiten die kunnen zorgen voor verontreiniging maximaal tegengaan door preventieve maatregelen: - Goed onderhoud van voertuigen en machines - Onderhoud voorzien op daarvoor voorziene en uitgeruste plaatsen en dit niet in directe nabijheid van open waterlopen - Het vullen van machines met brandstof dient te gebeuren met pistoolvullers die automatisch stoppen bij een gevulde tank - Het tanken moet gebeuren met de nodige omzichtigheid	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
BIO-1	biodiversiteit	Ecotoop en habitatwijziging (inname waardevolle ecotopen) + Visuele en geluidsverstoring	De werkzaamheden moeten in bepaalde zones buiten het broedseizoen (periode van 15 maart tot 31 juli) gebeuren: - Voor het gedeelte ter hoogte van Spaans Fort wordt een volgorde der werken uitgewerkt. Deze is als volgt: - o De werken aan de nieuwe westelijke ontsluitingsweg kunnen jaarrond doorgaan - o Zo lang de werfmachines niet boven de huidige Bufferdijk uitreiken kunnen de ophogingswerken aan de Bufferdijk jaarrond uitgevoerd worden - o In de 1ste winter voorafgaand aan de werken van de ophoging van de Bufferdijk zal er een bufferlichaam geplaatst worden op het hoogste punt van de huidige Bufferdijk van 4 m hoog om visuele verstoring en geluidsverstoring af te schermen voor de aanwezige populaties ten westen van de Bufferdijk - o Hetzelfde principe wordt toegepast om de verder ophoging tot 18 mTAW te realiseren. Het bufferlichaam moet steeds in de winter opgetrokken worden zodat het broedseizoen minimaal verstoord wordt door de werkzaamheden - Drijdijk voor de afgraving van de aarden bufferdijk voor de bocht van de primaire weg en de constructie van de holle dijk en de werkzaamheden aan de fietsverbinding. Het plaatsen van de verticale grondwater remmende wanden moet ook buiten het pleisterseizoen plaatsvinden (dus deze niet van 15 oktober tot 31 juli). Het gebied is te klein om nog plaats te bieden aan pleisteraars als deze werken bezig zijn.	A	nee	Harde randvoorwaarde volgorde der werken (zie hfdst 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te milderen effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compen- satie- maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			- In Putten Weiden en Putten West is noodzaak om te werken buiten het broedseizoen gerekend van 15 maart tot 31 juli (vroeger dan 1 april omwille van weidevogels). De werken voor de aanpassing van de Bufferdijk gebeuren ook bij voorkeur voorafgaand aan de werken aan de primaire weg en spoorweg, zodat die laatste werken al gebufferd worden door de nieuwe Bufferdijk/holle dijk. - In de plas van C59 moet het broedeiland verlegd worden naar het noorden voorafgaand aan de start van de werkzaamheden voor de WOW.					
BIO-2	biodiversiteit	Compensatie inname waardevolle ecotopen en verboden te wijzigingen vegetaties (rietvegetaties)	Aanleg rietkragen in Doelpolder zuid en in baangrachten langs Oud-Arenberg ten westen van Hof ter Walle	A	ja	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-3	biodiversiteit	Compensatie inname waardevolle ecotopen en verboden te wijzigingen vegetaties	Compensatie verlies aan poelen thv Spaans Fort door aanleg nieuwe poelen boven op de bufferdijk	A	ja	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-4	biodiversiteit	Compensatie inname waardevolle ecotopen en verboden te wijzigingen vegetaties	Verplaatsen orchideeën en duizendguldenkruid naar de flank van de bufferdijk bij Drijdijk	A	ja	Harde randvoorwaarde volgorde van werken, (zie hoofdstuk 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
BIO-5	biodiversiteit	Compensatie inname waardevolle ecotopen en verboden te wijzigingen vegetaties + visuele en geluidsverstoring	Om verstoring van het broedeiland van Kluut t.h.v. C59 te vermijden, dient dit <u>voorafgaand</u> verplaatst naar het noorden, tot ruim buiten de verstoringsafstand van de werken. De verplaatsing van het eiland vindt plaats buiten het broedseizoen voor weidevogels zijnde van 15 maart tot 31 juli	A	ja	Harde randvoorwaarde volgorde van werken, (zie hoofdstuk 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-6	biodiversiteit	Compensatie inname waardevolle ecotopen en verboden te wijzigingen vegetaties + visuele en geluidsverstoring	De maatregelen om verstoring te vermijden tijdens de exploitatiefase als gevolg van verstoring door spoorverkeer is reeds genomen voorafgaandelijk aan de aanlegfase (zie BIO-5). Hiermee is deze maatregel in functie van mildering tijdens de exploitatiefase reeds genomen. Dit is een blijvende maatregel.	E	ja	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-7	biodiversiteit	Inname leefgebied + visuele en geluidsverstoring bruine kiekendief	Inrichten weidevogelgebied en foerageergebied bruine kiekendief in Doelpolder Zuid	A	ja	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-8	biodiversiteit	Inname leefgebied rugstreeppad	Afvangen rugstreeppadden voorafgaandelijk aan het inrichten van toekomstig leefgebied. De afvangst wordt gestart in het voorjaar (maart) en zal blijvend uitgevoerd worden (2-wekelijks) tot en met oktober.	A	nee	Harde randvoorwaarde volgorde werken (zie hfdst 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-9	biodiversiteit	Versnippering en barrièrewerking rugstreeppad	Faunatunnel rugstreeppad ter hoogte van Spaans Fort:	A	ja	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
								
BIO-10	biodiversiteit	Visuele en geluidsverstoring	In Drijdijk: de populierenrijen langs Drijdijk rooien op het moment dat de nieuwe bomen op de bufferdijk hoog genoeg zijn (rekening houdende met schoontijd) en hoogstens vervangen door een lagere boomsoort (één boom per 12 m) ter compensatie van de verstoring vanwege de abelenrijen op de Bufferdijk.	E	ja			Onderdeel van beheerplan ANB
BIO-11	biodiversiteit	Verstoring	In Putten Weiden en Putten West: - Versmalling Oud Arenberg naar 4 m breed en uitbouwen rietkragen in de noordelijke en zuidelijke baangrachten in Putten West en zuidelijke baangracht in Putten Weiden (met uitzondering van de 2 zuidelijke uitwijkstroken); - De elektriciteit luchtlijn van Oud Arenberg in Putten West en Putten Weiden wordt afgebroken en ondergronds voorzien en de straatverlichting van Oud Arenberg wordt verwijderd; - Verwijderen verharding zuidelijk deel Middenstraat en vervangen door gefundeerd gras; - Het noordelijk deel van de Middenstraat wordt omgevormd tot een 4 m breed fietspad waarlangs lokaal vervoer kan passeren en de bochten worden onthard; - Plaatsing tractorsluis in het noorden van de Middenstraat om geen doorgaand verkeer mogelijk te maken.	E	ja	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
BIO-12	biodiversiteit	Inname leefgebied + Versnippering en barrièrewerking Argusvlinder	Flankerende maatregel strategie beheer Argusvlinder (en de groep meeliftende soorten): een nog gericht en gedifferentieerder beheer van (potentieel) geschikte terreinen in de Functionele Ecologische Eenheid (FEE). Hiervoor is heel wat studiewerk aan de orde. Op de kortst mogelijke termijn worden volgende aspecten gerealiseerd: 1. het opzetten van wetenschappelijk onderzoek in het Havengebied en op de Polderdijken in voldoende hoge resolutie naar de interactie tussen ecotoopkwaliteit en het actuele voorkomen van Argusvlinder 2. het SBP voor Argusvlinder aanpassen o.b.v. de nieuw verkregen inzichten 3. het formuleren van concrete inrichtings- en beheermaatregelen	A	nee			Flankerende acties beheer Argusvlinder haven/Wase polders
BIO-13	biodiversiteit	Versnippering en barrièrewerking en lichtverstoring vleermuizen	Vleermuisvriendelijke verlichting of bijkomende verwijdering van verlichting, in het bijzonder langs vliegroutes.	E	nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 1 (Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur) en artikel 2 (Gebied voor weginfrastructuur) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP stellen dat de ecologische impact van de verlichting moet beperkt worden. Eenzelfde passage is terug te vinden in de artikels 5.1, 6.1, 7.1 en 8 die gaan over het bufferlandschap.	

Code	Discipline	Te milderen effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
BIO-14	biodiversiteit	Nestverstoring oeverwaluw	Voor oeverwaluw mogen van 1 april tot 31 juli geen zandstocks of afgravingen worden aangelegd met rechte wanden om kolonisatie te vermijden. Dat geldt voor het gehele projectgebied WOW. Alternatief is om op plaatsen waar dit wel wenselijk is een zandstock te voorzien waar ze tijdens het broedseizoen terecht kunnen. Indien deze soort zich toch op een ongewenste zandstock zou vestigen, dient een zone van 50 m rondom de nestplaats afgebakend te worden en dienen de werken daar gestaakt te worden tot 15 augustus. Anderzijds moeten er ook voorzorgsmaatregelen getroffen worden om de verstoring in de omgeving zo veel als mogelijk te beperken.	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-15	biodiversiteit	Visuele verstoring werfverlichting en wegverlichting	De werfverlichting is enkel waar noodzakelijk, gericht op de haven (weg van de polder) en zo opgesteld dat ze vanuit de polder wordt afgedekt door de Bufferdijk. De nieuwe primaire weg wordt enkel verlicht ter hoogte van op- en afritten. Die is gericht op de haven (weg van de polder) en zo opgesteld dat ze vanuit de polder wordt afgedekt door de Bufferdijk. De (schaarse) verlichting in Putten West langs Oud Arenberg wordt verwijderd. De nieuwe fietspaden worden niet verlicht. De Nieuwe Dijkstraat en Engelsesteenweg krijgen gerichte armaturen, die zo laag mogelijk zijn opgesteld en een minimale tussenafstand van 70 m hebben, overeenkomstig de situatie vandaag.	A/E	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 1 (Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur) en artikel 2 (Gebied voor weginfrastructuur) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP stellen dat de ecologische impact van de verlichting moet beperkt worden. Eenzelfde passage is terug te vinden in de artikels 5.1, 6.1, 7.1 en 8 die gaan over het bufferlandchap.	

