



## Zitting van 13 juli 2023

<b>Aanwezig:</b>	Johan De Ryck - burgemeester-voorzitter Luc Redig, Leen Baeten, Jan Dillen en Annelies Creten - schepenen Wim Van der Schoot - algemeen directeur
------------------	---

### 17 OMGEVINGSVERGUNNINGSAANVRAAG - VERGUNNING - MAASWEG

#### **Motivering:**

##### Relevante voorgeschiedenis, feiten en context:

Gemeente Ranst, Gustaaf Peetersstraat 7 in 2520 Ranst, vroeg een omgevingsvergunning aan op 20 januari 2023. Het dossiernummer in het omgevingsloket is 2021084083. Het volledigheds- en ontvankelijkheidsbewijs werd verzonden op 30 januari 2023.

Het is een aanvraag voor de aanleg van de Nieuwe Maasweg op percelen in 2520 Ranst / Oelegem met als kadastrale ligging: afdeling 1, sectie B, perceelnummers 463L3, 482P, 494H - afdeling 2, sectie B, perceelnummers 488G, 445E, 463V2, 482M, 522, 494K, 398D, 469C, 521, 482R, 520 - afdeling 2, sectie C, perceelnummers 464B, 483D, 519G, 396E, 482N, 484Z5.

Het perceel ligt in het agrarisch gebied, natuurgebied, woongebied met landelijk karakter en zone voor ambachtelijke bedrijven en kmo's volgens het goedgekeurde gewestplan.

##### Historiek van de betrokken percelen:

- De stedenbouwkundige aanvraag 1971/K/20005 voor het bouwen van banen, een stapelplaats en een hangar werd op 10 maart 1971 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1975/20029 voor het bouwen van opslagtanks werd op 18 augustus 1975 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1975/20030 voor de uitbreiding van een werkplaats werd op 22 december 1975 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1978/00042 voor het bouwen van een opslagtank werd op 24 oktober 1978 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1978/00043 voor het oprichten van een staalconstructie voor industriële installaties werd op 24 oktober 1978 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1978/00129 voor het oprichten van een beeldhouwersatelier werd op 17 april 1979 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1980/00057 voor het oprichten van een beeldhouwersatelier werd op 3 juni 1980 vergund door het college van burgemeester en schepenen.

- De stedenbouwkundige aanvraag 1981/00121 voor het bouwen van 4 opslagtanks en een stockagevloer werd op 27 oktober 1981 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1981/00144 voor het plaatsen van een blow-out tank in de bestaande staalconstructie werd op 19 januari 1982 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1985/00092 voor het bouwen van een woning werd op 3 juni 1985 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/1987/1/014 voor het uitbreiden van een stikstofderivatenbedrijf met een opslagplaats voor lege vaten werd op 15 juli 1987 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1987/00090 voor het rooien van canadabomen en de aanplanting werd op 10 juli 1987 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1989/00278 voor het vellen van 7 canadese populieren met de heraanplanting in het eerstvolgende plantseizoen werd op 15 mei 1989 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1989/00274 voor het ophogen van een bouwgrond met 50 cm werd op 7 november 1989 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1991/00069 voor het bouwen van een schuilhok werd op 4 februari 1993 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1993/00227 voor een opslagruimte voor auto-onderdelen werd op 17 maart 1994 geweigerd door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1994/00011 voor gasvervoerleidingen voor transport van zuurstof en waterstof tussen Boechout en Olen met afsluitpost te Ranst werd op 2 juni 1994 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/1994/2/020 voor de opslag en het verwerken van max. 600 voertuigwrakken met schroot, de opslag van 200 liter afvalolie, 2 hefbruggen voor auto's van elk 1,3 kW, de opslag van 400 liter benzine en de opslag van 400 liter mazout werd op 20 juni 1994 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/1994/2/029 voor de opslag en het verwerken van maximum 600 voertuigwrakken met schroot, de opslag van 200 liter afvalolie, 2 hefbruggen voor auto's van elk 1,3 kW, 1 compressor van 10 kW, de opslag van 400 liter benzine en de opslag van 400 liter mazout werd op 29 september 1994 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1996/00188 voor het oprichten van een bedrijfsgebouw werd stopgezet.
- De stedenbouwkundige aanvraag 1997/00049 voor de aanleg van fietspaden werd op 16 september 1997 vergund door de gewestelijk stedenbouwkundig ambtenaar.
- De milieuvergunningsaanvraag M/1999/1/040 voor de opslag en de verwerking van autowrakken met veranderingen in de inrichting door de uitbreiding met de opslag van 500 schrootbanden en 100 oude batterijen, de opslag van 1.000 kg ruitensproeiervloeistof, 1.000 kg antivries en 300 kg oude batterijen en 3 verdeelpompen werd op 29 november 1999 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2001/00149 voor de regularisatie van een bestaand beeldhouwersatelier en een opslagruimte werd op 10 juli 2002 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2002/00059 voor het uitbreiden van een beeldhouwersatelier met een woning, een ontwerpstudio en een opslagruimte werd op 10 juli 2002 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/2004/3/037 voor het verder exploiteren van het stallen van maximum 50 geaccidenteerde of andere niet-rijklare voertuigen en de uitbreiding van de

lozing van bedrijfsafvalwater dat geen gevaarlijke stoffen bevat werd op 3 augustus 2005 vergund door de Vlaamse Minister.

- De milieuvergunningsaanvraag M/2005/3/021 voor de verandering door de uitbreiding van de opslag van oxiderende, corrosieve, schadelijke en irriterende stoffen (1.000 kg gerecupereerde ruitensproeier, 2.000 kg gerecupereerde antivries, 100 batterijen) werd op 11 augustus 2005 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/2005/3/041 voor het wijzigen van de opslag, de depollutie, de ontmanteling en de vernietiging van voertuigwrakken met max. 462 buitenplaatsen tot 3 meter hoog, de opslag van 100 liter acetyleen, 100 liter CO<sub>2</sub>, 100 liter propaan, LPG-tanks van 700 liter en een totale opslag van 1.000 liter werd op 26 januari 2006 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2007/00204 voor de aanleg van de ondergrondse aardgasvervoerleidingen en hun toebehoren werd op 23 april 2008 vergund door de gewestelijke stedenbouwkundig ambtenaar.
- De milieuvergunningsaanvraag M/2008/3/018 voor een bronbemaling gedurende ongeveer 8 weken bij het aanleggen van de aardgasvervoerleiding voor Fluxys (Zandhoven-Ranst) werd op 4 juni 2008 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2008/00250 voor het bouwen van 3 paardenstallen werd op 9 september 2009 geweigerd door het college van burgemeester en schepenen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/2010/1/028 voor de opslag van gedemonteerde onderdelen die geen gevaarlijke vloeistoffen of delen bevatten dewelke bodemverontreiniging kunnen veroorzaken op het niet verharde perceel en de uitbreiding met een niet-overdekte standplaats voor 115 geaccidenteerde voertuigen werd op 21 september 2010 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/2014/1/007 voor de opslag en de mechanische behandeling van 900 voertuigwrakken (20 niet-gedepollueerde en 880 gedepollueerde voertuigwrakken), het lozen van bedrijfsafvalwater (max 3.000 m<sup>3</sup>/jaar), het stallen van 5 voertuigen, een werkplaats met 2 bruggen en 115 geaccidenteerde voertuigen werd op 11 februari 2014 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2011/00182 voor het herbouwen van de brug aan de Oelegemsesteenweg over het Albertkanaal volgens bestek nr. WBK/BB1007 werd op 7 juni 2016 vernietigd door de Raad voor Vergunningsbetwistingen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2016/00166 voor het uitbreiden van een industriegebouw werd op 2 februari 2017 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag 2017/00011 voor het bouwen van een kantoorgebouw met een magazijn werd op 13 juni 2017 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De stedenbouwkundige aanvraag DBA2017/00007 voor het uitbreiden van een bedrijfsgebouw werd op 22 juni 2017 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De milieuvergunningsaanvraag M/2017/3/014 voor een bedrijf voor het onderhoud en het herstel van hoogtewerkers voor het snoeien en vellen van bomen werd op 6 juli 2017 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De omgevingsvergunningaanvraag 2018/00124 voor Pomuni (uitbreiding van de site) werd op 4 oktober 2018 voorwaardelijk vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De omgevingsvergunningaanvraag 2019/00315 voor de plaatsing en ingebruikname van een naverbrander, een correctie van het vergunde lozingsdebiet en enkele wijzigingen op het vlak van inplanting, vermogens en opslagplaatsen werd op 23 januari 2020 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De omgevingsvergunningaanvraag 2022/00039 voor de tijdelijke opslag van uitgegraven bodem werd op 26 januari 2023 geweigerd door de deputatie van de provincie Antwerpen.
- De omgevingsvergunningaanvraag 2022/00050 voor de tijdelijke opslag werd niet behandeld wegens onvolledigheid.

- De omgevingsvergunningsaanvraag 2022/00098 voor de tijdelijke opslag van 8.000 m<sup>3</sup> grond met code 211 in afwachting van verdere afvoer werd niet behandeld wegens onontvankelijkheid.
- De omgevingsvergunningsaanvraag 2022/00385 voor de wijziging aan de exploitatie van een reeds bestaand aardappelverwerkend bedrijf door een regularisatie en nieuwe uitbreidingen werd op 1 juni 2023 vergund door het college van burgemeester en schepenen.
- De omgevingsvergunningsaanvraag 2023/00045 voor de aanleg van nieuwe verhardingen, de bouw van nieuwe constructies en de wijzigingen aan de exploitatie van een bestaand bedrijf voor de productie van oleochemicaliën werd op 8 juni 2023 vergund door de deputatie van de provincie Antwerpen.

#### Juridisch kader:

Decreet Integraal Waterbeleid van 18 juli 2003

Er kunnen voorwaarden of maatregelen opgelegd worden als er een schadelijke invloed verwacht wordt op de waterhuishouding.

Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening van 1 september 2009 en uitvoeringsbesluiten

Voor bouwwerken, terreinaanlegwerken, gebruik van gronden en panden is een omgevingsvergunning nodig. Een vergunning van lokaal belang wordt afgegeven door het college van burgemeester en schepenen.

Decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning

Voor inrichtingen, bouwwerken, terreinaanlegwerken, gebruik van gronden en panden is een omgevingsvergunning nodig.

Koninklijk Besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en toepassing van de ontwerp-gewestplannen en gewestplannen

De woongebieden zijn bestemd voor wonen, voor handel, dienstverlening, ambacht en kleinbedrijf voor zover deze taken van bedrijf om redenen van goede ruimtelijke ordening niet in een daartoe aangewezen gebied moeten worden afgezonderd, voor groene ruimten, voor sociaal-culturele inrichtingen, voor openbare nutsvoorzieningen, voor toeristische voorzieningen en voor agrarische bedrijven.

De industriegebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover het in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze ook de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten. Ook worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.

De agrarische gebieden zijn bestemd voor de landbouw in de ruime zin. Behalve in uitzonderlijke gevallen mogen de agrarische gebieden enkel bevatten: de voor het bedrijf noodzakelijke gebouwen, de woning van de exploitanten, verblijfsgellegenheid voor zover deze een integrerend deel van een leefbaar bedrijf uitmaakt en para-agrarische bedrijven. Gebouwen bestemd voor niet aan de grond gebonden agrarische bedrijven met industrieel karakter of voor intensieve veeteelt, mogen slechts opgericht worden op ten minste 300 meter van een woongebied of op ten minste 100 meter van een woonuitbreidingsgebied, tenzij het een woongebied met landelijk karakter betreft. De afstand van 300 en 100 meter geldt evenwel niet in geval van uitbreiding van bestaande bedrijven. De overschakeling naar bosgebied is toegestaan overeenkomstig de bepalingen van artikel 35 van het Veldwetboek, betreffende de afbakening van de landbouw- en bosgebieden.

De natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreservaten zijn de gebieden die in hun staat bewaard moeten worden wegens hun wetenschappelijke of pedagogische waarde. In deze gebieden zijn enkel de handelingen en werken toegestaan, welke nodig zijn voor de actieve of passieve bescherming van het gebied. Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Recreatief medegebruik is een ondergeschikte functie. Alle werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor de ontwikkeling, de

instandhouding en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu, bos en van de landschapswaarden zijn toegelaten.

Voor Ranst werd het gewestplan Antwerpen goedgekeurd op 3 oktober 1979.

Voor Oelegem werd het gewestplan Turnhout goedgekeurd op 30 september 1977.