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compen-satie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
BIO-16	biodiversiteit	Bescherming en behoud waardevolle graslanden en grazige bermen	Basis leggen voor herontwikkeling graslanden als botanisch rijk en als leefgebied: - Om het bijzondere, kenmerkende aspect van enigszins kalkrijke zandige bodems in de haven zo veel mogelijk te behouden moeten de bermen langs wegen, fietspaden en spoorwegen en de bufferdijktaluds minstens de bovenste 50 cm met de lokale opspuitzanden op de restgronden in het projectgebied of aanliggende zones afgewerkt worden. Het gebruik van teelaarde (fosfaatrijke, “zwarte” grond van de toplaag van landbouwgebruikspcelen of tuinzones) voor deze afwerking is verboden.	A	nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-17	biodiversiteit	Bescherming en behoud waardevolle graslanden en grazige bermen	Basis leggen voor herontwikkeling graslanden als botanisch rijk en als leefgebied: - In het beplantingsplan wordt voorzien om ook zones met bloemrijke ruigtes, struiken bomen(groepjes) met daaronder beschaduwde zomen en mantels te voorzien en te onderhouden nabij de grazige bermen van de primaire weg, de fietspaden en de spoorinfrastructuur. Deze vormen met de schralere zones een variabel habitat voor de soorten van deze graslanden (paraplu-soort Argusvlinder).	A	nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
BIO-18	biodiversiteit	Bescherming en behoud waardevolle graslanden en grazige bermen	Verplaatsen beschermde plantensoorten: - De orchideeën en de beide soorten duizendguldenkruid zullen verplaatst worden naar de flank van de Bufferdijk bij Drijdijck, die niet beschaduwd wordt door de abelen .	A	nee	Harde randvoorwaarde volgorde werken (zie hoofdstuk 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
BIO-19	biodiversiteit	Bescherming en behoud waardevolle graslanden en grazige bermen	Beperken invloed grondwaterverlaging bij bemaling door te werken met wanden die grondwater remmend zijn.	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota en de bemalingsnota van de omgevingsvergunning)		
LEA-01	landschap, erfgoed en archeologie	Wijziging perceptieve kenmerken	Polderheuvel: grondophoging in de eerste stap maximaal langs de WOW te voorzien, als verderzetting van de zuidelijke bufferdijk. Hierbij dient een minimale hoogte van +14mTAW aangehouden te worden. Verdere ophoging in volgende stap is voorzien tot 30mTAW.	A	nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 7.1 (Bufferlandschap ter hoogte van Putten Hoog) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP laat stockage van grondoverschotten toe. De minimumhoogte van de buffer werd eveneens vastgelegd.	
LEA-02	landschap, erfgoed en archeologie	Wijziging perceptieve kenmerken	De bomenrijen en overige beplanting op/langs de bufferdijk, voor die delen van de bufferdijk die niet in latere fase verder worden opgehoogd (Spaans Fort en Polderheuvel), worden in het eerste plantseizoen na realisatie van de bufferdijk aangeplant. De bomenrijen langs de Nieuwe Dijkstraat en Engelsesteenweg worden in de eerste fase van de werken aangeplant, in het plantseizoen na de aanleg van de wegenis.	A	nee	Harde randvoorwaarde volgorde werken (zie hoofdstuk 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 2 (Gebied voor weginfrastructuur) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP en artikel 5.1 (Bufferlandschap ter hoogte van Drijdijk en Spaans fort) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP omschrijven de fasering van de beplanting.	

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
LEA-03	landschap, erfgoed en archeologie	Wijziging perceptieve kenmerken	De opbouw van de nieuwe bufferdijk dient zo snel mogelijk na afbraak van de bestaande bufferdijk te gebeuren, waarbij de afbraak en opbouw aan de bufferdijk gefaseerd dienen te gebeuren, richtinggevend over een afstand van max. 500m, zodat het onderbroken gedeelte beperkt blijft.	A	nee	Harde randvoorwaarde volgorde werken (zie hoofdstuk 8.4 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 7.1 (Bufferlandschap ter hoogte van Putten Hoog) van de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP laat stockage van grondoverschotten toe. De minimumhoogte van de buffer werd eveneens vastgelegd.	
MR-001	mens ruimte	Ruimtelijke structuur en wisselwerking ruimtelijke context	De nodige omleidingen/aanpassingen van de recreatieve wandel- en fietsroutes die (tijdelijk) beïnvloed worden gedurende de aanlegfase dienen voorzien te worden	A	nee	Specifieke voorwaarde uitvoeringswijze werken (zie hoofdstuk 8.3 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)		
MR-002	mens ruimte	Ruimtebeleving	Hinder naar de omgeving toe kan geminimaliseerd worden door naar omwonenden en andere gebruikers in de omgeving van het projectgebied voldoende en duidelijk te communiceren en informeren m.b.t. de voortgang van de werken. In de eerste plaats dienen een doordachte opeenvolging van de werken (bv. tijdelijke verkeersafwikkeling voor fietsers) en een optimale werforganisatie (bv. toegankelijkheid voor hulpdiensten) er voor te zorgen dat alles zo vlot mogelijk verloopt. De communicatie over de voortgang van de werken aan de WOW bestaat enerzijds uit een aantal overkoepelende initiatieven en anderzijds uit maatwerk voor specifieke doelgroepen: - Op een overkoepelend niveau dient er een website te komen waar iedereen die dat wenst op elk	A	nee	Communicatievereisten worden verankerd in de omgevingsvergunning (zie hoofdstuk 8.2 van de verantwoordingnota)		

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
			moment de actuele stand van zaken voor de WOW kan terugvinden. Dit kan een bestaande website zijn (bv cpeca.be) of een nieuw uit te werken site. Daarnaast is er een contactpunt nodig, waar iedereen per email of via een invulformulier terecht kan met vragen. Het contactpunt moet tijdens de kantooruren (9 tot 5) ook telefonisch bereikbaar zijn voor dringende vragen. - Daarnaast is er op maat gesneden communicatie aangewezen voor een aantal doelgroepen, met informatie over mogelijke hinder, over bereikbaarheid / wegomlegging enzovoort. Belangrijk zijn de omwonenden en de bedrijven die langs de WOW gelegen zijn. Maar het gaat evenzeer om gebruikers van de huidige ontsluiting, bijvoorbeeld fietsers, (internationale) vrachtwagentransporteurs, spoorbedrijven of hulpdiensten. De initiatiefnemer moet hiertoe nauw samenwerken met de aannemer en voldoende oog hebben voor alle stakeholders. Er is ten minste tweewekelijks overleg tussen initiatiefnemer, aannemer en eventueel andere betrokken partijen (lokaal bestuur, Port of Antwerp-Bruges, hulpdiensten,...) nodig om de bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en communicatie goed af te stemmen. Hierboven is beschreven wat het minimum aan communicatie over voortgang en fasering van de werken is, maar het staat de initiatiefnemer, aannemer of andere partijen uiteraard vrij om aanvullende communicatie-initiatieven te nemen.					
MR-003	mens ruimte	Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Goede verlichting / daglichttoetreding in de tunnel zodat er een goede overgang is van daglicht naar de verlichting in de tunnel. 's Avonds moet ook het fietspad richting de tunnel, dus de open bakconstructie langs de kant van de haven, goed verlicht zijn zodat er geen schaduwen en donkere plekken op het fietspad vallen. Dit geeft een veilig gevoel.	E	Nee	Onderdeel van te vergunnen project (zie hoofdstuk 8.1 van de verantwoordingsnota van de omgevingsvergunning)	Artikel 9 (Verbinding voor langzaam verkeer) bevat specifiek bepalingen voor tunnels.	

Code	Discipline	Te mildereren effect	Maatregel	Fase Aanleg of Exploitatie	Compensatie-maatregel	Verankering in omgevingsvergunning	Verankering in RUP	Flankerende maatregel
MR-004	mens ruimte	Ruimtegebruik en gebruikskwaliteit	Om opbrengstverlies ter hoogte van de landbouwpercelen binnen Doelpolder Zuid die vernatting zullen ondervinden te compenseren (uitgezonderd de percelen die effectief voor de benodigde natuurcompensaties van WOW dienen), wordt voor de percelen die geregeld worden via eenjarige pachten voorgesteld om de jaarlijkse pachtovereenkomst aan te passen aan de terreinsituatie (opbrengstverlies door vernatting).	E	nee			Onderdeel van de pachtovereenkomst

Figuur 28. Opsomming maatregelen per MER-discipline met aanduiding van doelstelling en verankering (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

5.2 Aandachtspunten uitvoeringsfase

De realisatie van de WOW op het terrein heeft een impact op de omgeving. Met volgende elementen dient hierbij rekening te worden gehouden:

- bereikbaarheid van de huidige bedrijven en aangelanden;
- beperken van de onderbreking van het (hoofd)spoor;
- knippen van bestaande wegen en aanbieden van alternatieve verbindingen;
- werftransport en grondverzet;
- beperken van impact op de omgeving.

Er wordt geen fasering vastgelegd inzake de realisatie van dit project, zoals artikel 23, 13° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten mogelijk maakt.

De werken worden wel uitgevoerd in verschillende stappen teneinde de hinder te beperken. De aanlegfase zal ongeveer drie jaren in beslag nemen. Bepaalde werken zullen eerst uitgevoerd moeten worden alvorens andere kunnen starten. In elke stap wordt voor alle vervoersmodi de meest optimale verkeersafwikkeling vooropgesteld en staat de bereikbaarheid van de omgeving en het gebruik van de infrastructuur voorop. Tevens gebeurt afstemming met andere wegenwerken in de omgeving, welke een invloed kunnen hebben op de verkeersafwikkeling in de ruimere omgeving. Hoewel de WOW als een op zichzelf staand project is opgevat, wordt wel reeds rekening gehouden met de gebeurlijke realisatie van CCL in de loop van de uitvoeringsfase.

De uitvoerder kan naar eigen goedgevoelen de werkzaamheden opdelen, in functie van zijn activiteiten, zolang maar rekening wordt gehouden met bovenstaande harde randvoorwaarden, afkomstig uit het MER.³² In het kader van de gunning zal de inschrijver deze opdeling verder moeten uitwerken met bijzondere aandacht voor de gestelde randvoorwaarden met betrekking tot bereikbaarheid, hinder naar de omgeving... Naast het beperken van de bouwperiode staat voor de overheid kwaliteit van uitvoering centraal. De te kiezen contractvorm moet het mogelijk maken de uitvoeringsplanning mee aan te sturen en indien nodig bij te sturen.

De eisen met betrekking tot de uitvoeringsmodaliteiten van de werf worden opgenomen in het bestek van de werken. Deze eisen hebben betrekking op de wijze waarop de werf georganiseerd wordt en de organisatie van communicatie (op het terrein en via andere kanalen) naar de omwonenden en de gebruikers van de infrastructuur. De veiligheid van alle weggebruikers staat centraal. De bereikbaarheid en de toegankelijkheid van de aanpalende percelen is eveneens een belangrijk item dat in het bestek beschreven wordt en waaraan de toekomstige aannemer dient te voldoen. Samenwerking met de verschillende betrokken partijen zoals stads- en gemeentebesturen, vervoeraanbieders, wegbeheerders... is cruciaal. De werken op het onderliggende wegennet worden ingepland, rekening houdende met de bereikbaarheid en omleidingen voor fietsers.

Figuur 28 geeft aan welke maatregelen als harde randvoorwaarden worden verankerd in de omgevingsvergunning. De lijst geeft ook telkens het te milderen effect aan. Verder wordt ook nog

³² SHIP (2025) MER WOW

toegevoegd of het een natuurcompensatie betreft of niet (kolom 6). Daarenboven wordt aangeduid of de maatregel uit deze lijst ook nog eens in het RUP wordt verankerd (kolom 8).

Overeenkomstig artikel 44, eerste lid, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten komt een projectbesluit te vervallen indien de werken ter uitvoering van het projectbesluit worden onderbroken gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren. De overheid die het projectbesluit heeft vastgesteld, kan deze vervaltermijn evenwel op gemotiveerde wijze verlengen.

Twee onderdelen van de uitvoering van de werken voor het projectbesluit WOW -de ophoging van de polderheuvel en de buffer aan het Spaans Fort- zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van uitgegraven bodem. Gelet op de aanwezigheid van een groot globaal grondoverschot van werken in de omgeving, zoals van de Oosterweelverbinding, diverse havenprojecten (bijvoorbeeld bouwen van kaaimuren en verdiepingsbaggerwerken in dokken) en het uitgraven van het Tweede Getijdendok op de Linkerscheldeoever, is een afstemming met andere projecten noodzakelijk om grondoverschotten van deze projecten te kunnen laten leveren. Daardoor kan de uitvoering van de werken ter realisatie van het projectbesluit WOW mogelijks worden onderbroken voor een langere periode dan drie opeenvolgende jaren.

In het MER WOW wordt met betrekking tot de inrichting van Doelpolder Zuid gesteld:

“Bij de inrichting van Doelpolder Zuid als compensatie voor de WOW zijn volgende werkzaamheden voorzien:

- Op korte termijn, voorafgaand aan de innames door het project WOW aanlegfase:
 - Kiekendiefvriendelijke teelten over een oppervlakte van 8,78 ha.
- Op middellange termijn, ten laatste uitgevoerd 10 jaar na aanplant van de abelen op de Bufferdijk. Dan gaat namelijk de verstoring van de bomen op weidevogels uit en verliest Putten West aan oppervlakte onverstoorde weidevogelgebied. Uiteraard kan de inrichting als weidevogelgebied ook vroeger, bv. als voor CCL of voor een ander project compensatie van weidevogelgebied nodig is. Zo kunnen de inrichtingswerken gecombineerd verlopen.
 - Voorzien in een omzetting van de percelen van akker naar (verlaagd gelegen) permanent grasland en de aanleg van een omvangrijke rietkraag in functie van nieuw foerageergebied bruine kiekendief.
 - Een voldoende grote oppervlakte percelen wordt optimaler ingericht als (vochtig tot nat) weidevogelgebied. Een aantal centraal daarin gelegen percelen worden verlaagd om ze natter te krijgen en ze krijgen een microreliëf met laantjes. Er worden kleiwanden in de ondergrond aangebracht aan de zuidzijde en aan de noordzijde van het weidevogelblok en er worden grachten gestuwd. Het geheel wordt omrasterd met een (elektrisch) weidevogelraster dat efficiënt is tegen lopende/kruipende roofdieren.
 - Deze 9,6 ha zijn ook meteen foerageergebied bruine kiekendief.”

Ook voor dit onderdeel is een onderbreking van meer dan drie jaar een mogelijkheid.

Om alsnog de uitvoering mogelijk te maken van de werken voor het projectbesluit WOW, die afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van uitgegraven bodem en de inrichting van Doelpolder Zuid eventueel wordt gecombineerd met inrichtingswerken voor CCL, wordt de vervaltermijn van artikel

44, eerste lid, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten voor het projectbesluit WOW verlengd tot een onderbrekingstermijn van tien opeenvolgende jaren.

5.3 Input uit adviezen en openbaar onderzoek

De input uit de adviesronde bij het voorontwerp projectbesluit wordt opgesomd en beantwoord in de antwoordennota bij de adviesronde. De antwoordennota (adviesronde) maakt deel uit van dit projectbesluit.

De veiligheidsvoorschriften van Elia worden overgemaakt aan de aannemer voor de start van de werken.

Volgende vraag wordt overgemaakt aan de aannemer voor de start van de werken.

“De geleiders van een bovengrondse hoogspanningslijn kunnen zowel horizontaal als verticaal bewegen. Voor vaste constructies en bij de uitvoering van werken in de nabijheid van bovengrondse hoogspanningslijnen gelden veiligheidsafstanden zoals onder meer bepaald in Boek 3 van het KB van 8 september 2019 betreffende de installaties voor transmissie en distributie van elektrische energie, Deel 2, Hoofdstuk 2.11, onderafdeling 2.11.1, Deel 7, Hoofdstuk 7.1, onderafdeling 7.1.3.6 en Deel 9, Hoofdstuk 9.3, onderafdeling 9.3.1. - 9.3.2.1. - 9.3.2.2. - 9.3.2.3. - 9.3.3.1. - 9.3.3.2. - 9.3.4.1. - 9.3.4.2. - 9.3.4.3. - 9.3.4.4. - 9.3.5.1. - 9.3.5.2. - 9.3.5.3. - 9.3.5.4. - 9.3.5.5. - 9.3.5.6 en 9.3.6.1 (Algemeen Reglement op de Elektrische Installaties). De hoogtebeperking die hieruit volgt wordt door meerdere factoren bepaald (o.a. het type van de verbinding en de kabel, de afstand tussen 2 pylonen, omgevingsvariabelen wind en temperatuur, de belasting op de hoogspanningslijn), zodat wij geen globaal cijfer kunnen opgeven. Per project voeren wij waar noodzakelijk gratis een hoogtemeting uit, teneinde een gedetailleerd advies te kunnen formuleren.

Als algemene regel wordt minstens in een strook van 25 meter langs beide zijden vanuit de as van de hoogspanningslijn rekening gehouden met mogelijke beperkingen. Bij de vaste constructies horen ook de constructies bovenop daken zoals liften, airco, zonnepanelen en schoorstenen. Ook voor verlichtingspalen, reclameborden, tijdelijke constructies zoals tenten en wegneembare serres zijn de veiligheidsafstanden voor constructies van toepassing. Bij werken vragen wij bijzondere aandacht voor de opstelling van een bouwkraan, uitvoering van kraanwerken, hoogtewerkers, beton-pompen, stellingen, ladders, vrachtwagens met kipbak, heftrucks, ...). Dezelfde veiligheidsafstanden zijn van toepassing voor groenaanplanting onder en naast de hoogspanningslijnen. Naast de in acht te nemen veiligheidsafstanden t.o.v. de geleiders van een luchtlijn, is het eveneens belangrijk om rekening te houden met de aanwezige pylonen. Er zijn ook hier veiligheidsafstanden van toepassing naargelang de activiteit die errond uitgevoerd zal worden. Graafwerken, grondwaterbemaling, wijzigingen aan het niveau van het maaiveld, ... kunnen de stabiliteit van de pylonen in gevaar brengen en de funderingen en aardingslussen beschadigen. De pylonen dienen bovendien steeds toegankelijk te zijn voor onze medewerkers, voor controle en onderhoudswerkzaamheden.”

Een aanvullend advies werd verleend door het Agentschap Natuur en Bos op 18 januari 2024. Het Agentschap ging akkoord met de conclusie van de herwerkte passende beoordeling en de verscherpte natuurtoets en gaf gunstig advies (zie documentenbundel).

De input uit het openbaar onderzoek bij het ontwerp van projectbesluit wordt opgesomd en beantwoord in de antwoordennota bij het openbaar onderzoek. De antwoordennota (openbaar onderzoek) maakt deel uit van dit projectbesluit.

De wijzigingen aan het dossier sinds het ontwerp van projectbesluit beperken zich tot die wijzigingen vermeld in de antwoordennota bij het openbaar onderzoek. Naar aanleiding van adviezen, bezwaren en opmerkingen werden materiële fouten, spellingsfouten, vergeten woorden en verwijzingen vastgesteld in het ontwerp van projectbesluit en het ontwerp van MER dewelke werden rechtgezet.

In het licht van deze antwoordennota wordt hier volgende flankerende maatregel opgenomen “aan de wegbeheerder vragen om signalisatie aan te brengen aan de Pillendijk: verkeersbord C3 met onderbord uitgezonderd plaatselijk verkeer”.

Een aanvullend advies werd verleend door het Agentschap Natuur en Bos op 28 mei 2025. Het Agentschap voor Natuur en Bos heeft de documenten met de aangebrachte wijzigingen opnieuw doorgenomen en gaat uitdrukkelijk akkoord met de effectanalyses en de conclusies die zijn geformuleerd. Het Agentschap Natuur en Bos gaat onder meer akkoord met het feit dat de realisatie van een functioneel fietspad langs de Middenstraat geen negatieve impact heeft op de natuurdoelen ter plaatse, zoals uitgewerkt in de relevante natuurtoetsen. Het Agentschap Natuur en Bos geeft een uitdrukkelijk gunstig advies.

Vanuit het Agentschap Natuur en Bos wordt daarnaast evenwel ook een suggestie geformuleerd voor wat betreft de ligging van het functionele fietspad. Zo is het Agentschap Natuur en Bos van mening dat het behouden van de fietsverbinding langs Oud-Arenberg, volgens het oorspronkelijke traject, zoals voorzien in het ontwerp van projectbesluit, nóg meer aanbevelenswaardig is.