Besluit van de Vlaamse regering van 1 juni 1995 houdende algemene en sectorale bepalingen inzake milieuhygiëne (VLAREM II)

Vlaanderen wil het leefmilieu beschermen. De doelstelling is het voorkomen en beperken van hinder, milieuverontreiniging en veiligheidsrisico's door hinderlijke inrichtingen. In de vergunning kunnen voorwaarden worden opgelegd om aan deze doelstelling te kunnen voldoen. De inhoudelijke milieubepalingen zijn onder meer opgenomen in VLAREM II en III. VLAREM II bevat ook de indelingslijst (bijlage I) en de milieuspecifieke procedures zoals de evaluaties en de afwijkingsprocedure.

Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet betreffende de omgevingsvergunning

Dit besluit beschrijft de te volgen procedures voor het indienen en behandelen van de omgevingsvergunning.

Artikel 5.53.6.1.1 en 6.2.2.1.2 van Vlarem II van 1 juni 1995

Deze artikels beschrijven de milieuvoorwaarden voor het lozen van bemalingswater.

Gewestelijke stedenbouwkundige verordening hemelwater van 5 juli 2013

Niet-verontreinigd hemelwater dat wordt opgevangen op daken of verharde oppervlakken, dient zo veel mogelijk hergebruikt en geïnfiltreerd te worden vooraleer te lozen.

#### Adviezen:

De Vlaamse Milieumaatschappij liet weten geen advies te verlenen.

Agentschap Innoveren en Ondernemen liet weten geen advies te verlenen.

Departement Omgeving liet weten geen advies te verlenen.

Departement Mobiliteit en Openbare Werken liet op 10 februari 2023 en op 21 juni 2023 weten geen bezwaar te hebben.

Brandweerzone Ranst gaf op 7 maart 2023 en op 30 juni 2023 een gunstig advies.

Elia gaf op 6 februari 2023 en op 3 juli 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. Voor de activiteiten op minder dan 50 meter van de bovengrondse hoogspanningslijnen gelden wettelijke horizontale en verticale veiligheidsafstanden.

Fluvius gaf op 1 maart 2023 en op 21 juni 2023 een voorwaardelijk gunstig advies, omdat het hier over een weg- en rioleringswerk gaat en er in eerste instantie geen bijkomend vermogen noodzakelijk is.

Air Liquide gaf op 17 februari 2023 en op 6 juli 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. Vanuit veiligheidsoogpunt is het noodzakelijk en wettelijk verplicht dat alle werkzaamheden binnen de beschermde zone (15 meter langs weerszijde) van de installaties worden begeleid door de pijplijnbeheerder.

Agentschap Wegen en Verkeer gaf op 7 maart 2023 en op 29 juni 2023 een gunstig advies.

Aquafin gaf op 20 maart 2023 en op 27 juni 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. De infiltratievoorziening mag in geen geval drainerend werken. Indien er een bemaling wordt opgezet moet het bemalingswater bij voorkeur ter plaatse infiltreren.

Departement Landbouw en Visserij gaf op 21 maart 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. De nota voorziet in een gemotiveerde afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften conform de Vlaamse

Codex Ruimtelijke Ordening die voorziet dat er mag afgeweken worden van de stedenbouwkundige voorschriften voor het uitvoeren van werken van algemeen belang die een beperkte ruimtelijke impact hebben (VCRO art.4.4.7.§2). De aanleg van de ontsluitingsweg valt onder paragraaf 1, meer bepaald 1°, 2° en 10° van artikel 3.

Departement Landbouw en Visserij stelt vast dat de weginfrastructuur kan beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, als vermeld in artikel 4.4.7., § 2, namelijk de handelingen die betrekking hebben op “2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften.” Het projectvoornemen zorgt ervoor dat het ingesloten maar actueel goed functionerende landbouwgebied (circa 16 ha) sterk wordt aangetast voor beroepsmatig agrarisch gebruik, dit zowel naar aantasting van de intrinsieke agrarische structuur als naar de bewerkbaarheid. Het is absoluut noodzakelijk dat er een gericht overleg plaatsvindt waarbij het functioneren van de landbouw maximaal mogelijk blijft en dat er een alternatief wordt gezocht voor de betrokken landbouwers, bij voorkeur in relatie tot de verdere ontwikkeling van de Groenpool. Een flankerend beleid en een grondenbank in samenspraak en overleg met de getroffen landbouwers kunnen hierbij helpen. De verwerving door de gemeente m.b.t. dit project beperkt zich tot de zone van de infrastructuurwerken en de milderende maatregelen. De ontstane restpercelen worden in deze fase niet verworven. De vooropgestelde 20m-zone, namelijk de houten wal/de migratiecorridor, kan niet zondermeer begrepen worden onder 'infrastructuur met oog op de omgevingsintegratie'. De voorziene ingenomen ruimte binnen agrarisch gebied voor o.a. voor de 'meanderende' infiltratiegracht en de houten wal/migratiecorridor is sterk overgedimensioneerd. Bovendien bevindt de 5 meter erfdienstbaarheid voor onderhoud zich aan de noordzijde van de gracht waardoor de gracht op vele plaatsen tot vrijwel tegen het resterende agrarische percelen komt te liggen. Hierdoor worden er afstandsregels opgelegd t.a.v. deze gracht met betrekking tot teeltvrije zone, bemesting en gewasbeschermingsmiddelen. Op percelen die hoofdzakelijk ingezet worden voor akkerbouw en aardappelen zijn dit sterke productiebestemmende factoren. Er wordt daarom expliciet gevraagd zuiniger om te gaan met de ruimte en/of om deze ecologische zone mee te kaderen in de verdere ontwikkeling van de Groenpool. Indien uit het voorliggend openbaar onderzoek blijkt dat de te nemen maatregel voor biodiversiteit/SBZH van die mate zijn dat deze de impact op de agrarische structuur verder vergroten, dan dient eveneens de impact hiervan op de agrarische structuur onderzocht te worden inclusief flankerende maatregelen op voorliggend projectniveau.

Petrochemical Pipeline Services gaf op 21 maart 2023 en op 13 juni 2023 een voorwaardelijk gunstig advies. Alle werken die gepland zijn binnen de beschermde zone (15 m aan weerszijden van de pijpleidingen) moeten verplicht het voorwerp uitmaken van een informatie-uitwisseling en een overleg tussen de bouwheer en de vervoerder.

Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen gaf op 22 maart 2023 een ongunstig advies wat echter buiten termijn was. Er moet een kokerinspectie van de Grote Merriebeek voorzien worden, daar zij onder haakse hoeken de Vaartstraat kruist. Belangrijk hierbij is dat niet alleen de toestand van de koker geïnspecteerd wordt maar ook de ligging. Een deel van de weg wordt aangelegd in overstromingsgevoelig gebied volgens de pluviale en de fluviale overstromingskaarten (zone thv Vaartstraat). Voor deze zone dient compensatie voorzien zodanig dat er geen ruimte voor water verloren gaat. Het dossier werd naar aanleiding van deze opmerkingen op 12 juni 2023 aangepast en besproken met de betreffende dienst. Er werd echter geen nieuw advies bekomen.

Fluxys gaf op 17 februari 2023 een ongunstig advies. Fluxys Belgium bezit twee hoge druk aardgasleidingen die de Oelegemsesteenweg tussen de rotonde Vaartstraat en de E34 kruisen. De ligging van onze leidingen is visueel bebakend met oranje merkpalen. Binnen de voorbehouden zone zijn alle werkzaamheden, evenals de aanwezigheid van goederen en materieel, het wijzigen van het reliëf van de bodem en de aanwezigheid van constructies, gebouwen, infrastructuren, kabels en/of

leidingen in principe verboden. Fluxys Belgium vraagt om de Fluxys gasvervoerstinstallaties op de projectplannen en dwarsprofielen (bestaande toestand en nieuwe toestand) aan te brengen, op de locaties waar Fluxys betrokken is en deze door te sturen ter goedkeuring. Het dossier werd naar aanleiding van de gegeven opmerkingen aangepast op 12 juni 2023. Op 6 juli 2023 gaf Fluxys een voorwaardelijk gunstig advies.

Agentschap voor Natuur en Bos gaf op 24 mei 2023 een ongunstig advies, wat echter buiten termijn was. De noodzaak van de nieuwe weg wordt te weinig geargumenteed. Een beperkt deel van de stedenbouwkundige handelingen ligt in de gewestplanbestemming natuurgebied. In de huidige toestand is de zone ter hoogte van het projectgebied reeds ingericht als rijweg, namelijk de Maasweg en eveneens niet in overeenstemming met de bestemming natuurgebied. Het deel van de ontsluitingsweg dat in de gewestplanbestemming natuurgebied ligt, is gelegen aan een drukke weg en de verhouding van deze inname is beperkt ten opzichte van het gehele natuurgebied. De geplande werken gebeuren aan de rand van het natuurgebied en vormen bijgevolg geen onderbreking van deze zone. Na onderzoek van het compensatievoorstel overwoog het Agentschap voor Natuur en Bos een aanpassing aan dit voorstel, waarbij de voorgestelde compenserende bebossing wordt omgezet in een bosbehoudsbijdrage van 17.398,56 euro. De centrale kern van het gebied 'Tussen Maas en Moor' is met grote waarschijnlijkheid onafgebroken bebost geweest sinds minstens het eind van de 18de eeuw (bossen reeds voorkomend op de Ferrariskaart), hetgeen zich uit in het voorkomen van meerdere bosplanten met matige tot sterke binding met oud bos. Alle bossen in het gebied Tussen Maas en Moor zijn te beschouwen als biologisch waardevol tot zeer waardevol. De graslanden die voorkomen in het gebied zijn matig waardevol maar met zeer waardevolle natte plekken. Het projectgebied met zijn hagen, houtkanten en kleine bosjes vormt een belangrijke corridor-functie tussen het noordelijk gelegen Albertkanaal en verschillende overwinteringsobjecten enerzijds en zuidelijk gelegen bossen binnen (en buiten) SBZ-gebied. Binnen het SBZ-H wordt een beperkte oppervlakte van ca. 300 m<sup>2</sup> ingenomen. Dit deel van de projectzone bestaat momenteel uit soortenrijk grasland maar is niet aangeduid als habitat (sensu Natura2000). Deze zone zal na de aanleg van de weg deel uitmaken van de groene bufferstrook bestaande uit gemengd struweel met hoogstammen en streekeigen beplanting. De voorliggende passende beoordeling is onvolledig. Het Agentschap voor Natuur en Bos beschikt op basis van de voorliggende passende beoordeling over onvoldoende informatie wat betreft geluid en stikstofdepositie om betekenisvolle aantasting van de instandhoudingsdoelstellingen van een speciale beschermingszone uit te sluiten. Het Agentschap voor Natuur en Bos stelt dan ook vast dat de vergunningsplichtige activiteit mogelijk onvermijdbare en onherstelbare schade aan de natuur in het VEN kan veroorzaken. Het dossier werd naar aanleiding van deze opmerkingen aangepast op 12 juni 2023. Er werd echter geen nieuw advies bekomen.

Het openbaar onderzoek heeft plaatsgevonden van 11 februari 2023 tot en met 12 maart 2023. Er werden 19 bezwaarschriften ingediend.

Het rooilijnplan en wegtracé werden goedgekeurd door de gemeenteraad op 26 juni 2023.

#### Behandeling adviezen en bezwaren:

De bezwaren gaan samengevat over:

#### Motivering aanleg weg:

- bezwaar 1: De noodzaak van de weg is niet aangetoond en het project is onvoldoende gemotiveerd. Het project is niet gestoeld op grondig onderzoek. Het algemene belang is onvoldoende aangetoond. - Antwoord: Het project zal bijdragen aan de verbeterde afwikkeling van het verkeer en zal de verkeersveiligheid verhogen en -hinder in de Vaartstraat sterk beperken. Volgens het artikel 2 van het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot aanwijzing van de handelingen in de zin van artikel 4.1.1, 5°, artikel 4.4.7, § 2, en artikel 4.7.1, § 2, tweede lid,

- van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening' wordt de aanleg van een weg beschouwd als een handeling van algemeen belang. Dit bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 2: De Nieuwe Maasweg is overbodig in het kader van de herstructurering van de bedrijventerreinen Wommelgem-Ranst en een rechtstreekse ontsluiting langs de E313. - Antwoord: Het klopt dat er in de toekomst in het kader van de herstructurering van de bedrijventerreinen gedacht wordt aan een rechtstreekse ontsluiting op de E313 in het kader van het ENA. Het ENA is ontstaan uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen. Want het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wijst op het belang van de omgeving van het Albertkanaal als een ruimtelijk samenhangend netwerk en het belang om de inspanningen over de hele lengte van het Albertkanaal te coördineren vanop gewestelijk niveau. In het besluit van de Vlaamse Regering van 24 april 2004 met betrekking tot de uitbouw van het ENA werd beslist om te opteren voor een ontwikkeling van een regionaal bedrijventerrein aan de noordzijde van de E313 (met name De Lage Keer). Hiervoor zouden de ontsluitingsmogelijkheden van het bedrijventerrein verder onderzocht worden, één van de mogelijkheden was een rechtstreekse ontsluiting op de E313. Op 20 juli 2006 gaf de Vlaamse Regering de opdracht om de studies voor het Ruimtelijk Veiligheidsrapport en het plan-MER voor het volledige netwerk op te starten. Er is op vandaag echter nog geen lopende procedure of plan ter realisatie van de rechtstreekse aansluiting op de E313-E34, dus is er nog geen vooropgestelde realisatietermijn gekend. De ontwikkeling en ontsluiting van De Lage Keer hangen bovendien ook samen met de realisatie van het Complex Project De Nieuwe Rand, die ten vroegste start in 2030. Het is aanneembaar dat het uiteindelijke realiseren van de rechtstreekse ontsluiting nog jaren zal duren. Echter is er vandaag een bestaande problematiek van verkeersoverlast en verkeersveiligheid die door de aanleg van de Nieuwe Maasweg verholpen kan worden. Bovendien zal de Nieuwe Maasweg – indien de bijkomende aansluiting er toch zou komen – nog altijd zijn verbindende functie kunnen uitoefenen voor personenverkeer en een toegangspoort vormen in het kader van de plannen van Groenpool Antwerpen. Voorliggende vergunningsaanvraag kan bijgevolg gemotiveerd worden vanuit de huidige ruimtelijke context en houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen. Dit bezwaar is ongegrond.
  - bezwaar 3: De aanleg van de Nieuwe Maasweg druist in tegen het voornemen van ontharding van het Vlaams Gewest. De vergunningsaanvraag is ook in strijd met de gemeentelijke ambitie om netto-ontharding te bereiken tegen 2030. Er wordt aan burgers gevraagd hun voortuin te ontharden terwijl de gemeente zelf niet het goede voorbeeld geeft. - Antwoord: De Vlaamse regering keurde op 22 februari 2022 de conceptnota bouwshift goed. De doelstelling is om tegen 2025 bijkomend ruimtebeslag terug te brengen naar 3 ha/dag en tegen 2040 naar 0 ha/dag. Heden is er echter geen wettelijk kader dat deze doelstellingen regelt, dus geldt de bestaande wetgeving in de VCRO. Op gemeentelijk niveau werd in het klimaatplan de ambitie geformuleerd om tegen 2030 1m<sup>2</sup> per inwoner te ontharden en te streven naar een netto daling van verharding tegen 2030. In dit klimaatplan worden acties en maatregelen vooropgesteld die een netto daling van de verharding mogelijk maken. De aanleg van de Nieuwe Maasweg is niet in strijd met de gemeentelijke ambities. Voor de aanleg van de Nieuwe Maasweg wordt de bijkomende verharding beperkt tot een minimum noodzakelijk voor de vooropgestelde rol als verbindingsweg en fietspad te kunnen opnemen. De bestaande waterbergingscapaciteit die verloren gaat door aanleg van de weg wordt zowel in volume als in oppervlakte gecompenseerd binnen het project door de aanleg van waterbufferende volumes. Dit bezwaar is ongegrond.
  - bezwaar 4: Men zou beter de bestaande ontsluiting van het industrieterrein ter hoogte van de Vaartstraat optimaliseren: de zone tussen de Vaartstraat en de Oelegemsesteenweg kan onteigend worden om een betere verbinding te realiseren. - Antwoord: Langs de Vaartstraat staat een groot aantal woonhuizen, allen op zeer korte afstand van de straat. Een onteigening van al deze woningen is praktisch en financieel niet realistisch op korte of middellange termijn.
  - bezwaar 5: Het is niet te verantwoorden dat de gemeente bijna 1,7 miljoen euro besteedt aan het ontlasten van 20 huizen, zonder ontlasting van de andere woongebieden langs de



- vrachtroute. - Antwoord: Dit bezwaar is niet van stedenbouwkundige aard. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 6: Het toch willen doorzetten van de plannen voor de Nieuwe Maasweg met vervallen redenen is onverantwoord bestuur - Antwoord: Het bezwaar is niet van stedenbouwkundige aard. Het bezwaar is ongegrond.
  - bezwaar 7: De achterliggende motivering van de aanleg van de Nieuwe Maasweg is de uitbreiding van Pomuni. De kans dat hier met deze weg op termijn naar een uitbreiding van het industrieterrein gestreefd wordt is reëel omdat de landbouwkundige waarde van de restpercelen na doorsnijding vermindert en de eigenaars maar al te graag zullen meewerken aan de omzetting naar een meer lucratieve bestemming. - Antwoord: De Nieuwe Maasweg wordt aangelegd voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten naar het hogere wegennet alsook de ontlasting van de woningen aan de Vaartstraat. Er zijn geen gemeentelijke, provinciale of gewestelijke plannen of planinitiatieven om de bestaande zone voor bedrijvigheid ter hoogte van Pomuni uit te breiden. Het RUP Pomuni is door de gemeenteraad goedgekeurd op 25 juni 2015: de uitbreidingsmogelijkheden van dit planinitiatief zijn benut. Er is geen initiatief gepland om deze bedrijvigheid verder uit te breiden. Binnen de bestaande juridische context, zijnde agrarisch gebied volgens het gewestplan is een uitbreiding ook niet mogelijk. Dit bezwaar is ongegrond.
  - bezwaar 8: De beschrijvende nota hanteert een misleidende argumentatie en een foutieve voorstelling van de werkelijkheid. Er wordt gesteld dat men vanaf de rotonde waar de Nieuwe Maasweg op zal uitkomen in het oosten men verder kan aansluiten op het hoger wegennet. Een rechtstreekse aansluiting op de snelweg is echter onmogelijk. - Antwoord: In de verantwoordingsnota wordt in de beschrijving van het project het volgende gesteld: *“Het ontwerp betreft een verbindingsweg, de Nieuwe Maasweg. Deze weg verbindt de KMO-zone Ter Straten via de Ter Stratenweg rechtstreeks met de rotonde tussen de Vaartstraat en de Oelegemsesteenweg. Vanaf deze rotonde kan men verder aansluiten op het hoger gelegen verkeersnetwerk (E34/E313).”* Er wordt niet gesteld dat deze rotonde fungeert als oprit of aansluitingscomplex op de snelweg, louter dat de rotonde een schakel vormt in de ontsluiting van vrachtverkeer naar het hogere wegennet. Het bezwaar is ongegrond.
  - bezwaar 9: Het project is niet te verenigen met de doelstellingen van de Groenpoolstudie en legt een hypotheek op de doelstellingen van Groenpool op vlak van ecologie. - Antwoord: Met de studie Groenpool Antwerpen wil de Vlaamse Overheid het groengebied ter hoogte van Wommelgem, Ranst en Zandhoven versterken en uitbouwen tot een samenhangende en toegankelijk open ruimte op zo’n manier dat deze complementair is met of gewapend is tegen toekomstige ‘harde’ functies. In het kader van deze lopende studie zijn verschillende focusgebieden geselecteerd waar een aantal complexe ontwerpogaven zich situeren. Het natuurgebied Maas en Moor is hier één van. Er wordt onderzocht hoe dit gebied kan bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen van de Groenpool. Hierbij wordt rekening gehouden met twee scenario’s: één met en één zonder de Nieuwe Maasweg. De Nieuwe Maasweg is met andere woorden steeds meegenomen als context binnen de Groenpoolstudie. In de studie wordt dieper ingegaan op de ruimtelijke inpassing van de Nieuwe Maasweg en worden er maatregelen beschreven voor het optimaliseren van de ecologische verbindingen in dit focusgebied. Het bezwaar is ongegrond.
  - bezwaar 10: Het aanleggen van de nieuwe weg is niet in overeenstemming met de bestemming natuurgebied en agrarisch gebied op het gewestplan. Daarom roept men de uitzonderingsregel voor werken van algemeen belang in (art. 4.4.7 VCRO). ‘Handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben’ kunnen, mits grondige motivatie, immers afwijken van de bestemming op het gewestplan. De ruimtelijke impact is niet beperkt, want hij loopt door een Habitatrictlijngebied. Dit is een waardevol open ruimtegebied met vele natuurwaarden. Daarom kan art. 4.4.7 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening hier niet ingeroepen worden en kan niet afgeweken worden van de bestemming op het gewestplan - Antwoord: Het projectgebied van voorliggende omgevingsvergunning is gelegen aan en voor

een beperkt deel in het Habitatrichtlijngebied 'Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen'. De Nieuwe Maasweg zelf valt wel buiten dit Habitatrichtlijngebied. Er werd een passende beoordeling opgesteld om de ruimtelijke impact van stedenbouwkundige handelingen op het Habitatrichtlijngebied te beoordelen. Uit de passende beoordeling die werd opgesteld in functie van de vergunningsaanvraag wordt het volgende geconcludeerd: *"De ontwikkeling ter hoogte van het projectgebied zal niet leiden tot (significant) negatieve effecten en ten aanzien van SBZ-H indien gekeken worden naar verstoring van luchtverontreiniging. Voor de overige effecten wordt door het toepassen van milderende maatregelen gericht op het vermijden van barrièrewerking (vleermuizen), ecotoopverlies en verstoringseffecten op vleermuizen en andere fauna geen betekenisvolle schade verwacht."* Er wordt in voorliggende vergunningsaanvraag een afwijking aangevraagd voor handelingen van algemeen belang met beperkt ruimtelijke impact op basis van artikel 3, §1, 1° en 2° van het uitvoeringsbesluit. Dit wordt gemotiveerd in de verantwoordingsnota van het dossier. De beperkt ruimtelijke impact is voldoende aangetoond. Het bezwaar is ongegrond.

- bezwaar 11: Dit project maakt de burgemeestersconvenant die door de gemeente onderschreven is ongeloofwaardig. De aanleg van deze weg zal namelijk voor een hoeveelheid CO2 zorgen die niet te compenseren valt. - Antwoord: Gemeente Ranst ondertekende de burgemeestersconvenant. Dit is een Europees initiatief met als doelstellingen om tegen 2030 de CO2 uitstoot met 40% te verminderen en om de gemeente voor te bereiden op het toekomstige klimaat. Met het Klimaatplan Ranst 2030 komt de gemeente tegemoet aan de engagementen uit het ondertekende burgemeestersconvenant. Eén van de acties van het klimaatplan is dat er bij de heraanleg van wegen wordt vertrokken vanuit het standpunt van voetganger en fietsers. Door de aanleg van de Nieuwe Maasweg zal de verkeerssituatie voor voetgangers en fietsers drastisch verbeteren in de Vaartstraat, die momenteel gevaarlijk en problematisch is omwille van de beperkte breedte. Bijkomend moet het verkeer in de huidige Vaartstraat door de scherpe bochten sterk vertragen en terug optrekken, wat extra uitstoot geeft. Door de aanleg van de Nieuwe Maasweg kan het verkeer vlotter doorrijden zonder bruuske bochtbewegingen of afremmen. Er wordt echter geen bijkomend verkeer verwacht waardoor de totale CO2-uitstoot niet zal stijgen maar integendeel, waarschijnlijk afneemt. Ook zal als flankerende maatregel een extra bebossing voorzien worden langs de Nieuwe Maasweg (op de te onteigenen gronden die momenteel zo goed als niet bebost zijn). Deze bebossing zal er voor zorgen dat er bijkomend CO2 kan worden opgenomen. Dit bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 12: Het project is in strijd met het Natuurdecreet door directe aantasting en versnippering van speciale beschermingszones. - Antwoord: In het Natuurdecreet (decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu), zijn er naast de beschermingsbepalingen van de VEN- en IVON-gebieden ook bepalingen omtrent de afwijking van de beschermingsbepalingen. Voor activiteiten in of nabij VEN-gebieden moet een Verscherpte Natuurtoets worden opgesteld. In functie van deze aanvraag werd in overeenkomst met het Natuurdecreet een Verscherpte Natuurtoets opgesteld. De beoordeling van deze activiteit luidt in de Verscherpte Natuurtoets als volgt: *"Gezien de ligging van het gebied aansluitend op een drukke weg en de zeer beperkte oppervlakte-inname in verhouding tot het volledige VEN-gebied (0,009%) kan besloten worden dat er geen onvermijdbare en onherstelbare schade door de werken zal optreden op het functioneren van het VEN-gebied als ecologische eenheid."* Samen met de verscherpte natuurtoets werd ook een passende beoordeling opgemaakt waarbij de impact van de stedenbouwkundige handelingen op speciale beschermingszones werd beoordeeld: *"De ontwikkeling ter hoogte van het projectgebied zal niet leiden tot (significant) negatieve effecten en ten aanzien van SBZ-H indien gekeken worden naar verstoring van luchtverontreiniging. Voor de overige effecten wordt door het toepassen van milderende maatregelen gericht op het vermijden van barrièrewerking (vleermuizen), ecotoopverlies en verstoringseffecten op vleermuizen en*

*andere fauna geen betekenisvolle schade verwacht."* Voorliggende aanvraag is niet in strijd met het Natuurdecreet, het bezwaar is bijgevolg ongegrond.