Op deze suggestie wordt niet ingegaan om volgende redenen:

- Het Agentschap Natuur en Bos verleent een gunstig advies over de aangepaste conclusies van het MER en de natuurtoetsen voor wat betreft de functionele fietsroute langs de Middenstraat.
- Op 20 april 2022 ondertekenden 13 partijen het "Verbond voor de toekomst en leefbaarheid van het ommeland van de haven van Antwerpen, de polders op Linkerscheldeoever". Er is consensus over het project, zoals voorzien in het voorkeursbesluit 'extra containercapaciteit haven Antwerpen'. Er werden maatregelen afgesproken om onder andere de leefbaarheid van de landbouw op het Linkerscheldeoevergebied te verhogen, het landschap en erfgoed in Doel en omliggende polders te waarderen, de havenexploitatie te bufferen ten opzichte van de omliggende polders, alsook te voldoen aan de compensatie- en instandhoudingsverplichtingen voor natuur. Het 'Verbond ommeland haven Antwerpen, polders Linkerscheldeoever' voorziet onder punt 1.2.6 het knippen van de Middenstraat voor gemotoriseerd verkeer. Dankzij die knip kunnen de natuurgebieden beter op elkaar aansluiten en treedt er minder verstoring op. Het gebruik van de Middenstraat voor fietsers

is impliciet vervat in deze tekst in functie van de vlotte ontsluiting per fiets en de instandhoudingsverplichtingen voor natuur.

- In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt beargumenteerd dat de verstoring van landbouwverkeer zal meevallen in vergelijking met een gebruik van de Middenstraat voor functioneel fietsverkeer. In deze redenering wordt eraan voorbijgegaan dat bij het openstellen van de Middenstraat voor landbouwverkeer, deze onvermijdelijk ook een openbaar karakter zal blijven behouden. De weg zal dan ook in zo'n scenario immers onvermijdelijk ook toegankelijk blijven voor recreatieve fietsers en wandelaars (met honden). Deze zullen meer verstoring veroorzaken, zoals dit ook verrekend is in het MER en de natuurtoetsen. Zoals door het Agentschap Natuur en Bos in haar advies ook bevestigd blijkt namelijk uit de GIS-analyse van de passende beoordeling dat de wegenis en bebouwing in de omgeving verstoringsbronnen blijven, hetgeen het Agentschap Natuur en Bos deed besluiten dat geen negatieve impact op de natuurdoelen wordt verwacht. Het exclusieve gebruik van de Middenstraat als functionele fietsverbinding heeft geen onderscheidend effect op de natuurwaarden en levert dus geen bijkomend verstoorde habitat op voor deze varianten. De beoordeling in het MER en de natuurtoetsen blijft overeind.
- In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt gesteld dat een fietsverbinding verlicht zou worden, minstens dat het niet aangewezen is om verlichting te voorzien ter plaatse. Zoals vermeld in milderende maatregel BIO -11 zal alle verlichting in Oud-Arenberg en Middenstraat worden verwijderd en niet worden herplaatst. Daarmee is aldus rekening gehouden in het MER en de natuurtoetsen. Dit effect wordt dus gemilderd zodat van een verstoring in die zin hoe dan ook geen sprake is.
- In het advies van het Agentschap Natuur en Bos wordt gesteld dat fietspaden in winterse omstandigheden ook gestrooid moeten worden in functie van de veiligheid van de fietser, met effecten op de vegetatie en grondwater tot gevolg. Zulks is evenwel in de huidige toestand ook reeds mogelijk, zodat er evenmin een onderscheidend effect bestaat. Eén van de natuurdoelstellingen van het betrokken SBZ-V is bovendien het behouden van zilt grasland is. Deze vegetatietypen zijn niet alleen aangepast aan, maar ook afhankelijk van een zekere mate van verzilting in de bodem. De natuurlijke omstandigheden in het gebied – waaronder een verhoogde concentratie aan zouten in het grondwater – vormen reeds van oudsher een bepalende milieufactor voor het type vegetatie dat zich er ontwikkelt. Gezien deze vegetatie voorkomt in Putten Weiden en West, de effecten van strooizout beperkt zullen blijven tot de rand van de weg en het grondwater in deze omgeving al op natuurlijke wijze verzilt is, vallen hier geen onderscheidende negatieve effecten te verwachten. Er is geen sprake van noemenswaardige additionele zoutbelasting, die gepaard gaat met incidenteel strooien op een smalle fietsverbinding, in vergelijking met de reeds bestaande zoutgehalten in bodem en grondwater.

De conclusie uit de natuurtoetsen - dat er inzake verstoring en impact op de natuur geen verschil is en dat er inzake biodiversiteit algemeen weinig onderscheidend vermogen is tussen de varianten - blijft dus ook na dit advies overeind. De suggestie van het Agentschap Natuur en Bos wordt niet opgenomen in het uiteindelijke projectbesluit. De intekening van het functionele fietspad langs de Middenstraat blijft – op basis van het gunstige advies van het Agentschap Natuur en Bos en rekening houdende met de hogervermelde redenen – behouden.”

5.4 Monitoring

Het projectteam is verantwoordelijk voor de organisatie van de monitoring. De wijze waarop ze dit coördineert en opvolgt, is vrij te bepalen.

Figuur 29 biedt een overzicht van de monitoringsmaatregelen die overeenkomstig het MER noodzakelijk zijn. Er wordt verwezen naar de MER-discipline (kolom 2), de monitoringsmaatregel in kwestie (kolom 3), het doel van de maatregel (kolom 4), de actor die initiatief dient te nemen om de monitoring te realiseren (kolom 5) en tot slot de bestemming van de resultaten (kolom 6).

Code	Discipline	Monitoringsmaatregel	Doel monitoring	Door wie	Wat te doen met resultaten?
MON-1	Mobiliteit	Evaluatie van de lussen in het wegdek t.h.v. de lichtengeregelde kruispunten met verkeersregel-programma's zoals opgenomen bij de milderende maatregelen voor de geplande situatie korte termijn ☐ Complex Hogendijk ☐ Kruispunt WOW x Nieuw Dijkstraat ☐ Kruispunt WOW x Schoorhavenweg De evaluatie van de verkeersevolutie zal 2 keer per jaar plaatsvinden. De monitoring kan worden gestopt nadat de verbinding tussen Westelijke Ontsluiting en E34 (inclusief complex Waaslandhaven-West) is aangelegd en in gebruik genomen.	Effectiviteit van verkeersmanagement-maatregel (MOB-4) garanderen en desgevallend bijsturen	AWV + AMT	Eventuele bijsturing van verkeerslichtenregeling
MON-2	Mobiliteit	De wegbeheerder van de Engelsesteenweg zal periodiek de veiligheid evalueren op basis van onder meer ongevallenstatistieken. Het betreft meer specifiek de veiligheid van het kruispunt van de Engelsesteenweg met de Oostlangeweg. Indien er sprake is van een hoog ongevalscijfer (ongevalsscore op laatste 2 jaar > 5 waarbij doden 5 punten, zwaargewonden 3 en licht gewonden 1 punt krijgen) moet een gedetailleerde analyse worden uitgevoerd en zijn verbetervoorstellen vereist, in zover de oorzaak gerelateerd is aan de infrastructurele inrichting. Deze monitoring wordt uitgevoerd 2 jaar na ingebruikname van de WOW en dan een tweede periode van 2 jaar nadat CCL in exploitatie is gegaan.	Opvolging en analyse van de verkeersveiligheid	wegbeheerder	Wanneer de verkeersveiligheid niet voldoet zullen bijkomende maatregelen genomen worden.
MON-3	Geluid	Tijdens aanlegfase: Gekoppeld aan communicatie bereikbaar telefoonnummer ter beschikking te stellen waarop mogelijke geluidshinder tijdens de aanlegfase kan worden gemeld. Bij gedetecteerde knelpunten zal nagegaan worden of alle opgelegde en redelijke maatregelen om hinder te voorkomen worden uitgevoerd. De aannemer kan zo bijgestuurd worden.	Detecteren van mogelijke knelpunten op vlak van geluidshinder tijdens aanlegfase en zo mogelijk het knelpunt verhelpen	bouwheer	Handhaving voorwaarden uitvoering werken
MON-4	Grondwater + Biodiversiteit	Tijdens de bemaling aan Tunnel Putten Hoog wordt in een peilbuizenraai met twee nieuwe peilbuizen richting de bestaande peilbuis (INBO meetnet) het stijghoogteverloop opgevolgd, gezien de nabijheid van de zilte graslanden in Putten Weiden vlakbij de bouwlocatie Tunnel Putten Hoog om na te gaan of de verlaging van de stijghoogte alsnog te sterk wordt voor de zilte graslanden. Afwijkingen ten opzichte van het gelijktijdige verloop in die bestaande peilbuis worden opgevolgd. Als het verloop sterk onder de gangbare evolutie zakt, dient de bemaling aangepast te worden.	Toezen op gehanteerde uitgangspunten bemalingsstudie (grondwater tijdens aanlegfase)	bouwheer	Eventuele bijsturing van bemalingstechniek of uitvoering (lokale infiltratie dicht bij receptor, maar geen verzoeting!)

Code	Discipline	Monitoringsmaatregel	Doel monitoring	Door wie	Wat te doen met resultaten?
MON-5	Grondwater	Op basis van het uitgevoerde grondwateronderzoek wordt een frequente monitoring van het effluent van de bemaling noodzakelijk geacht. Bij opstart van de bemaling wordt een staalname en analyse uitgevoerd om na te gaan of het bemalingswater voldoet aan de vergunde normen voor lozing in oppervlaktewater of infiltratie in grondwater. verontreinigd is. Indien de normen overschreden worden of dreigen overschreden te worden, , worden volgende maatregelen voorzien: - Indien zich overschrijdingen voordoen voor de parameters zware metalen of PFAS wordt een tijdelijke waterzuiveringsinstallatie geplaatst. Bij opstart van de waterzuivering dient de installatie gedurende de eerste week tweemaal te worden opgevolgd (inclusief staalname en spoedanalyses), eenmaal onmiddellijk na opstart en vervolgens na 3 werkdagen. Indien geen overschrijdingen worden vastgesteld mag de frequentie van de opvolging verlaagd worden naar 1 maal per maand. - Indien zich overschrijdingen voordoen voor de parameters die wijzen op verzilt grondwater (geleidbaarheid, chloriden) in het kader van infiltratie in het grondwater via plassen, en het grondwater is nog niet verzilt, wordt een terugvalsscenario voor lozing voorzien om in het havendok te lozen. Zo wordt verzilting van niet-verzilt ontvangend grondwater vermeden door lozing in het verzilte water van het havendok. Afhankelijk van de analyseresultaten kan de frequentie van de staalname worden aangepast in uitvoering. Conform artikel 4.2.5.3.1 Vlare II dient daarnaast jaarlijks onderstaande analyse op het effluent van de bemaling (ingedeeld als bedrijfsafvalwater) te worden uitgevoerd: de temperatuur, de pH, het BZV, het CZV, het gehalte aan zwevende stoffen, het gehalte aan totale stikstof, het gehalte aan totale fosfor, de metalen totaal arseen, totaal cadmium, totaal chroom, totaal koper, totaal kwik, totaal lood, totaal nikkel, totaal zilver en totaal zink.	Toezen op gehanteerde uitgangspunten bemalingsstudie (grondwater tijdens aanlegfase) met name het respecteren van de lozingsnormen.	bouwheer	Indien de kwaliteit van het bemalingswater niet voldoet aan de normen (na zuivering) moet passend opgetreden worden om verspreiding te voorkomen: eventuele bijsturing van bemaling, inzetten van zuivering Waar lozing als infiltratie is opgenomen ook een backup voorzien als infiltratie niet kan, omwille van zilt bemalingswater. In dat geval het back up lozingspunt hanteren.