- bezwaar 13: De eigendommen ter plaatse zullen sterk in waarde dalen. - Antwoord: Het bezwaar met betrekking tot economische schade is gebaseerd op vermoedens die losstaan van de stedenbouwkundige beoordeling van voorliggende aanvraag door de vergunningverlenende overheid. Het bezwaar is niet van stedenbouwkundige aard. Het bezwaar is ongegrond.

#### Tijdelijk karakter:

- bezwaar 14: De weg wordt als tijdelijk benoemd, maar er ontbreekt een afschaling of afbraak in de vergunning. - Antwoord: Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag betreft een vergunningsaanvraag voor onbepaalde duur en dus geen tijdelijke vergunning van bepaalde duur. Het klopt dat er geen afbraak opgenomen is in de vergunningsaanvraag. De bezwaarindener verwijst vermoedelijk naar volgende paragraaf in de verantwoordingsnota, waar het toekomstperspectief van de Nieuwe Maasweg wordt besproken: *"Zo zal de hoeveelheid verkeer langs de Nieuwe Maasweg op langere termijn afnemen. Dit betekent dat de Nieuwe Maasweg als 'tijdelijke' verbindingsweg beschouwd wordt en op termijn een nieuwe identiteit krijgt in het kader van Groenpool. De weg ligt in en nabij het waardevolle groene gebied 'tussen Maas en Moor'. Dit gebied zal binnen de Groenpool evolueren tot een onthaalpoort waar informatie over het gebied verschaft kan worden en omwonenden (komend vanuit Oelegem) er hun beleving kunnen starten. Zo kan de Nieuwe Maasweg -mits de nodige aanpassingen in de toekomst- evolueren tot lokale weg als deel van de secundaire toegangspoort voor de Groenpool Antwerpen."* Met 'tijdelijke' verbindingsweg wordt vooral bedoeld op het tijdelijk karakter van de functie van de weg als ontsluitingsweg voor bedrijvigheid. Er zijn immers plannen om op lange termijn een rechtstreeks ontsluiting te voorzien van onder meer bedrijventerrein Ter Straten op de E313. De Nieuwe Maasweg zal dan nog altijd zijn verbindende functie kunnen blijven uitoefenen voor personenverkeer. Het is mogelijk dat dit in de toekomst kan gepaard gaan met een herinrichting van de weg, conform de doelstellingen geformuleerd in de studie Groenpool Antwerpen. Deze plannen voor een bijkomende ontsluiting op de E313 zijn complex en in onderzoek. Er zijn nog geen concrete procedure of plannen opgemaakt. Voorliggende vergunningsaanvraag kan gemotiveerd worden vanuit de huidige ruimtelijke context en noden en houdt rekening met toekomstige ontwikkelingen. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 15: De weg is overgedimensioneerd voor een inperking naar een lokale weg zonder vrachtverkeer. - Antwoord: De weg werd ontworpen volgens het huidige vooropgestelde gebruik en de veiligheidsnormen die gelden voor dat gebruik. Gezien de weg als verbinding voor de industrie wordt gebruikt, dient deze momenteel kruisen van vrachtwagens toe te laten. Op lange termijn sluit dit niet uit dat er wijzigingen gebeuren aan bijvoorbeeld inrichting of verhardingsbreedte om beter aan te sluiten bij een eventuele latere functie als lokale weg zonder vrachtverkeer. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 16: De impact is groot en permanent, dit valt niet te rijmen met het twijfelachtige nut en de korte levensduur. - Antwoord: De milieu-impact van de weg op de omgeving werd beoordeeld in de project-MER-screening, de Passende Beoordeling en de verscherpte Natuurtoets. Uit deze beoordelingen blijkt dat er geen betekenisvolle effecten te verwachten zijn van voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag. Voor het bezwaar met betrekking van de levensduur van de weg verwijzen we naar bezwaar 15 en 16. Voor de motivering van de weg naar bezwaar 1. Het bezwaar is ongegrond.

#### Ontwerp tracé:

- bezwaar 17: De Nieuwe Maasweg zou beter het tracé volgen van de bestaande Maasweg. Zo kan de Vaartstraat geknipt / doodlopend gemaakt worden en uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer. - Antwoord: Het huidige tracé van de Nieuwe Maasweg loopt door VEN-

gebied en Habitatrichtlijngebied. Het ontwerp van de weg werd zodanig gekozen dat er zo weinig mogelijk waardevolle habitat verloren gaat. Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag sluit niet uit dat de Vaartstraat op termijn geknipt wordt of uitsluitend toegankelijk voor bestemmingsverkeer. Dit zou inderdaad de bedoeling zijn. Het bezwaar is ongegrond.

- bezwaar 18: Er wordt aan het Kruispunt Vaartstraat – Ter Straten – Nieuwe Maasweg geen rondpunt voorzien. Dit is een mogelijk gevaarlijke situatie. - Antwoord: Het klopt dat er niet geopteerd is voor een rondpunt op het kruispunt van de Vaartstraat en de Ter Stratenweg met de Nieuwe Maasweg. De oversteken van de Nieuwe Maasweg zijn nu ingericht met middengeleiders om oversteekbewegingen in twee keer te faciliteren en ver genoeg van het kruispunt te laten plaatsvinden om de zichtbaarheid van het verkeer te optimaliseren. Deze oplossing heeft bijkomend als voordeel dat er minder bijkomende ruimte moet ingenomen worden alsook verharding dient aangelegd te worden. Er werd ook niet gekozen voor een rondpunt omdat dit 4 gelijkwaardige wegen impliceert. Maar de bedoeling van de Nieuwe Maasweg – in het verlengde van Terstratenweg – is net dat de Vaartstraat ‘ondergeschikt’ wordt. Bovendien is het voor zwaar vrachtverkeer moeilijk om een kleine rotonde te nemen zonder dit te beschadigen. Dit bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 19: Het is onbegrijpelijk waarom het tracé van de Vaartstraat wordt verlegd om aangesloten te worden op de Nieuwe Maasweg. Waarom kan de huidige situatie niet blijven bestaan m.n. aansluit Vaartstraat op het rond punt. Dit betekent een onnodige inname van landbouwgebied en zorgt er ook voor dat de Nieuwe Maasweg veel dichter komt te liggen bij de woonzone met als gevolg meer hinder voor de huidige bewoners. - Antwoord: Met de aanleg van de Nieuwe Maasweg wordt het huidige tracé van de Vaartstraat ter hoogte van het rondpunt met de Oelegemsesteenweg inderdaad aangepast om een veilige aansluiting te maken op de Nieuwe Maasweg. Het is namelijk niet mogelijk om op een verkeersveilige manier nog een bijkomende aansluiting op het rondpunt tussen Vaartstraat en Oelegemsesteenweg te realiseren. Om deze reden is een uitwijking richting de agrarische zone noodzakelijk. De hinder die de bewoners van de Vaartstraat momenteel ondervinden is veel groter omdat de drukke weg vlak aan hun voordeur ligt. Met de Nieuwe Maasweg zal voor de meeste bewoners van de Vaartstraat het bedrijfsverkeer veel verder wegliggen. Dit bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 20: Het oorspronkelijk traject van de Nieuwe Maasweg volgde de oude Maas en Moor en lag te midden van het landbouwgebied waardoor beide percelen na inplanting hun huidige functie nog konden behouden en bovendien veel verder was gelegen van de woonzone. - Antwoord: Met het oorspronkelijke traject bedoelt de bezwaarindiener vermoedelijk het eerste ontwerptraject van de Nieuwe Maasweg uit 2016. De verwijzing naar oude Maas en Moor is echter onduidelijk en mogelijk niet correct. Maas en Moor ligt immers meer zuidelijk. Het oorspronkelijke traject doorsneed de landbouwgronden evenzeer als het nieuwe traject. De algemene impact op de landbouwgrond en het mogelijke landbouwgebruik lijken voor beide tracés vergelijkbaar. Evenwel zijn er nu wel mogelijk andere eigenaars getroffen dan in het eerste traject. Daartegenover staan de eigenaars die met het nieuwe traject net minder van hun grond ingenomen zien. Naar aanleiding van de studie Groenpool Antwerpen alsook de projectstuurgroep van 1 december 2017 werd beslist om het eerste tracé te wijzigen en het dubbelrichtingsfietspad aan de noordzijde uit te werken. Op die manier komt de Nieuwe Maasweg op zo groot mogelijke afstand van het VEN-gebied. Het aangepaste inplantingsplan en de toelichtingsnota zijn vervolgens opnieuw voorgesteld aan de projectstuurgroep op 9 september 2020. Het verslag is terug te vinden in bijlage van de omgevingsvergunning. Het bezwaar is ongegrond.

#### Natuur:

- bezwaar 21: De aanleg van deze weg zal gepaard gaan met een significant en onomkeerbaar verlies van unieke en waardevolle bosfragmenten, houtkanten en andere natuurelementen. - Antwoord: Om de effecten op SBZ en VEN-gebieden te beoordelen werd een passende

beoordeling/verscherpte natuurtoets opgemaakt, alsook werd een project-MER-screening opgemaakt om de milieu-effecten van de aangevraagd stedenbouwkundige handelingen op de omgeving af te toetsen. Er worden geen betekenisvolle effecten verwacht van voorliggende aanvraag. In de vergunningsaanvraag zijn de nodige compenserende en milderende maatregelen genomen om het verlies aan biodiversiteit en natuurelementen te mitigeren. Bovendien werd de weg zodanig ontworpen dat er zo weinig mogelijk waardevolle habitat verloren gaat. Zo wordt de waardevolle oude eikenhoutwal rond de voormalige hoeve volledig vermeden en zal slechts een klein deel van het op de BWK aangeduide zuur eikenbosje aangesneden worden. Hiervoor werd een boscompensatie voorzien. Dit bosje is bovendien een verstruweeld deel van een voormalige eikendreef. De terreinen die binnen het VEN en SBZ worden aangesneden betreffen soortenarme graslanden met enkele solitaire berken. De overige terreinen betreffen akkers en soortenarme intensief bewerkte graslanden. Waardevol elzen-essenbroekbos wordt niet aangesneden en zal tevens geen negatieve invloed ondervinden. Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos vermeldt dat "*Door de uitvoering van de vergunningsplichtige activiteiten overeenkomstig de voorwaarden houdende de wijziging van de vegetatie en de kleine landschapselementen worden de vegetatie en de kleine landschapselementen hersteld.*" Het bezwaar is ongegrond.

- bezwaar 22: Het project ligt in een gebied dat is aangeduid als zone voor bosuitbreiding. - Antwoord: Het projectgebied is in het gewestplan aangeduid als agrarisch gebied, natuurgebied en zone voor ambachtelijke bedrijven en KMO's. In het kader van de verkennende studie Groenpool Antwerpen uit 2018 wordt het gebied Maas en Moor inderdaad aangeduid als mogelijke zoekzone voor bosuitbreiding. Deze studie is echter slechts verkennend en niet bindend. Eind 2022 werd beslist een planningsproces (GRUP) voor de Groenpool Antwerpen formeel op te starten. In dit planningsproces kunnen eventuele bosuitbreidingsgebieden juridisch verankerd worden. De Nieuwe Maasweg is reeds meegenomen als context binnen de Groenpoolstudie dus niet in contradictie met de ambities om bos uit te breiden binnen het gebied Maas en Moor. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 23: De habitatsnipper waar het tracé door loopt dient uitgebreid te worden i.p.v. versnipperd. - Antwoord: De habitatsnipper waar de bezwaarindiener naar verwijst betreft vermoedelijk de eikendreef. Het uitbreiden hiervan is moeilijk gezien het uitgegroeide karakter van deze dreef. Er werd wel boscompensatie voorzien zoals wettelijk bepaald. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 24: Hoewel de weg tijdelijk is, is de impact op het ecologisch systeem permanent. - Antwoord: Om de effecten op SBZ en VEN-gebieden te beoordelen werd een passende beoordeling/verscherpte natuurtoets opgemaakt, alsook werd een project-MER-screening opgemaakt om de milieu-effecten van de aangevraagd stedenbouwkundige handelingen op de omgeving af te toetsen. Er worden geen betekenisvolle effecten verwacht van voorliggende aanvraag. De bezwaarindiener geeft aan dat de weg tijdelijk is. Voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag betreft een vergunningsaanvraag voor onbepaalde duur en dus geen tijdelijke vergunning van bepaalde duur. Met tijdelijk wordt in de omgevingsvergunningsaanvraag bedoeld op het (eventueel) tijdelijk karakter van de functie van de weg als ontsluitingsweg voor bedrijvigheid. Er zijn immers plannen om op lange termijn een rechtstreeks ontsluiting te voorzien van onder meer bedrijventerrein Ter Straten op de E313. De Nieuwe Maasweg zal dan nog altijd zijn verbindende functie kunnen blijven uitoefenen voor personenverkeer alsook zijn rol vervullen in het kader van de plannen van studie Groenpool Antwerpen. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 25: De voorziene ecopassages compenseren het verlies aan bestaande ecologische passages onvoldoende. - Antwoord: In de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets die in functie van de vergunningsaanvraag werd opgesteld, wordt dit project beoordeeld door natuurdeskundigen en wordt er gesteld dat er 'geen onvermijdbare en onherstelbare schade door de werken zal optreden op het functioneren van het VEN-gebied als ecologische eenheid' alsook niet op het Habitatrictlijngebied. Dit impliceert dat het verlies aan bestaande

ecologische passages voldoende wordt gecompenseerd. Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos bevestigt dit: "*Het projectgebied met zijn hagen, houtkanten en kleine bosjes vormt een belangrijke corridorfunctie tussen het noordelijk gelegen Albertkanaal en verschillende overwinteringsobjecten enerzijds en zuidelijk gelegen bossen binnen (en buiten) SBZ-gebied anderzijds. De nieuwe weg kan een barrière effect hebben op de migratiepatronen voor zoogdieren (ree, egel, vleermuizen, marters, muizen, ...) en amfibieën. Om dit effect te minimaliseren worden verschillende maatregelen getroffen zoals de aanleg van de robuuste struweelzone, de aanplant van een bomenrij, de aanleg van twee ecoduikers, de bouw van een boombrug en de aanleg van een reeënraaster. Het aan te planten struweel in combinatie met de bomenrijen zal zorgen voor een extra migratiecorridor voor vleermuizen en kleine zoogdieren langs de ontsluitingsweg. Rekening houdend met de voorziene faunamaatregelen, kan er besloten worden tot een nul-effect ten opzichte van de instandhoudingdoelstellingen.*" Het bezwaar is ongegrond.

- bezwaar 26: Het ontwerp van de weg verdeelt de open ruimte door een raster aan te leggen zodat zelfs egels en amfibieën die de hele open ruimte gebruiken de pas afgesneden wordt. Dit is ook in tegenstelling met de ambities van het klimaatplan waarin burgers aangezet worden om de rasters in de tuinen te voorzien van egelpassages en houtkanten in het landschap worden gepromoot. - Antwoord: In de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets die in functie van de vergunningsaanvraag werd opgesteld, wordt dit project beoordeeld door natuurdeskundigen en wordt er gesteld dat er 'geen onvermijdbare en onherstelbare schade door de werken zal optreden op het functioneren van het VEN-gebied als ecologische eenheid' alsook niet op het Habitatrichtlijngebied. Dit impliceert dat het verlies aan bestaande ecologische passages voldoende wordt gecompenseerd. In het project worden onder meer ecoduikers ingericht om de passage van kleine fauna zoals egels en amfibieën te garanderen. Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos bevestigt dit: "*Het projectgebied met zijn hagen, houtkanten en kleine bosjes vormt een belangrijke corridorfunctie tussen het noordelijk gelegen Albertkanaal en verschillende overwinteringsobjecten enerzijds en zuidelijk gelegen bossen binnen (en buiten) SBZ-gebied anderzijds. De nieuwe weg kan een barrière effect hebben op de migratiepatronen voor zoogdieren (ree, egel, vleermuizen, marters, muizen, ...) en amfibieën. Om dit effect te minimaliseren worden verschillende maatregelen getroffen zoals de aanleg van de robuuste struweelzone, de aanplant van een bomenrij, de aanleg van twee ecoduikers, de bouw van een boombrug en de aanleg van een reeënraaster. Het aan te planten struweel in combinatie met de bomenrijen zal zorgen voor een extra migratiecorridor voor vleermuizen en kleine zoogdieren langs de ontsluitingsweg. Rekening houdend met de voorziene faunamaatregelen, kan er besloten worden tot een nul-effect ten opzichte van de instandhoudingdoelstellingen.*" Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 27: De aanmeldingsfiche Europese Commissie inzake Natura2000 gebied werd niet correct opgesteld. - Antwoord: De aanmeldingsfiche Natura2000 in de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets is correct ingevuld door het studie bureau. Het bezwaar is ongegrond.

#### Boscompensatie:

- bezwaar 28: In het boscompensatieformulier wordt er geen rekening mee gehouden dat het gaat om een Europees te beschermen habitat: voor de berekening van de te compenseren oppervlakte wordt gerekend met compensatiefactor 2 (gemengd loofbos) i.p.v. compensatiefactor 3 (bossen met aanwezigheid van een of meerdere Europees te beschermen boshabitats). - Antwoord: Het volgens het BWK aangeduide zuur eikenbosje betreft in de praktijk een verstruweeld deel van een voormalige eikendreef (zie ook behandeling bezwaar 30) waar in principe een compensatiefactor 2 voor wordt gehanteerd. Er kan gekozen worden om volgens het BWK te rekenen en een compensatiefactor 3 toe te passen. Zo wordt het ontbossen van dit deel zeker voldoende gecompenseerd. Dit bezwaar is gegrond en leidt tot

een aanpassing van het boscompensatieformulier. De aangepaste boscompensatie werd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 24 mei 2023 goedgekeurd.

- bezwaar 29: Het boscompensatieformulier is onvolledig: er wordt niet aangegeven waar de compenserende bebossing zal worden uitgevoerd. - Antwoord: Er zal gecompenseerd worden binnen het projectgebied. Het klopt dat dit niet vermeld is in het formulier. Dit bezwaar is gegrond en leidt tot een aanpassing van het boscompensatieformulier. De aangepaste boscompensatie werd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 24 mei 2023 goedgekeurd.
- bezwaar 30: Boscompensatie is niet wenselijk, want de aangerichte schade aan oude en ecologisch zeer waardevolle bosfragmenten is vrijwel niet te herstellen. - Antwoord: Het ontwerp van de weg werd zo gekozen dat er zo weinig mogelijk waardevol habitat verloren gaat. Zo werd de waardevolle oude eikenhoutwal rond de voormalige hoeve volledig vermeden en zal slechts een klein deel van het op de BWK aangeduide zuur eikenbosje aangesneden worden. Het bosje dat wordt aangesneden is volgens natuurdeskundigen geen oud gerijpt zuur eikenbos maar een oude dreefstructuur met verbossing. Eigenlijk zou de BWK-code hier qs- moeten zijn en de habitatcode zou volgens de natuurdeskundige gh\_9120 moeten zijn waarbij de gh staat voor 'geen habitat' of met andere woorden: het voldoet niet aan de criteria om als volwaardig Natura2000 habitat aan te duiden. Andere bosfragmenten worden niet aangesneden. Daarnaast wordt een oppervlakte houtige vegetatie aangeplant die groter is dan de te compenseren oppervlakte, afhankelijk van de soorten vegetaties. Het boscompensatieformulier werd aangepast en werd beoordeeld door Agentschap voor Natuur en Bos. De aangepaste boscompensatie werd door het Agentschap voor Natuur en Bos op 24 mei 2023 goedgekeurd. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 31: Het project ligt in een gebied dat is aangeduid als zone voor boscompensatie voor de tweede spoorwegontsluiting. - Antwoord: Het dossier tweede spoorontsluiting is ondertussen opgenomen in het dossier Nieuwe Rand, waarvan ook de Groenpool een onderdeel is. Zie weerlegging bezwaar 22.

#### Passende beoordeling:

- bezwaar 32: Het project zal een negatief effect hebben op Europees beschermde natuurgebieden die er meteen naast liggen. Dit wordt onvoldoende weergegeven in de passende beoordeling. In de aanvraag wordt niet vermeld dat het natuurgebied dat aangetast behoort tot het Natura2000-netwerk. - Antwoord: Om de effecten op SBZ en VEN- gebieden te beoordelen werd een passende beoordeling/verscherpte natuurtoets opgemaakt, alsook werd een project-MER-screening opgemaakt om de milieu-effecten van de aangevraagd stedenbouwkundige handelingen op de omgeving af te toetsen. Er worden geen betekenisvolle effecten verwacht van voorliggende aanvraag. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 33: De passende beoordeling geeft de gevolgen van verstoring door luchtverontreiniging onvoldoende weer. De beoordeling en berekening houden geen rekening met de achtergronddepositie. - Antwoord: Het kader van de PAS-toets dat bij de opmaak van de passende beoordeling (februari 2021) gehanteerd werd is bevestigd in 2023 als te hanteren beoordelingskader namelijk <1% toename van de KDW. In de passende beoordeling werd getoetst aan de 1% overschrijdingsnorm en deze toetsing is nog steeds actueel gezien met het nieuwe stikstofbesluit de toetsingswaarde voor industrie en landbouw eveneens 1% bedraagt. Het bezwaar is dus ongegrond.
- bezwaar 34: De passende beoordeling is eenzijdig positief geschreven en minimaliseert de negatieve impact van de weg, en het verkeer op de weg. De schade aan de natuurwaarden van het gebied die de aanleg van deze tijdelijke weg zou aanrichten, wordt in de passende beoordeling geminimaliseerd. - Antwoord: de passende beoordeling is correct opgemaakt door het studie bureau. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 35: Er wordt in de passende beoordeling geen rekening gehouden met het areaal aan landbouw dat verloren zal gaan. - Antwoord: Voor de impact op het landbouwareaal werd in functie van deze vergunningsaanvraag een LIS (Landbouwimpactstudie) opgemaakt. Het

advies van het Departement Landbouw en Visserij is voorwaardelijk gunstig. Er wordt rekening gehouden met de gestelde voorwaarden. Het bezwaar is ongegrond.

- bezwaar 36: In de passende beoordeling wordt niet vermeld dat het project een aantasting van habitattype 9120 zal plaatsvinden. Bijgevolg werden de effecten van het project niet berekend. - Antwoord: In de voetnoot van pagina 28 van de passende beoordeling wordt verwezen naar het habitattype qb (9120). Het betreft een voormalige enkele eikendreef die niet gelegen is in bosverband dus het betreft geen habitat. Eigenlijk zou de BWK-code hier qs-moeten zijn en de habitatcode zou volgens de natuurdeskundige gh\_9120 moeten zijn waarbij de gh staat voor 'geen habitat'. In de Passende Beoordeling wordt dus inderdaad niet gesproken van een aantasting van habitattype 9120, wel van het feit dat een deel van de voormalige eikendreef zal geroid worden. Hiervoor wordt de nodige compensatie voorzien. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 37: In de passende beoordeling wordt gesteld dat er geen impact wordt verwacht op de SBZ en het VEN-gebied op vlak van ecotoopinname. Er wordt in de passende beoordeling echter weggelaten dat er kleine landschapselementen zullen verdwijnen onder de verharding voor de nieuwe weg. - Antwoord: Uit de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets die werd opgesteld in functie van de vergunningsaanvraag wordt niet geconcludeerd dat er geen impact zal zijn, er wordt geconcludeerd dat er geen betekenisvolle negatieve impact zal zijn op SBZ-gebied of VEN-gebied. In de omgevingsvergunningaanvraag worden bovendien ook vegetatiewijzigingen aangevraagd. Het advies van Agentschap voor Natuur en Bos vermeldt hierover: "*Er wordt dan ook op vlak van ecotoopinname geen impact verwacht op de Speciale beschermingszone. Rekening houdend met de voorziene faunamaatregelen, kan er besloten worden tot een nul-effect door versnippering ten opzichte van de instandhoudingdoelstellingen. Door de boscompensatie blijft de vermijdbare schade aan de natuur beperkt en worden de vegetatie en de kleine landschapselementen hersteld. Door de uitvoering van de vergunningsplichtige activiteiten overeenkomstig de voorwaarden houdende de wijziging van de vegetatie en de kleine landschapselementen worden de vegetatie en de kleine landschapselementen hersteld.*" Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 38: in de aanvraag werden de effecten van het project op prioritair habitattype 91E0 va & vm weggelaten. - Antwoord: Er zijn geen rechtstreekse, noch onrechtstreekse effecten op dit habitattype, bijgevolg werd dit uit de aanvraag gelaten. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 39: In de passende beoordeling werden geen receptorpunten geplaatst in het (prioritair) habitat dat het dichtst bij de bron ligt en evenmin in de zoekzone (70m) van de bron. - Antwoord: De receptorpunten liggen in de zones met de meest kwetsbare habitats, dus werden correct gepositioneerd. De zone van het SBZ het dichtst bij de weg is als gh aangeduid, dus niet habitatwaardig. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 40: De werkwijze van de passende beoordeling is in tegenstrijd met de regelgeving: er wordt geen rekening gehouden met alle mogelijke activiteiten die een betekenisvol effect kunnen hebben op de SBZ. - Antwoord: Het is onduidelijk welke activiteiten de bezwaarindiener bedoeld. De passende beoordeling werd door het studie bureau opgemaakt volgens de geldende normen. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 41: Het is opmerkelijk dat de verstoring door luchtvervuiling plots gewijzigd is van een 'significant negatief effect en betekenisvolle aantasting ten aanzien van het SBZ-H' naar 'geen (significant) effect'. Hier is meer duiding wenselijk ihkv nieuwe kader voor stikstofdepositie. De toetsing van het stikstofkader is verouderd. - Antwoord: Het kader van de PAS-toets dat bij de opmaak van de passende beoordeling (februari 2021) gehanteerd werd, is bevestigd in 2023 als te hanteren beoordelingskader namelijk <1% toename van de KDW. In de passende beoordeling werd getoetst aan de 1% overschrijdingsnorm en deze toetsing is nog steeds actueel gezien met het nieuwe stikstofbesluit de toetsingswaarde voor industrie en landbouw eveneens 1% bedraagt. Het bezwaar is dus ongegrond.
- bezwaar 42: Het IHD-rapport voor het SBZ-H 'Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen', stelt onder meer dat verschillende habitats te fragmentarisch voorkomen.