Code	Discipline	Monitoringsmaatregel	Doel monitoring	Door wie	Wat te doen met resultaten?
MON-6	Grondwater	De kwaliteit van het drainagewater dat in de inkuiping van het complex Hogendijk sijpelt en afgevoerd wordt naar de polder dient opgevolgd te worden door middel van een jaarlijkse staalname van het geëvacueerde water. Door middel van de pompwerking kan een inschatting gemaakt worden van de geëvacueerde debieten. De resultaten worden gerapporteerd aan de bevoegde overheid. De frequentie kan verminderd worden of opgeheven mits een beargumenteerd rapport dat staat dat een blijvende monitoring geen bijkomende inzichten oplevert.	Toezen op gehanteerde uitgangspunten grondwater	Wegbeheerder	Bij verontreiniging moet een zuivering geïnstalleerd worden
MON-7	Biodiversiteit	Controle en evaluatie Argusvlinder op de Polderdijken: o Tellingen door het systematisch lopen van enkele vaste vlinderroutes en controle op aanwezigheid van imago's (maandelijks van april tot eind september dus 5 x per jaar) o Monitoring vegetatieontwikkeling op de dijken in de FEE in de Wase Polder, aan de hand van enkele indicatorsoorten van de verschillende habitattypes. Indien nodig wordt het beheer hierdoor bijgestuurd. o Monitoring oppervlakte en functionaliteit van het netwerk: vijfjaarlijkse toetsing van de functionaliteitsdoelstellingen	Toezen op gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot de argusvlinder	Vlaamse overheid / MLSO / PoAB	Eventueel bijkomende maatregelen (op vlak van beheer en inrichting) nemen
MON-8	Biodiversiteit	Controle en evaluatie van weidevogelgebied en foerageergebied bruine kiekendief Zoals voor de natuurgebieden Drijdijk/Spaans Fort en Putten Weiden/Putten West wordt een natuurbeheerplan voor het weidevogelgebied en foerageergebied in Doelpolder Zuid opgesteld (cfr. Claus 2020a en 2020b). Daarin wordt een luik monitoring voorzien dat de realisatie van de (compensatie)doelstellingen controleert en de inrichting en het beheer evalueert, volgens de regels van de kunst in een natuurbeheerplan. Met name het voldoende vochtig houden (GLG, zomergrondwaterstanden) voor weidevogels is noodzakelijk in deze omgeving. voor het weidevogelgebied en foerageergebied in Doelpolder Zuid	Toezen op gehanteerde uitgangspunten met betrekking tot weidevogels en bruine kiekendief	ANB	Eventueel bijkomende maatregelen (op vlak van beheer en inrichting) nemen

Figuur 29. Monitoring (Bron: SHIP (2025) MER WOW)

6. RUIMTELIJK EN BELEIDSMATIG KADER COMPLEX PROJECT

Conform artikel 23, 5° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten wordt in het projectbesluit de relatie met de relevante beleidsplannen gelegd. Die info wordt opgenomen in deel 1.2. De relatie met de ruimtelijke beleidsplannen en structuurplannen, conform artikel 23, 6° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, wordt eveneens beschreven in deel 1.2. Hiermee wordt ook invulling gegeven aan artikel 2.2.5, §1, 4°, 5° en 6° van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening over de inhoud van het ruimtelijk uitvoeringsplan.

Het projectbesluit legt de noodzakelijke bestemmingswijziging, conform artikel 23, 8° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, vast in deel 4 omtrent de gegevens van het RUP.

Of het complex project al dan niet gerealiseerd kan worden binnen het huidige ruimtelijke beleid en bestemmingen wordt beschreven in het MER WOW (deel 3.1) en in deel 1.2 bij dit projectbesluit.

Voor de feitelijke toestand wordt verwezen naar het kaartmateriaal in deel 1.2.

Het plangebied van het GRUP WOW wordt weergegeven op volgende kaart opgenomen in deel 1.2.:

- Kaart 0 - Situering plangebieden

De bestaande feitelijke en juridische toestand wordt weergegeven op volgende kaarten opgenomen in deel 1.2.:

- Kaart 1a - Bestaande feitelijke toestand - luchtfoto met aanduidingen (fluviaal)
- Kaart 1b - Bestaande feitelijke toestand - luchtfoto met aanduidingen (pluviaal)
- Kaart 2 - Bestaande juridische toestand - gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen
- Kaart 3 – Bestaande toestand – andere plannen

7. DOORWERKING VAN HET PROJECTBESLUIT

Dit hoofdstuk bevat een beschrijving van de doorwerking van het projectbesluit en de beslissingen en onderdelen dewelke daarin vervat zitten in de zin van de artikelen 37 e.v. van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Daarnaast wordt, conform artikel 23, 7° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten een opgave voorzien als welke beslissingen, vermeld in artikel 40 het projectbesluit, zal gelden, dan wel op welke wijze toepassing wordt gemaakt van artikel 41 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Ten slotte geeft dit hoofdstuk de toepasselijke rechtsgevolgen uit de artikelen 30 en verder van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten weer.

De milderende maatregelen en monitoring worden uitgevoerd conform de tabellen in de milieuverklaring van het hoofddocument (zie hoofdstuk 5). De maatregelen worden actief aangepakt samen met het project. De hinder en risico's voor mens en milieu ten gevolge van de realisatie van het project kunnen mits uitvoering van de milderende maatregelen en de monitoring tot een aanvaardbaar niveau worden beperkt.

Artikel 37 – Planonderdeel

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt, overeenkomstig artikel 37 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, als ruimtelijk uitvoeringsplan. In deel 4 is, zoals vereist door artikel 23, 8° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten een herkenbaar onderdeel opgenomen dat kan gelden als ruimtelijk uitvoeringsplan als vermeld in artikel 2.2.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening. De gegevens, vermeld in artikel 2.2.5, § 1, van de voormelde codex, zijn samen met de overige stukken bij dit planonderdeel eveneens toegevoegd.

Op basis van de aldaar beschikbare gegevens wordt meer concreet besloten dat het definitieve projectbesluit zal kunnen gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan WOW met de volgende onderdelen die er één geheel mee vormen:

- 4.1: het verordenend grafisch plan.
- 4.2: de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.
- 4.3: de toelichtingsnota – tekst.
- 4.4: het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Artikel 39 – Omgevingsvergunningsluik

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt, overeenkomstig artikel 39 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, als omgevingsvergunning. In onderdeel 2 is de informatie in het kader van het omgevingsvergunningsluik toegevoegd.

De verantwoordingsnota omschrijft de ligging van het project, omvat een beschrijving van de omgeving en de overeenstemming met de geldende ruimtelijke uitvoeringsplannen en verordeningen. De toets aan de goede ruimtelijke ordening werd eveneens uitgevoerd in die verantwoordingsnota (cfr hoofdstuk 4 verantwoordingsnota) alwaar finaal geconcludeerd wordt dat een en ander verenigbaar en in overeenstemming is met de stedenbouwkundige voorschriften en de goede ruimtelijke ordening.

Het project is getoetst aan de regelgeving in het MER WOW (deel 3.1), in deel 1.2 bij dit projectbesluit en in het hoofdstuk “ruimtelijk en beleidsmatig kader complex project” van het hoofddocument.

Op basis van de aldaar beschikbare gegevens wordt meer concreet besloten dat het definitieve projectbesluit zal kunnen gelden als omgevingsvergunning voor de volgende stedenbouwkundige handelingen, inrichtingen en activiteiten evenals vegetatiewijzigingen noodzakelijk ter realisatie van het projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, zoals ingetekend op de plannen in bijlage, die er één geheel mee vormen:

Het gaat dan met name over volgende stedenbouwkundige handelingen:

- Afbraak van wegenis
- Vellen van hoogstammige bomen
- Sloop van woningen
- Nieuwe verharding
- Nieuwe verharding Polder
- Spoor
- Bufferdijk
- FT Sint-Michielsstraat (Fietstunnel)
- FT Putten Hoog (Fietstunnel)
- Tunnel binnenvaart Doeldok
- Wachtkokers pijpleidingen
- Reliëf
- Reliëf bufferdijk
- Polderheuvel
- KW Nieuwe Dijkstraat (kunstwerk)

- Fietskruising sporendriehoek (Fietsbrug)
- Broedeiland
- VB Spaans Fort (Voetgangersbrug)
- Inbuizing
- Fly-over (rotonde Deurganckdok – west)
- Spoorbrug oost
- Spoorbrug west
- Fietsbrug Hogendijk
- Keermuur spoor
- Natuurcompensatie Doelpolder Zuid (Reliëf en omheiningen)
- TO Zone Sint-Michielsstraat (Tijdelijke omleidingsweg)
- TO Zone Polderheuveld (Tijdelijke omleidingsweg)

Volgende ingedeelde inrichting of activiteit:

- Rubriek 53.2.2°b)2° : Grondwaterwinning (bemaling), met een jaardebiet van 231.653m³/jaar. Maximum grondwaterverlaging tot ca. 10m-mv.
- Rubriek 53.11.2° : Onttrekken van grondwater met een debiet van 1000 m³ per dag of meer als de activiteit gelegen is in of een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken (1209,6 m³/dag)
- Rubriek 3.4.2° : Lozing van bemalingswater dat gevaarlijke stoffen bevat met concentraties boven het indelingscriterium (61,23 m³/h)
- Rubriek 3.6.3.3° : Waterzuiveringsinstallatie met inbegrip van lozing (65,93 m³/h)
- Rubriek 17.3.2.1.1.1°b) : Opslag van diesel voor de generator van de WZI (12 ton)

Alsook volgende vegetatiewijzigingen:

- Infrastructuur Westelijke Ontsluiting
 - Rietvegetaties (uitgezonderd smalle rietkragen) (2.700m²)
 - Open water – eutrofe plassen (1.700m²)
- Natuurcompensaties Doelpolder Zuid
 - Weilandcomplex met sloten en microreliëf
 - Grachten
 - Solitaire bomen

Het projectbesluit geldt voor wat dit omgevingsvergunningsluik betreft voor een onbepaalde duur wat betreft de stedenbouwkundige handelingen. Voor de ingedeelde inrichting of activiteit wordt een vergunning van bepaalde duur afgeleverd voor een periode van 4 jaar vanaf melding start der werken. Voor de rubriek 53.11.2° in het kader van de spanningsbemaling en de rubrieken 3.4.2 en 3.6.3.3 voor de daaraan gekoppelde lozing (en zuivering) van bedrijfsafvalwater wordt een termijn van 3 maanden voorzien. Het omgevingsvergunningsluik van het projectbesluit is afhankelijk van de naleving van de volgende voorwaarden of lasten:

- Ten aanzien van de stedenbouwkundige handelingen
 - Milderende maatregelen opgenomen in Figuur 28 van dit document met betrekking tot stedenbouwkundige handelingen.
 - Monitoringsmaatregelen opgenomen in Figuur 29 met betrekking tot stedenbouwkundige handelingen.
- Milieuvoorwaarden

- Milderende maatregelen opgenomen in Figuur 28 van dit document met betrekking tot milieu.
- Monitoringsmaatregelen opgenomen in Figuur 29 met betrekking tot milieu.

Het projectbesluit vervalt in elk van de volgende gevallen:

1° de verwezenlijking van het projectbesluit wordt niet binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het projectbesluit gestart;

2° de werken worden gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren onderbroken.

Overeenkomstig artikel 44, eerste lid, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten komt een projectbesluit te vervallen indien de werken ter uitvoering van het projectbesluit worden onderbroken gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren. De overheid die het projectbesluit heeft vastgesteld, kan deze vervaltermijn evenwel op gemotiveerde wijze verlengen.

Twee onderdelen van de uitvoering van de werken voor het projectbesluit WOW -de ophoging van de polderheuvel en de buffer aan het Spaans Fort- zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van uitgegraven bodem. Gelet op de aanwezigheid van een groot globaal grondoverschot van werken in de omgeving, zoals van de Oosterweelverbinding, diverse havenprojecten (bijvoorbeeld bouwen van kaaimuren en verdiepingsbaggerwerken in dokken) en het uitgraven van het Tweede Getijdendok op de Linkerscheldeoever, is een afstemming met andere projecten noodzakelijk om grondoverschotten van deze projecten te kunnen laten leveren. Daardoor kan de uitvoering van de werken ter realisatie van het projectbesluit WOW mogelijks worden onderbroken voor een langere periode dan drie opeenvolgende jaren.

In het MER WOW wordt met betrekking tot de inrichting van Doelpolder Zuid gesteld:

“Bij de inrichting van Doelpolder Zuid als compensatie voor de WOW zijn volgende werkzaamheden voorzien:

- Op korte termijn, voorafgaand aan de innames door het project WOW aanlegfase:
 - Kiekendiefvriendelijke teelten over een oppervlakte van 8,78 ha.
- Op middellange termijn, ten laatste uitgevoerd 10 jaar na aanplant van de abelen op de Bufferdijk. Dan gaat namelijk de verstoring van de bomen op weidevogels uit en verliest Putten West aan oppervlakte onverstoorde weidevogelgebied. Uiteraard kan de inrichting als weidevogelgebied ook vroeger, bv. als voor CCL of voor een ander project compensatie van weidevogelgebied nodig is. Zo kunnen de inrichtingswerken gecombineerd verlopen.
 - Voorzien in een omzetting van de percelen van akker naar (verlaagd gelegen) permanent grasland en de aanleg van een omvangrijke rietkraag in functie van nieuw foerageergebied bruine kiekendief.
 - Een voldoende grote oppervlakte percelen wordt optimaler ingericht als (vochtig tot nat) weidevogelgebied. Een aantal centraal daarin gelegen percelen worden verlaagd om ze natter te krijgen en ze krijgen een microreliëf met laantjes. Er worden kleiwanden in de ondergrond aangebracht aan de zuidzijde en aan de noordzijde van het weidevogelblok en er worden grachten gestuwd. Het geheel wordt omrasterd met een (elektrisch) weidevogelraster dat efficiënt is tegen lopende/kruipende roofdieren.
 - Deze 9,6 ha zijn ook meteen foerageergebied bruine kiekendief.”

Ook voor dit onderdeel is een onderbreking van meer dan drie jaar een mogelijkheid.

Om alsnog de uitvoering mogelijk te maken van de werken voor het projectbesluit WOW, die afhankelijk zijn van de beschikbaarheid van uitgegraven bodem en de inrichting van Doelpolder Zuid eventueel wordt gecombineerd met inrichtingswerken voor CCL, wordt de vervaltermijn van artikel 44, eerste lid, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten voor het projectbesluit WOW verlengd tot een onderbrekingstermijn van tien opeenvolgende jaren.

De hogervermelde, al dan niet verlengde, termijnen worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het projectbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

Het verval van een projectbesluit geldt alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een project. Een gedeelte is afgewerkt als het, in voorkomend geval na sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Er wordt toestemming gegeven om af te wijken van Vlare II zoals opgenomen in bijlage Q2 van de omgevingsvergunning.

Artikel 40 - Vergunningen, machtigingen en beslissingen

Onderhavige titel bevat een oplist van de beslissingen vermeld in artikel 40 en 41 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten die door zullen werken in het desbetreffende projectbesluit. In deel 2 zijn de relevante documenten toegevoegd. Adviezen bij de respectievelijke adviesinstanties werden reeds ingewonnen in het kader van de adviesronde ten aanzien van het voorontwerp van projectbesluit. Deze kunnen worden teruggevonden in de documentenbundel.

Het definitief vastgesteld projectbesluit omvat geen van de in artikel 41 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten omschreven beslissingen.

Het definitief vastgestelde projectbesluit geldt als volgende beslissingen zoals opgelijst in artikel 40 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Artikel 40, 1° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Decreet Natuurbehoud

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, 1° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, gelden als de vergunningen, ontheffingen of afwijkingen, verleend bij of krachtens het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

Doorheen het omgevingsvergunningsluit van het projectbesluit WOW blijken verschillende beslissingen in de zin van het Decreet Natuurbehoud vereist te zijn. Meer concreet gaat het om een afwijking op een verboden vegetatiewijziging en anderzijds over een afwijking op het Soortenbesluit. Beiden worden hieronder nog afzonderlijk besproken.

Vegetatiewijziging

In beginsel is het verboden om wijzigingen door te voeren aan bepaalde vegetaties of kleine landschapselementen en hun vegetaties. Overeenkomstig artikel 9 e.v. van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu kunnen afwijkingen en vrijstellingen worden toegestaan op dit verbod.

Het dossier bevat verboden te wijzigen vegetaties evenals een aantal te wijzigen kleine landschapselementen. Gezien deze gelegen zijn in vogelrichtlijngebied is om deze te verwijderen een omgevingsvergunning voor vegetatiewijziging nodig. De verboden te wijzigen vegetaties blijven beperkt tot kleine oppervlaktes (riet, eutrofe plas, soortenrijk permanent cultuurgrasland).

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de adviesinstanties. Het Agentschap Natuur en Bos heeft met het geïntegreerd advies van het beleidsdomein Omgeving, uitgebracht op 12 september 2023, haar goedkeuring gehecht aan de vegetatiewijziging in volgende zin:

“De afwijking op het verbod tot wijziging aan vegetaties of kleinde landschapselementen en hun vegetaties wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

- De afwijking is geldig voor de vegetatiewijzigingen zoals vermeld in het document dat de benaming draagt “Omgevingsvergunning IIOA-Bijlage V1 Vegetatiewijzigingen-WOW-NOT-0196-2.0-Y.docx” opgenomen onder “Bijlage2. Omgevingsvergunning”, “2.2. Biodiversiteit” van het voorontwerp van projectbesluit “Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven” in het kader van het complex project “Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen”.
- Deze afwijking wordt gegeven aan de Afdeling Maritieme Toegang, die hiervoor verantwoordelijk is, maar mag uitgevoerd worden door de aannemer die wordt aangesteld.
- De afwijking is geldig voor de percelen zoals aangegeven op de kaart “Omgevingsvergunning IIOA-Vegetatiewijziging kaarten-WOW-TEK-0015-1.0-Y.pdf”.
- De afwijking is vijf jaar geldig.”

Het projectbesluit kan dan ook gelden als afwijking op het verbod tot wijziging van vegetaties of kleine landschapselementen en hun vegetaties in de zin van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu. De voorgestelde voorwaarden worden opgenomen in de besluitvorming en de bijlagen maken er integraal deel van uit.

Afwijking Soortenbesluit

In beginsel is het verboden om beschermde diersoorten opzettelijk te doden, vangen of betekenisvol te versturen, net zoals het verboden is de nesten, voortplantingsplaatsen of rustplaatsen van bepaalde soorten opzettelijk te vernielen, beschadigen of weg te nemen. Overeenkomstig artikel 19

e.v. van het Besluit van 15 mei 2005 van de Vlaamse Regering met betrekking tot soortenbescherming en soortenbeheer kunnen hier afwijkingen op worden voorzien.

Om de werken te kunnen uitvoeren moeten beschermde soorten worden verplaatst. Rust- en verblijfplaatsen van een beschermde diersoort (rugstreeppad) worden verwijderd en vervangen. Orchideeën, duizendguldenkruid planten en rozenstruiken moeten worden verwijderd en verplaatst.

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de adviesinstanties. Het Agentschap Natuur en Bos heeft op 28 mei 2025 een vergunning afgeleverd houdende afwijking conform artikel 19 van het Soortenbesluit van 15 mei 2009. Dit stuk wordt toegevoegd aan het projectbesluit.