"Uitbreiding van deze habitatsnippers is noodzakelijk voor het bereiken van minstens een voldoende staat van instandhouding." - Antwoord: De Groenpool zal zorgen voor een betere aaneensluiting van de groenstructuren in de omgeving. De Nieuwe Maasweg maakt onderdeel uit van deze studie.

#### Mobiliteit:

- bezwaar 43: Door de aanleg van de Nieuwe Maasweg wordt de wooncluster aan de Vaartstraat ontlast. De nieuwe weg zorgt echter niet voor een ontlasting van de andere woongebieden die langs de route naar het hoger wegennet liggen. Het project verschuift de verkeersoverlast naar het woongebied aan de Zandhovensesteenweg - Antwoord: Met de aanleg van de Nieuwe Maasweg wordt de wooncluster aan de Vaartstraat inderdaad ontlast. Het bezwaar dat de verkeersoverlast verschuift naar het woongebied aan de Zandhovensesteenweg kan echter niet gevolgd worden. De problematiek ter hoogte van de Zandhovensesteenweg zal na realisatie van de Nieuwe Maasweg ongeveer identiek zijn aan de huidige situatie. Er is dus geen verschuiving van verkeersoverlast naar de Zandhovensesteenweg en er zal geen impact zijn de hoeveelheid en samenstelling van het verkeer in de Zandhovensesteenweg. Voor bijkomende informatie kan de mobiliteitsstudie geraadpleegd worden. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 44: Door de Nieuwe Maasweg zal er een bijkomende sluiproute ontwikkeld worden. Het sluihverkeer zal toenemen parallel met de E313. Aangezien er vaak files zijn zowel op E313 als E34 richting Antwerpen, zal er na de aanleg van de nieuwe weg nog meer verkeer deze route als alternatieve route naar Wommelgem en verder gebruiken. Bij file richting Antwerpen is er vandaag al intens (en vaak stilstaand) verkeer op de Zandhovensteenweg. Dit verkeer zal zich naar de Nieuwe Maasweg verplaatsen, met een verdere stijging van emissies op natuur en landbouw. Dit is helemaal niet correct opgenomen in de documenten de van de omgevingsvergunning. - Antwoord: Het klopt dat er vaak files zijn op de E313 en E34 en dat we vaststellen dat die nog toenemen. We zien daarbij ook dat hoe langer hoe meer weggebruikers het onderliggende wegennet gebruiken waardoor ook daar verzadigingsverschijnselen optreden. Deze verzadigingsverschijnselen kunnen beschouwd worden als een filter om nog meer verkeer te genereren. Zoals de bezwaarindiener aangeeft, vormt de rotonde Zandhovensesteenweg (buiten centrum) met de Oelegemsesteenweg zo'n filter. Aan deze problematiek kan op termijn een oplossing geboden worden door voldoende capaciteit op het hoofdwegennet aan te bieden en een ambitieuze modal split te realiseren. De Nieuwe Maasweg zal ondermeer door de bestaande verzadigingsverschijnselen ter hoogte van de rotonde aan de Zandhovensesteenweg geen bijkomende aantrekking vormen voor verkeer van het hoofdwegennet. Integendeel: er zijn positieve effecten door de aanleg van de Nieuwe Maasweg te verwachten. Vooraleerst verwachten we positieve effecten voor de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten want ook daar is een bijkomende mobiliteitsvraag. Maar bijkomend worden er positieve effecten verwacht voor het sluihverkeer door het centrum van Oelegem. In het verleden heeft de gemeente reeds maatregelen gedaan om het sluihverkeer uit het centrum van Oelegem te houden met nieuwe circulatieplannen. Deze maatregelen dragen echter onvoldoende bij aan het weren van sluihverkeer uit het centrum van Oelegem. De Nieuwe Maasweg kan op die manier bijdragen aan de verkeersleefbaarheid van het centrum van Oelegem. De effecten op mobiliteit, lucht en biodiversiteit worden beoordeelend in de project-MER-screening, zie addenda in het omgevingsloket en alsook de mobiliteitsstudie. Dit bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 45: De mobiliteitsstudie die werd toegevoegd aan de aanvraag is verouderd en toont de vroegere noodzaak van de Nieuwe Maasweg in functie van het supprimeren van de brug van de Jozef Simonslaan, maar dit is niet meer relevant aangezien die brug behouden en vernieuwd werd. Er is dus eigenlijk geen reden meer voor de nieuwe weg. - Antwoord: Het klopt dat de mobiliteitsstudie die bij de aanvraag zit, dateert uit 2014. De op dat moment onderzochte problematiek inzake sluihverkeer wordt echter vandaag de dag nog steeds

bevestigd en is zelfs verergerd. Dit heeft onder meer te maken met de toenemende verzadigingsgraad van het hoofdwegenet, E313 en E34. Gezien er geen grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen hebben voorgedaan of ingrijpende circulatiemaatregelen, kunnen we aannemen dat er geen substantiële verschuivingen in de verkeersstromen zijn. De mobiliteitsstudie motiveert afdoende waarom de effecten op mobiliteit al dan niet aanzienlijk zijn. De bezwaarindiener trekt de noodzaak van de Nieuwe Maasweg in twijfel als de brug aan de Jozef Simonslei niet gesupprimeerd wordt. Deze brug werd recent nog vernieuwd in het kader van de verhoging van de bruggen over het Albertkanaal om hogere doorvaarthoogtes mogelijk te maken. Ten gevolge van deze brug blijft sluipverkeer in het centrum van Oelegem nog mogelijk. Door de introductie van de Nieuwe Maasweg worden er positieve effecten verwacht naar sluipverkeer in het centrum van Oelegem toe. Het al dan niet supprimeren van de brug aan de Jozef Simonslaan doet geen afbreuk aan de motivering van de aanleg van de Nieuwe Maasweg. De belangrijkste functie van de Nieuwe Maasweg is het optimaliseren van de ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten en het ontlasten van de woningen aan de Vaartstraat. Het bezwaar is bijgevolg ongegrond.

#### Water:

- bezwaar 46: In de watertoets wordt gebruikgemaakt van een verouderde watertoetskaart. De aanvraag is op dit punt niet in overeenstemming met de wetgeving. Uit de watertoetskaart die van kracht is vanaf 1 januari 2023 blijkt dat het project gelegen is in pluviaal en fluviaal overstromingsgevoelig gebied. - Antwoord: De aanvraag maakt zoals de bezwaarindiener aangeeft, gebruik van verouderde watertoetskaarten. Vanaf januari 2023 gelden echter nieuwe overstromingskaarten. Het is zorgvuldig om de aftoetsing aan de aanvraag af te toetsen aan de nieuwe overstromingskaarten. Het bezwaar is gegrond en leidt tot een aanpassing van de vergunningsaanvraag.
- bezwaar 47: De infiltratiestudie is achterhaald en werd slechts op één plek en op één moment uitgevoerd. - Antwoord: Infiltratieonderzoeken zijn per definitie lokale metingen die voor tal van projecten worden toegepast voor het ontwerp van rioleringen. Het zijn metingen die niet tijdsafhankelijk zijn. Enkel grote wijzigingen van de grondsamenstelling kunnen aanleiding geven tot wijzigingen van de infiltratiecapaciteit van gronden. De metingen werden uitgevoerd op 5 locaties langs de projectzone. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 48: De impact van de werken op freatisch grondwater worden weggeschreven terwijl het projectgebied gelegen is in een gebied met grondwaterafhankelijke en hydrologisch kwetsbare habitats. - Antwoord: De verhardingen wateren af langs langsgrachten zonder overloop naar een waterloop. Al het water dat voorheen natuurlijk kon infiltreren in de bodem kan dat nu nog steeds in de berm naast de weg. Op gebiedsniveau heeft de aanleg van de rijweg bijgevolg geen impact op de hoeveelheid regenwater die in de bodem kan infiltreren. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 49: Er zijn geen specifieke maatregelen voorzien waardoor eventuele lozingen kunnen worden ingedamd. Er wordt in addendum E3 geen verdere uitwerking gegeven aan de vereiste maatregelen bij oppervlaktes groter dan 1.000 m<sup>2</sup>. - Antwoord: Voor wegen wordt in het algemeen gesteld dat regenwater dat op het wegdek valt niet als verontreinigd wordt beschouwd. Dergelijke maatregelen worden dan ook nergens algemeen toegepast voor de aanleg van wegen. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 50: In de nota's laat men uitschijnen dat enkel voor de grachten en wadi's uitgravingen moeten gebeuren. In de typedwarsprofielen en lengteprofielen is het echter duidelijk dat er ook voor de weggroeven uitgravingen vereist zijn en elders ook het maaiveld wordt opgehoogd. - Antwoord: De uitgraving van een weggroef is inherent verbonden met de aanleg van een rijweg en wordt niet beschouwd als een aparte stedenbouwkundige handeling reliëfwijziging. De aanleg van een weg vereist inderdaad nivellering van het terrein waardoor lokale wijzigingen van het reliëf noodzakelijk zijn. Het bezwaar is ongegrond.

#### Mer-screening:

- bezwaar 51: De toegelaten snelheid van 70km/u creëert bijkomende luchtvervuiling, geluidshinder en fijn stof t.o.v. de snelheidsbeperking tot 50km/h in de omgeving. - Antwoord: Voor voorliggende omgevingsvergunningsaanvraag werd een project-MER- screening opgemaakt waarin in zowel de discipline lucht als geluid geconcludeerd kon worden dat er geen significante effecten te verwachten zijn van de Nieuwe Maasweg. Er worden dus geen betekenisvolle effecten verwacht van de weg ten opzichte van de omgeving. Vermits de Ter Stratenweg in een zone-50 gelegen is, kan de suggestie van de bezwaarindiener overwogen worden. Het snelheidsregime kan ook in een latere fase nog aangepast worden. Dit heeft echter geen invloed op voorliggende vergunningsaanvraag gezien het snelheidsregime niet (omgevings)vergunningsplichtig is. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 52: Het nulalternatief dient onderzocht te worden. - Antwoord: Voor dit bezwaar verwijzen we naar het handeling van het team milieueffectenrapportage inzake 'alternatieven in de milieueffectenrapportage'. De regelgeving stelt dat een project-MER ook een beschrijving moet bevatten van het milieu indien noch het project nog één van de alternatieven wordt uitgevoerd (artikel 4.3.7, §1, 1°, g van het DABM), het zogenaamde nulalternatief. In artikel 4.2.8, §1, 5), b van het DABM wordt gesteld dat een plan-MER tenminste 'de relevante aspecten van de bestaande situatie van het milieu' moet bevatten, de zogenaamde referentiesituatie. In de praktijk wordt aan deze artikels voldaan door in het MER een beschrijving op te nemen van de toekomstige referentiesituatie en is het bijgevolg niet noodzakelijk om het nulalternatief als afzonderlijk alternatief te beoordelen. Het bezwaar is ongegrond

#### Landbouw:

- bezwaar 53: De aanleg van de Nieuwe Maasweg deelt één groter landbouwperceel op in 3 kleinere percelen met opbrengstverlies tot gevolg. - Antwoord: De gemeente Ranst zal instaan voor de verwerving van de gronden langsheen de Maasweg. Deze gronden kwamen eerder in beeld voor compensaties, mildering en ook verdere ontwikkeling van dit gebied met als doel deze in te schakelen in de realisatie van de Groenpool. Zo wordt er vermeden dat restpercelen ontstaan. Dit bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 54: Grenzend aan één van de landbouwpercelen wordt een bomenrij aangeplant, de schaduwzijde ten gevolge hiervan zal voor opbrengstverlies zorgen. - Antwoord: Dit is een veronderstelling die niet kan hardgemaakt worden. Er staan momenteel ook al bomenrijen langsheen landbouwpercelen. De impact hiervan is zeer beperkt en zeer plaatselijk.