Artikel 40, 2° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Gemeentewegen

Op het ogenblik dat het voorontwerp van projectbesluit werd opgemaakt en werd voorgelegd aan de adviesinstanties en de bevoegde autoriteit, vermeld in artikel 18, § 2 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, luidde artikel 40, 2° van het voormelde decreet dat het vastgestelde projectbesluit kon gelden als de beslissing over de zaak van de wegen, vermeld in artikel 42 van het Gemeentedecreet van 15 juli 2005 en artikel 31 en 65 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Evenwel was met de inwerkingtreding van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen per 1 september 2019 een harmonisering van de wegenisaangelegenheden voorzien in de schoot van de gemeenteraad. De decreetgever heeft toen namelijk duidelijk aangegeven dat gemeentewegen bij uitstek gemeentelijke bevoegdheden zijn. De gemeenten zijn in dat opzicht belast met het beheer van het lokale wegennet. Het aanleggen, wijzigen, verplaatsen of opheffen van een gemeenteweg kan alleen via een specifieke administratieve procedure en na goedkeuring van de gemeenteraad, zoals omschreven in artikel 8 van het Decreet Gemeentewegen.

Aangezien met onderhavig projectbesluit gemeentewegen opgeheven moeten worden, voorzag het ontwerp van projectbesluit de tussenkomst van de daartoe bevoegde gemeenteraad.

Op 7 juli 2024 trad een wijziging van artikel 40, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten in werking waardoor bevestigd werd dat het vastgestelde projectbesluit kan gelden als de beslissing over de aanleg, wijziging, verplaatsing of opheffing van een gemeenteweg, vermeld in artikel 8 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen, en artikel 31 en 65 van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Aangezien het ontwerp van projectbesluit werd vastgesteld op 8 maart 2024, en het openbaar onderzoek inzake het ontwerp van projectbesluit een aanvang nam op 15 april 2024 en eindigde op 13 juni 2024, is de op 7 juli 2024 in werking getreden wijziging van artikel 40, 2° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, niet van toepassing op de vaststelling van onderhavig projectbesluit.

Om deze reden wordt de tussenkomst van de daartoe bevoegde gemeenteraad nog steeds voorzien. Bij onderhavig projectbesluit wordt een toelichting verschaft omtrent de inpassing van het project in het lokaal wegennet (deel 5 andere vergunningen, machtigingen en beslissingen – Zaak der wegen) en worden tevens grafische plannen gevoegd.

De ontwerpen van grafische plannen werden, samen met onderhavig projectbesluit “Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven”, in openbaar onderzoek gelegd, en werden verder afgehandeld overeenkomstig de bepalingen van het Decreet Gemeentewegen.

De beslissing van de gemeenteraad omtrent de zaak der wegen is opgenomen als onderdeel van het definitief projectbesluit om er integraal deel van uit te maken.

Voor de volledigheid wordt nog vermeld dat onderhavig projectbesluit niet geldt als beslissing tot aanleg, wijziging of opheffing van een buurtweg, vermeld in de wet van 10 april 1841 op de buurtwegen, in de zin van artikel 40, 3° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Deze wet is namelijk bij artikel 83 van het decreet van 3 mei 2019 houdende de gemeentewegen opgeheven zodat deze niet meer van toepassing is.

Artikel 40, 6° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Onbevaarbare waterlopen

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, 6° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten gelden als de machtigingen, vermeld in artikel 12, 14 en 23 van de wet van 28 december 1967 betreffende de onbevaarbare waterlopen.

Dergelijke machtigingen zijn niet nodig in het kader van onderhavig projectbesluit WOW.

Wel dient gewezen te worden op artikel 23ter, §2 van de wet van 28 december 1967 op de onbevaarbare waterlopen omtrent de werkzaamheden aan (publieke) grachten. Zo is het aan anderen dan de beheerder niet toegelaten om inrichtingswerken of andere werken aan, over of onder de publieke grachten uit te voeren dan nadat ze daartoe een machtiging ontvingen van de betrokken gemeente, polder of watering.. De bedoelde machtiging werd verkregen van de bevoegde beheerder op basis van de plannen in de documentenbundel.

Artikel 40, 8° decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Bosdecreet

Het definitief vastgestelde projectbesluit kan, overeenkomstig artikel 40, 8° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten gelden als de vergunningen, machtigingen of afwijkingen, verleend bij of krachtens het Bosdecreet van 13 juni 1990, behoudens die vermeld in artikel 90bis, § 1, laatste lid.

Ontbossing is verboden tenzij mits het bekomen van een omgevingsvergunning in toepassing van de wetgeving op de ruimtelijke ordening.

Een omgevingsvergunning voor ontbossing kan niet worden verleend tenzij het bijvoorbeeld gaat om een ontbossing met het oog op handelingen van algemeen belang zoals bepaald in artikel 4.1.1, 5°, en artikel 4.4.7, § 2, van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening of een ontbossing in zones met de bestemmingen woongebied of industriegebied in de ruime zin zoals opgenomen in artikel 90bis, §1, eerste lid, 1° en 2° van het Bosdecreet van 13 juni 1990.

Uit het omgevingsvergunningsluik (deel 02 Omgevingvergunning, 02 biodiversiteit, ontbossing,) blijkt dat tevens een vergunning wordt aangevraagd voor dergelijke ontbossingen.

Dit onderdeel werd in het kader van het voorontwerp van projectbesluit ook voorgelegd aan de adviesinstanties. Het Agentschap Natuur en Bos heeft met het geïntegreerd advies van het beleidsdomein Omgeving, uitgebracht op 12 september 2023, haar goedkeuring gehecht aan de ontbossing in volgende zin:

“De vergunning wordt verleend onder de volgende voorwaarden:

- De te ontbossen oppervlakte bedraagt 12337 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
- Het besluit is conform artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer: 23-211866.
- Het plan dat goedgekeurd is door het Agentschap voor Natuur en Bos moet deel uitmaken van het besluit. De compensatie wordt ontwikkeld in het projectgebied zelf volgens plan “Omgevingsvergunning IIOA-Compensatie Kaarten-WOW-TEK-0018-1.0-Y.pdf”.

Het projectbesluit kan dan ook gelden als vergunning voor ontbossing met boscompensatie in de zin van het Bosdecreet van 13 juni 1990. De voorgestelde voorwaarden worden opgenomen in de besluitvorming en de bijlagen maken er integraal deel van uit.

Rechtsgevolgen

Een projectbesluit kan verschillende rechtsgevolgen met zich meebrengen zoals vermeld in artikel 23, 11° van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. Deze mogelijke rechtsgevolgen zijn opgesomd in artikel 28 e.v. van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten. De van toepassing zijnde rechtsgevolgen worden hieronder individueel besproken.

Artikel 30 decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Betreden projectgebied

Van deze mogelijkheid wordt gebruik gemaakt in het kader van voorliggend projectbesluit om instanties of personen aan te duiden die gemachtigd zijn om het gebied te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren (artikel 30 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten). Deze machtiging is voorzien voor diensten van de Vlaamse overheid (of de opdrachtnemers van de Vlaamse overheid) in het kader van de uitvoeringsfase.

Artikel 31 decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Onteigening

De Vlaamse regering kan vooreerst tot onteigening overgaan in de gevallen waarin ze oordeelt dat de onteigening noodzakelijk is voor de uitwerking van de infrastructuur of het beleid met betrekking tot gemeenschaps- en gewestelijke aangelegenheden en dit overeenkomstig artikel 7, eerste lid van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017.

Verder en in het bijzonder kan overeenkomstig artikel 31 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten elke verwerving van onroerende goederen, vereist voor de verwezenlijking van het voorkeursbesluit of projectbesluit, door onteigening ten algemenen nutte tot stand worden gebracht.

Als bevoegde overheid voor het nemen van een projectbesluit in het kader van het complex project extra containerbehandelingscapaciteit Antwerpen (ECA) kan de Vlaamse Regering derhalve ook optreden als onteigenende instantie ter realisatie van het projectbesluit “Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven” als deelproject van het complex project ECA.

In het kader van onderhavig project inzake de uitwerking van gewestelijke infrastructuur als onderdeel van het complex project ECA blijkt dat onteigeningen noodzakelijk zijn ter realisatie van het projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

Overeenkomstig artikel 31, 2° van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 zal de procedure van samenloop worden gevolgd.

Parallel aan het ontwerp projectbesluit werd door de Vlaamse Regering een onteigeningsbesluit voorlopig vastgesteld. Dit werd aan een openbaar onderzoek onderworpen, tezamen met het ontwerp van projectbesluit “Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven”. Vervolgens werd verder gehandeld naar de bepalingen van de artikelen 31 e.v. van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 om tot een definitief onteigeningsbesluit te kunnen komen.

Een onregelmatigheid, die alleen betrekking heeft op een onteigeningsbesluit, brengt de rechtsgeldigheid van het projectbesluit niet in het gedrang. Het definitief onteigeningsbesluit kan met de geëigende rechtsmiddelen bestreden te worden.

Artikel 34 decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten – Voorkooprechten

Overeenkomstig artikel 34 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten kan het Vlaamse Gewest ter verwezenlijking van een projectbesluit, een recht van voorkoop uitoefenen bij de verkoop van een onroerend goed dat ligt in de gebieden die afgebakend zijn als gebieden waar het recht van voorkoop geldt in het grafische plan of in het herkenbare onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan.

In dat opzicht werden op het grafisch plan bij het herkenbaar onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan, deel 4.1 bij onderhavig projectbesluit, percelen aangeduid binnen de contouren van het project.

De desbetreffende percelen zullen worden aangemeld zoals dit voorzien is in het Decreet houdende de harmonisering van de procedure van voorkooprechten van 25 mei 2007.

De eigenaars van de aldaar aangeduide onroerende goederen, die bezwaard zijn met het recht van voorkoop, zullen uiterlijk op de dag van de inwerkingtreding van het projectbesluit, met een beveiligde zending in hun woonplaats daarvan op de hoogte worden gebracht.

Het Vlaamse Gewest houdt zich het recht voor om ter verwezenlijking van onderhavig projectbesluit, de Vlaamse Grondenbank te verzoeken om in haar naam en voor haar rekening en binnen de door haar gestelde voorwaarden, het recht van voorkoop uit te oefenen bij de verkoop van onroerende goederen die liggen in de gebieden die afgebakend zijn als gebieden waar het recht van voorkoop geldt in het grafische plan of in het herkenbare onderdeel dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan.