#### Procedure:

- bezwaar 55: Er dient advies gevraagd te worden aan de Gecoro. - Antwoord: Het klopt dat er binnen de vergunningsprocedure geen formeel advies is gevraagd aan de Gecoro. Binnen de RUP-procedure is er een decretale verplichting om een advies aan de Gecoro te vragen, binnen deze vergunningsprocedure is deze verplichting er niet. Artikel 1.3.3 van de VCRO bepaalt ondermeer de bevoegdheid van de Gecoro: "*§ 2. Naast de opdrachten die de gemeentelijke commissie voor ruimtelijke ordening heeft ingevolge deze codex, kan ze advies geven, opmerkingen maken of voorstellen doen over alle aangelegenheden met betrekking tot de gemeentelijke ruimtelijke ordening, op eigen initiatief of op verzoek van het college van burgemeester en schepenen of de gemeenteraad.*" De vergunningverlenende overheid, in casu gemeente Ranst, neemt de verantwoordelijkheid om de externe adviezen in te winnen, conform artikel 35 van het Besluit van de Vlaamse Regering van 27 november 2015 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning, bepaalt de adviesinstanties in geval van aanvragen voor een omgevingsvergunning voor stedenbouwkundige handelingen of het verkavelen van gronden. Er is geen wettelijke verplichting tot het inwinnen van advies van de Gecoro. Het bezwaar is ongegrond.

- bezwaar 56: Het project is in tegenstrijd met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan van Ranst. Het project is in tegenstrijd met bestaande plannen en beslissing inzake ruimtelijke planning, mobiliteit, natuur, milieu en leefbaarheid op Vlaams Niveau. Er is onvoldoende afgestemd met andere lopende planprocessen in de omgeving. - Antwoord: Het project is niet in tegenstrijd met het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan. Het Ruimtelijk Structuurplan van de gemeente Ranst stelt dat een uitbreiding van het bedrijventerrein Ter Straten noodzakelijk is, enerzijds om nieuwe bedrijven aan te trekken, anderzijds om bestaande bedrijven de mogelijkheid te geven uit te breiden. Hierbij wordt het Albertkanaal als belangrijkste troef uitgespeeld om watergebonden activiteiten aan te trekken. Bij een uitbreiding van de bedrijventerreinen dient de verbinding met het hoofdwegennet te verbeteren, zonder extra belasting van doorgaand vrachtverkeer doorheen de dorpskern van Oelegem. Naast de primaire doelstelling van de Nieuwe Maasweg ter ontsluiting van het bedrijventerrein Ter Straten worden er ook bijkomende positieve effecten verwacht voor het sluipverkeer door het centrum van Oelegem. In de mededeling aan de Vlaamse Regering van 8 juli 2022 omtrent de stand van zaken in het gebiedsprogramma Wommelgem-Ranst wordt melding gemaakt van een aantal lopende (lokale) projecten en planprocessen, waaronder de Nieuwe Maasweg, die niet gehypothekeerd mogen worden door deelprojecten van het gebiedsprogramma. Zodoende wordt de afstemming tussen de lopende projecten in de omgeving geregeld. In de bijlage bij voormelde nota aan de Vlaamse Regering wordt bovendien vermeld dat er vanuit de betrokken Vlaamse diensten een geïntegreerd advies werd bezorgd met betrekking tot de inrichting van de nieuwe Maasweg. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 57: De aanvraag wordt gemotiveerd aan de hand van studie Groenpool, maar dit document is geen beslist beleid en kan bijgevolg niet worden gehanteerd als basis om vergunningen af te leveren. GRUP Groenpool is nog in opmaak, dus is er nog geen planologisch kader voor het afleveren van de vergunning. - Antwoord: Het klopt dat op dit moment nog geen GRUP Groenpool van kracht is. Het vigerende bestemmingsplan voor het projectgebied is het gewestplan. Voor de vergunning van de Nieuwe Maasweg binnen het gewestplan wordt een afwijking aangevraagd cfr. artikel 4.4.7. uit de VCRO voor handelingen van algemeen belang met een beperkt ruimtelijke impact. Voor meer informatie kan de verantwoordingsnota geraadpleegd worden. Er is dus een wettelijk kader om een vergunning te verlenen voor de Nieuwe Maasweg. Wat betreft de studie Groenpool Antwerpen: met de studie Groenpool Antwerpen wil de Vlaamse Overheid het groengebied ter hoogte van Wommelgem, Ranst en Zandhoven versterken en uitbouwen tot een samenhangende en toegankelijk open ruimte op zo'n manier dat deze complementair is met of gewapend is tegen toekomstige 'harde' functies. In 2018 werd een eerste verkennende studie Groenpool Antwerpen afgerond waarin het belang van de Groenpool als schakel in de groene gordel rond Antwerpen aangetoond werd en de essentiële bouwstenen om Groenpool te ontwikkelen werden verduidelijkt. Eind 2022 werd beslist een planningsproces (GRUP) voor de Groenpool Antwerpen formeel op te starten. Daarnaast loopt een studie die in eerste fase de verkennende studie uit 2018 zal actualiseren en verder verfijnen om het planningsproces te voeden. In een tweede fase wordt een concreet realisatietraject uitgewerkt. In het kader van deze lopende studie zijn verschillende focusgebieden geselecteerd waar een aantal complexe ontwerpgegevens zich situeren. Het natuurgebied Maas en Moor is hier één van. Er wordt onderzocht hoe dit gebied kan bijdragen tot het realiseren van de doelstellingen van de Groenpool. Hierbij wordt rekening gehouden met twee scenario's: één met en één zonder de Nieuwe Maasweg. De Nieuwe Maasweg is met andere woorden steeds meegenomen als context binnen de Groenpoolstudie. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 58: De gemeente kan niet zowel de vergunning aanvragen als behandelen. - Antwoord: De gemeente kan op basis van artikel 15 van het Omgevingsvergunningsdecreet optreden als vergunningverlenende overheid voor de projecten door de eigen gemeenten worden aangevraagd. Het college van burgemeester en schepenen is voor zijn ambtsgebied in eerste administratieve aanleg bevoegd voor de gemeentelijke projecten. De

omgevingsvergunningsaanvraag Nieuwe Maasweg heeft geen betrekking op een project van de Vlaamse of Provinciale lijst. Op basis van artikel 15.1 is er omwille van de opmaak van de project-MER-screening beslist om het dossier in te dienen bij de provincie als vergunningverlenende overheid. Het dossier werd op 20 januari 2023 door de provincie Antwerpen doorgestuurd naar de gemeente met volgende mededeling: "*volgens de huidige wetgeving in het omgevingsvergunningendecreet is de gemeente de bevoegde overheid voor dit dossier*". De gemeente Ranst is dus vergunningverlenende overheid voor de omgevingsvergunningsaanvraag Nieuwe Maasweg. Het bezwaar is bijgevolg ongegrond.

- bezwaar 59: In deze aanvraag wordt openbare verlichting enkel voorzien langs het fietspad. Een vergunning moet deze aspecten expliciet opnemen in de voorwaarden om te vermijden dat in een latere fase alsnog zouden aangelegd worden, aangezien deze aanhorigheden niet vergunningsplichtig zijn, maar wel duidelijk in strijd met de visie op dit gebied. - Antwoord: Het Natuurdecreet - dat bindend is voor de gemeente - houdt in dat voor (wijzigingen aan de) openbare verlichting steeds rekening moet gehouden worden met de impact op de aanwezige fauna. Het is dan ook niet noodzakelijk om dit op te nemen in de voorwaarden van de vergunning – er moet steeds aan voldaan worden. Het bezwaar is ongegrond.
- bezwaar 60: De aanleg van de Nieuwe Maasweg zorgt ervoor dat bezwaarindener een stuk grond moeten afstaan. - Antwoord: Deze bezwaren betreffen burgerrechtelijke kwesties en zijn niet van stedenbouwkundige aard. Bijgevolg kunnen deze opmerkingen niet mee in afweging worden genomen bij de stedenbouwkundige beoordeling van voorliggend project. Het bezwaar is ongegrond

Naar aanleiding van het advies van Dienst Integraal Waterbeleid werd het dossier aangepast zodat de juiste waterbuffering wordt voorzien.

De gemeente zal in het kader van de uit te voeren werken tijdig contact opnemen met Fluxys om geen veiligheidsrisico's te veroorzaken. Het kader van de PAS-toets dat bij de opmaak van de passende beoordeling (februari 2021) gehanteerd werd is bevestigd in 2023 als te hanteren beoordelingskader namelijk <1% toename van de KDW. In de passende beoordeling werd getoetst aan de 1% overschrijdingsnorm en deze toetsing is nog steeds actueel gezien met het nieuwe stikstofbesluit de toetsingswaarde voor industrie en landbouw eveneens 1% bedraagt.

Naar aanleiding van het advies van Agentschap voor Natuur en Bos werd het dossier aangevuld. Er kan ook worden verwezen naar de behandeling van de bezwaren over de genoemde thema's.

Het project is immers noodzakelijk voor een verbeterde afwikkeling van het verkeer van en naar het (te optimaliseren) bedrijventerrein Terstraten. Het zal de verkeersveiligheid verhogen en -hinder in de Vaartstraat sterk beperken.

In de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets die in functie van de vergunningsaanvraag werd opgesteld door het studiebureau, wordt dit project beoordeeld door natuurdeskundigen en wordt er gesteld dat er 'geen onvermijdbare en onherstelbare schade door de werken zal optreden op het functioneren van het VEN-gebied als ecologische eenheid' alsook niet op het Habitatrictlijngebied.

Het kader van de PAS-toets dat bij de opmaak van de passende beoordeling (februari 2021) gehanteerd werd is bevestigd in 2023 als te hanteren beoordelingskader namelijk <1% toename van de KDW. In de passende beoordeling werd getoetst aan de 1% overschrijdingsnorm en deze toetsing is nog steeds actueel gezien met het nieuwe stikstofbesluit de toetsingswaarde voor industrie en landbouw eveneens 1% bedraagt. In de tweede projectinhoudversie werden de inputgegevens en het depositiemodel verduidelijkt. IFDM-traffic is een uitgebreid gevalideerd receptormodel om de deposities en bijgevolg ecologische impact van de deposities van stikstofuitstoot van verkeer te modelleren op hoge resolutie. De 7 receptorpunten werden gekozen op basis van geometrisch centrale punten binnen gevoelige habitattypes binnen het SBZ-H. De depositiewaarden ter hoogte van deze receptorpunten binnen gevoelige habitattypes binnen SBZ-H werden nadien getoetst aan de grenswaarde van 1% percentuele bijdrage t.o.v. de KDW conform het huidige beoordelingskader.

Daarenboven kan dit als een worst-case benadering worden aanzien, gezien de spreiding van de stikstofuitstoot voornamelijk ten noordoosten van de weg plaatsvindt door de dominante windrichting uit het zuidwesten komt en werd er tijdens de modellering nog gerekend met verouderde emissiekentallen i.p.v. de geüpdate emissiekentallen sinds maart 2023.

Wat geluid betreft vermeldt het Agentschap zelf dat op heden het geluidsklimaat in het SBZ reeds sterk verstoord is: de geluidsdruk ligt voor het gehele gebied ver boven de grenswaarde van 45 dB(A) voor gevoelige soorten. Belangrijke bronnen van geluidsverstoring zijn de Vaartstraat en vooral de E34.

De toetsing aan VEN-gebieden en hun meest gevoelige habitattypes verloopt analoog aan de toetsing aan Natura-2000 gebieden en hun meest gevoelige habitattypes gezien de overlapping van beide gebieden en het ontbreken van een beoordelingskader voor VEN-gebieden. Hiervoor wordt integraal verwezen naar de beoordeling momenteel aanwezig in de passende beoordeling/verscherpte natuurtoets.