Op dit recht van voorkoop zijn titel IV, hoofdstuk I en VI, van het decreet van 16 juni 2006 betreffende het oprichten van de Vlaamse Grondenbank en houdende wijziging van diverse bepalingen zijn van toepassing op dat recht van voorkoop alsook het hogervermelde decreet van 25 mei 2007 houdende de harmonisering van de procedures van voorkooprechten van toepassing.

8. BESLUIT

Artikel 1

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 37 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, als ruimtelijk uitvoeringsplan WOW gelden met de volgende onderdelen die er één geheel mee vormen:

- De normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:
 - o 4.1, het verordenend grafisch plan.
 - o 4.2, de stedenbouwkundige voorschriften bij het grafisch plan.
- De niet-normatieve delen van dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan zijn bij dit besluit gevoegd als:
 - o 4.3, de toelichtingsnota – tekst.
 - o 4.4, het register met de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie.

Voor zover als nodig ook de overige bijlagen die deel uitmaken van onderhavig projectbesluit.

Artikel 2

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 40 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten en rekening houdende met de bijlagen die er integraal deel van uitmaken, gelden als:

- Afwijking op het verbod tot wijziging van vegetaties of kleine landschapselementen en hun vegetaties in de zin van het besluit van 23 juli 1998 van de Vlaamse Regering tot vaststelling van nadere regels ter uitvoering van het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu, onder de volgende voorwaarden:
 - o De afwijking is geldig voor de vegetatiewijzigingen zoals vermeld in het document dat de benaming draagt “Omgevingsvergunning IIOA-Bijlage V1 Vegetatiewijzigingen-WOW-NOT-0196-2.0-Y.docx” opgenomen onder “Bijlage2. Omgevingsvergunning”, “2.2. Biodiversiteit” van het voorontwerp van projectbesluit “Westelijke Ontsluiting

- o Waaslandhaven” in het kader van het complex project “Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen”.
 - o Deze afwijking wordt gegeven aan de Afdeling Maritieme Toegang, die hiervoor verantwoordelijk is, maar mag uitgevoerd worden door de aannemer die wordt aangesteld.
 - o De afwijking is geldig voor de percelen zoals aangegeven op de kaart “Omgevingsvergunning IIOA-Vegetatiewijziging kaarten-WOW-TEK-0015-1.0-Y.pdf”.
 - o De afwijking is vijf jaar geldig.
- Vergunning voor ontbossing met boscompensatie in de zin van het Bosdecreet van 13 juni 1990, onder de volgende voorwaarden:
 - o De te ontbossen oppervlakte bedraagt 12337 m². Deze oppervlakte valt niet meer onder het toepassingsgebied van het Bosdecreet.
 - o Het besluit is conform artikel 90bis, §5, derde lid, van het Bosdecreet en onder de voorwaarden zoals opgenomen in het hierbij gevoegde compensatieformulier met nummer: 23-211866.
 - o Het plan dat goedgekeurd is door het Agentschap voor Natuur en Bos moet deel uitmaken van het besluit. De compensatie wordt ontwikkeld in het projectgebied zelf volgens plan “Omgevingsvergunning IIOA-Compensatie Kaarten-WOW-TEK-0018-1.0-Y.pdf”.

De bedoelde voorwaarden dienen strikt nageleefd te worden.

Artikel 3

Artikel 3.1

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal, overeenkomstig artikel 39 van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, gelden als omgevingsvergunning voor de volgende stedenbouwkundige handelingen, inrichtingen en activiteiten evenals vegetatiewijzigingen noodzakelijk ter realisatie van het projectbesluit voor de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven, zoals toegelicht in de documenten en ingetekend op de plannen in bijlage:

Stedenbouwkundige handelingen:

- Afbraak van wegenis
- Vellen van hoogstammige bomen
- Sloop van woningen
- Nieuwe verharding
- Nieuwe verharding Polder
- Spoor
- Bufferdijk
- FT Sint-Michielsstraat (Fietstunnel)
- FT Putten Hoog (Fietstunnel)
- Tunnel binnenvaart Doeldok
- Wachtkokers pijpleidingen
- Reliëf
- Reliëf bufferdijk

- Polderheuvel
- KW Nieuwe Dijkstraat (kunstwerk)
- Fietskruising sporendriehoek (Fietsbrug)
- Broedeiland
- VB Spaans Fort (Voetgangersbrug)
- Inbuizing
- Fly-over (rotonde Deurganckdok – west)
- Spoorbrug oost
- Spoorbrug west
- Fietsbrug Hogendijk
- Keermuur spoor
- Natuurcompensatie Doelpolder Zuid (Reliëf en omheiningen)
- TO Zone Sint-Michielsstraat (Tijdelijke omleidingsweg)
- TO Zone Polderheuvel (Tijdelijke omleidingsweg)

Ingedeelde inrichting of activiteit:

- Rubriek 3.4.2°: Lozing van bemalingswater dat gevaarlijke stoffen bevat met concentraties boven het indelingscriterium (61,23 m³/h)
- Rubriek 3.6.3.3°: Waterzuiveringsinstallatie met inbegrip van lozing (65,93 m³/h)
- Rubriek 17.3.2.1.1.1°b): Opslag van diesel voor de generator van de WZI (12 ton)
- Rubriek 53.2.2°b)2°: Grondwaterwinning (bemaling), met een jaardebiet van 231.653m³/jaar. Maximum grondwaterverlaging tot ca. 10m-mv.
- Rubriek 53.11.2°: Onttrekken van grondwater met een debiet van 1000 m³ per dag of meer als de activiteit gelegen is in of een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone kan veroorzaken (1209,6 m³/dag)

Vegetatiewijzigingen:

- Infrastructuur Westelijke Ontsluiting
 - Rietvegetaties (uitgezonderd smalle rietkragen) (2.700m²)
 - Open water – eutrofe plassen (1.700m²)
- Natuurcompensaties Doelpolder Zuid
 - Weilandcomplex met sloten en microreliëf
 - Grachten
 - Solitaire bomen

Artikel 3.2

De plannen en toelichtingen bij dit omgevingsvergunningsluik maken er integraal deel van uit.

Artikel 3.3

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal voor wat dit omgevingsvergunningsluik betreft voor een onbepaalde duur gelden wat betreft de in artikel 3.1 opgelijste stedenbouwkundige handelingen.

Voor de ingedeelde inrichting of activiteit, opgesomd in artikel 3.1 zal een vergunning van bepaalde duur afgeleverd worden voor een periode van 4 jaar vanaf melding start der werken. Voor de rubriek

53.11.2° in het kader van de spanningsbemaling en de rubrieken 3.4.2 en 3.6.3.3 voor de daaraan gekoppelde lozing (en zuivering) van bedrijfsafvalwater wordt een termijn van 3 maanden voorzien.

Artikel 3.4

Het omgevingsvergunningsluit van het definitief vastgestelde projectbesluit zal afhankelijk zijn van de naleving van de volgende voorwaarden of lasten:

- Ten aanzien van de stedenbouwkundige handelingen
 - o Milderende maatregelen opgenomen in Figuur 28 van dit document met betrekking tot stedenbouwkundige handelingen.
 - o Monitoringsmaatregelen opgenomen in Figuur 29 met betrekking tot stedenbouwkundige handelingen.
 - o Het naleven van de archeologienota waarvan akte is genomen.
 - o Op korte termijn, voorafgaand aan de innames door het project WOW aanlegfase: Kiekendiefvriendelijke teelten over een oppervlakte van 8,78 ha.
 - o Op middellange termijn, ten laatste uitgevoerd 10 jaar na aanplant van de abelen op de Bufferdijk. Dan gaat namelijk de verstoring van de bomen op weidevogels uit en verliest Putten West aan oppervlakte onverstoord weidevogelgebied.
 - Voorzien in een omzetting van de percelen van akker naar (verlaagd gelegen) permanent grasland en de aanleg van een omvangrijke rietkraag in functie van nieuw foerageergebied bruine kiekendief.
 - Een voldoende grote oppervlakte percelen wordt optimaler ingericht als (vochtig tot nat) weidevogelgebied.
 - Deze 9,6 ha zijn ook meteen foerageergebied bruine kiekendief.”
- Milieuvoorwaarden
 - o Milderende maatregelen opgenomen in Figuur 28 van dit document met betrekking tot milieu.
 - o Monitoringsmaatregelen opgenomen in Figuur 29 met betrekking tot milieu.

De opgelegde voorwaarden dienen strikt nageleefd te worden, net zoals de maatregelen geïmplementeerd dienen te worden.

Artikel 3.5

Het definitief vastgestelde projectbesluit vervalt overeenkomstig artikel 44, eerste lid van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten in elk van de volgende gevallen:

1° de verwezenlijking van het projectbesluit wordt niet binnen vijf jaar na de inwerkingtreding van het projectbesluit gestart;

2° de werken worden gedurende meer dan drie opeenvolgende jaren onderbroken.

Voornoemde vervaltermijnen worden verlengd voor dit projectbesluit overeenkomstig artikel 44, tweede lid van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten tot tien jaar voor de ophoging - van de polderheuvel en de buffer aan het Spaans Fort. evenals voor de werken tot inrichting van Doelpolder Zuid als compensatiegebied.

De hogervermelde, al dan niet verlengde, termijnen worden geschorst zolang een beroep tot vernietiging van het projectbesluit aanhangig is bij de Raad van State.

Het verval van een projectbesluit geldt alleen voor het niet-afgewerkte gedeelte van een project. Een gedeelte is afgewerkt als het, in voorkomend geval na sloping van de niet-afgewerkte gedeelten, kan worden beschouwd als een afzonderlijke constructie die voldoet aan de bouwfysische vereisten.

Artikel 4

Het definitief vastgestelde projectbesluit zal de rechtsgevolgen uit de artikelen 30, 31 en 34 met zich meebrengen.

De diensten van het Vlaams Gewest en/of hun aangestelden zijn gemachtigd om het gebied dat door het alternatief dat op uitvoeringsniveau gekozen is te betreden om alle nodige vaststellingen te verrichten en alle nodige onderzoeken uit te voeren.

Dit hoofddocument is samen met de bijbehorende bijlagen gezien om gevoegd te worden bij het Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het projectbesluit over de westelijke ontsluiting van de Waaslandhaven van het complexe project Realisatie van extra containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen

Brussel, xx/xx/ 2025

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,

Jo BROUNS

De Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport,

Annick DE RIDDER