Aangezien het gebruik van de nieuwe weg geen extra verkeer aantrekt maar vooral betert stuurt, is er geen bijkomende geluid- of stikstofbelasting in de omgeving. Integendeel, het verkeer in de huidige Vaartstraat - ook op zeer korte afstand van hetzelfde SBZ - moet door de scherpe bochten sterk vertragen en terug optrekken, wat extra uitstoot geeft. Door de aanleg van de Nieuwe Maasweg kan het verkeer vlotter doorrijden zonder bruuske bochtbewegingen of afremmen. Omdat er geen bijkomend verkeer verwacht wordt, zal de totale uitstoot niet zal stijgen maar integendeel, waarschijnlijk afnemen.

Er liggen binnen 100 meter afstand van de weg geen habitats waarvoor kritische depositiewaarden werden bepaald. In het volledige VEN gebied zijn er geen habitats waar de 1% kritische depositiewaarde dreigt overschreden te worden. Vanaf 1% KDW of lager, is er met de huidige wetenschap in alle redelijkheid geen enkele indicatie dat er een nadelig effect op de natuur te verwachten is. Dergelijke waarden zijn theoretisch wel te berekenen, maar ze zijn dermate klein dat ze hetzij niet meetbaar zijn, hetzij het effect op de natuur niet meetbaar (cfr. de omzendbrief van minister Demir).

#### Verslag gemeentelijke omgevingsambtenaar:

Voorliggende omgevingsvergunningaanvraag betreft de Nieuwe Maasweg. Deze weg verbindt de KMO-zone Terstraten via de Ter Stratenweg rechtstreeks met de rotonde tussen de Vaartstraat en de Oelegemsesteenweg. Vanaf deze rotonde kan men verder aansluiten op het hoger gelegen verkeersnetwerk (E34/E313). Op die manier kan het dorpscentrum van Oelegem ontlast worden van het bedrijfsverkeer en kan ook het smalle gedeelte van de Vaartstraat waar zich een wooncluster bevindt ontlast worden.

Er wordt voorzien in de aanleg van een rijweg in uitgewassen beton van 6,60 meter breedte met aan weerszijden de aanleg van een kantstrook van 0,5 meter. Het afgescheiden fietspad, ten noorden van de rijweg, heeft een breedte van 3 meter en wordt uitgevoerd in rode beton. De vrije ruimte tussen fietspad en rijweg bedraagt 4,5 meter. De infiltratiegracht in de zuidelijke groene bufferzone heeft een beperkte diepte en een natuurlijk talud, die wordt ingezaaid. Hierdoor kan de gracht ook eenvoudig machinaal onderhouden worden. Dit kan via de onderhoudszone van 5 meter. Aan weerszijden zijn bermen aanwezig zodat een obstakelvrije ruimte kan bekomen worden.

Langs beide zijden wordt voorzien in wadi's.

Aan de zuidzijde van de rijweg is een groene bufferstrook voorzien als buffering naar het Habitatrichtlijngebied 'Bos- en heidegebieden ten oosten van Antwerpen'. Deze bufferstrook betreft een houten wal met een breedte van 20 meter en een hoogte van 4 meter. Binnen deze zone wordt gemengd struweel met hoogstammen en streekeigen beplanting aangeplant ter compensatie van de te verwijderen bomen.

Het projectgebied sluit aan op een zone natuurgebied. Daarnaast dient de aanleg ook aanleiding geven tot een versterking van de ecologische kwaliteit en samenhang van de Groenpool Antwerpen. De omgevingsaanvraag is opgesteld rekening houdend met het gecoördineerd advies van het departement Omgeving (21 april 2021) dat het ontwerp in het ruimer kader plaatste rekening houdende met het reeds afgelegde traject, de uitgevoerde studies en de beschikbare documenten.

De nieuwe verbindingsweg zal tot het openbaar domein behoren: delen van de kadastrale percelen zullen onteigend worden. Het rooilijnplan werd tijdig door de gemeenteraad goedgekeurd conform het decreet gemeentewegen.

De nota voorziet in een gemotiveerde afwijking van de stedenbouwkundige voorschriften conform de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening die voorziet dat er mag afgeweken worden van de stedenbouwkundige voorschriften voor het uitvoeren van werken van algemeen belang die een beperkte ruimtelijke impact hebben (VCRO art.4.4.7.§2). De aanleg van de ontsluitingsweg valt onder paragraaf 1, meer bepaald 1°, 2° en 10° van artikel 3. De weginfrastructuur kan inderdaad beschouwd worden als handelingen van algemeen belang die een ruimtelijk beperkte impact hebben, als vermeld in artikel 4.4.7., § 2, namelijk de handelingen die betrekking hebben op “2° de aanleg van gemeentelijke verkeerswegen met maximaal twee rijstroken die over een lengte van maximaal 1 kilometer afwijken van de stedenbouwkundige voorschriften.”

Het projectgebied sluit aan op een zone van natuurgebied. Er werden specifieke (fauna)voorzieningen voorzien in functie van de doelsoorten van het Habitatrichtlijngebied en fauna eigen aan de omgeving.

- Aan de zuidzijde, achter de berm met infiltratiegracht op +/- 6 meter afstand van de rand van de rijweg belijning, wordt een reeënraaster voorzien. Er zijn twee terugkeerluiken en één reedoorgang aanwezig.
- Langs het fietspad wordt voorzien in de aanleg van verlichting (de enige verlichting die voorzien is). De verlichtingspalen bevinden zich op 0,5 m afstand van het fietspad, aan de overzijde van de grazige berm. Door de aanwezigheid van vleermuizen in het gebied betreft het amberkleurige LED-verlichting die uitdooft indien er geen beweging is.

Ter bevordering van de oversteekbaarheid van de weg voor fauna en ter voorkoming van aanrijdingen, worden de volgende faunavoorzieningen voorzien:

- Ongeveer in het midden en in het oosten worden twee ecoduikers voorzien in de bestaande (midden) en nieuw aan te leggen (oosten) grachten. In het oosten wordt langs beide zijden van de Oelegemsesteenweg een poel aangelegd.
- Over de gehele lengte van de weg wordt langs de zuidkant tussen de weg en de gracht een reeraster gebouwd. Ter hoogte van de afslag naar de oude Maasweg wordt deze voorzien van een veerooster.
- Over de lengte van het traject worden 2 terugkeerluiken voorzien voor klein wild (geen ree).
- Tussen het zuidelijk gelegen eikenstruweel en daar waar een deel van de eikendreef wordt gekapt, wordt een boombrug voorzien voor eekhoorn, boom- en steenmarter.
- Ter hoogte van de ecoduike onder de Oelegemsesteenweg wordt een hop-over uitgebouwd door aanplant van bomen en struweel langs beide zijden van de weg.
- Aan de zuidzijde van de rotonde wordt een ‘rammelstrook’ aangelegd in ribbelbeton zodat overstekende dieren gewaarschuwd worden.
- Er wordt enkel langs het fietspad een faunavriendelijke verlichting voorzien (LED-verlichting uitdovend indien geen beweging).

Een beperkt deel van de stedenbouwkundige handelingen ligt in de gewestplanbestemming natuurgebied. In de huidige toestand is de zone ter hoogte van het projectgebied reeds ingericht als rijweg, namelijk de Maasweg en eveneens niet in overeenstemming met de bestemming natuurgebied. Het deel van de ontsluitingsweg dat in de gewestplanbestemming natuurgebied ligt, is gelegen aan een drukke weg en de verhouding van deze inname is beperkt ten opzichte van het gehele

natuurgebied. De geplande werken gebeuren aan de rand van het natuurgebied en vormen bijgevolg geen onderbreking van deze zone.

Aan het dossier is een passende beoordeling en een verscherpte natuurtoets toegevoegd. In de passende beoordeling worden volgende effectgroepen besproken:

- ecotoopwijziging: ecotoopverlies door ruimte-inname en ecotoopcreatie
- versnippering en impact op migratie
- verstoring: door verlichting, door werkzaamheden algemeen, door geluidshinder, door aanwezigheid van mensen, bebouwing en voertuigen en door luchtverontreiniging
- ecotoopwijziging ingevolge wijziging van de waterhuishouding

Er worden geen betekenisvolle effecten verwacht van voorliggende aanvraag. In de vergunningsaanvraag zijn de nodige compenserende en milderende maatregelen genomen om het verlies aan biodiversiteit en natuurelementen te mitigeren. Het projectgebied met zijn hagen, houtkanten en kleine bosjes vormt immers een corridor tussen het noordelijk gelegen Albertkanaal en verschillende overwinteringsobjecten enerzijds en zuidelijk gelegen bossen binnen (en buiten) SBZ-gebied. Rekening houdend met de voorziene faunamaatregelen, kan er besloten worden tot een nul-effect ten opzichte van de instandhoudingdoelstellingen.

#### Watertoets:

Het project is deels gelegen in overstromingsgevoelig gebied. Een deel van de betrokken percelen ligt binnen gebieden met een middelgrote kans op overstromingen bij intense neerslag (pluviaal) en vanuit waterlopen (fluviaal): P-score D. Echter werd in overleg met de Dienst Integraal Waterbeleid van de provincie Antwerpen de nodige infiltratiecapaciteit ontworpen, dewelke op realistische manier het water kan opvangen, vasthouden en ter plaatse in de bodem kan laten indringen. Er blijft voldoende onverharde oppervlakte behouden. De impact op de waterlopen is bekeken en aanvaardbaar. Het ontwerp is verenigbaar met de doelstellingen van artikel 5 van het Decreet Integraal Waterbeleid.

#### **Besluit:**

##### Art. 1:

§1. Het college van burgemeester en schepenen sluit zich aan bij de motivering van de gemeentelijke omgevingsambtenaar en maakt zich de motivering eigen voor de onderstaande beslissing.

§2. Het college van burgemeester en schepenen verleent de vergunning aan gemeente Ranst, Gustaaf Peetersstraat 7 in 2520 Broechem, voor de aanleg van de Nieuwe Maasweg in 2520 Ranst / Oelegem.

##### Art. 2:

De vergunning wordt afgegeven onder de volgende voorwaarden en lasten:

- Het advies van Elia moet strikt opgevolgd worden.
- Het advies van Fluvius moet strikt opgevolgd worden.
- Het advies van Air Liquide moet strikt opgevolgd worden.
- Het advies van Aquafin moet strikt opgevolgd worden.
- Het advies van Petrochemical Pipeline Services moet strikt opgevolgd worden.
- Het advies van Fluxys moet strikt opgevolgd worden.
- De boscompensatie moet worden uitgevoerd zoals goedgekeurd door Agentschap voor Natuur en Bos (dossiernummer boscompensatie 23-201943).

##### Art. 3:

De bekendmaking van de vergunning wordt door de gemeentelijke diensten ter plaatse aangeplakt. Het geeft aan dat de vergunning verleend is en dat derden in beroep kunnen gaan tegen de beslissing. De aanplakking dient gedurende een periode van 30 dagen onafgebroken en duidelijk zichtbaar vanaf de openbare weg aanwezig te zijn op de plaats waarop de vergunningsaanvraag betrekking heeft. De



aanvrager heeft er alle belang bij om te controleren dat de uitplakking op de correcte plaats gedurende de hele termijn uithangt. Indien dit niet het geval is moet de aanvrager de gemeentelijke dienst omgeving hiervan zo snel mogelijk op de hoogte brengen.

Art. 4:

De aanvrager is verplicht de aanvang en voltooiing der werken door te geven via het omgevingsloket.

Art. 5:

De werfzone moet duidelijk afgebakend en van signalisatie voorzien worden. De hinder naar het openbaar domein en het voorbijkomende verkeer moet zo veel mogelijk vermeden worden. Indien er geen andere mogelijkheid is, dient de hinder afdoende aangegeven te worden en de nodige maatregelen genomen te worden om de veiligheid van alle weggebruikers te kunnen garanderen. Bij een inname van het openbaar domein moet een signalatievergunning aangevraagd worden.

Art. 6:

Elk grondverzet met (vracht)vervoer met toegelaten massa vanaf 3,5 ton moet traceerbaar zijn overeenkomstig de geldende wetgeving.

Art. 7:

De bouwheer moet zich houden aan het Charter Werftransport, te vinden op [www.ranst.be/thema/2769/mobiliteit](http://www.ranst.be/thema/2769/mobiliteit).

Besloten te Ranst op 13 juli 2023

De algemeen directeur  
Wim Van der Schoot

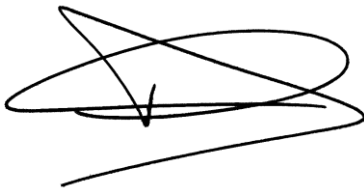
De burgemeester-voorzitter  
Johan De Ryck

---

Voor éénsluitend afschrift

De algemeen directeur

De burgemeester-voorzitter



Wim Van der Schoot



Johan De Ryck