

ONTWERP GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN 'CONTAINERCLUSTER LINKERSCHELDEOEVER'

In Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht

Toelichtingsnota – tekst



Vlaamse
overheid

DEPARTEMENT
OMGEVING

Inhoud

1.	Inleiding.....	5
1.1.	Een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) als onderdeel van een projectbesluit	5
1.2.	Inhoud van het-Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP).....	5
2.	Plandoelstellingen.....	8
2.1.	Kadering binnen algemene projectdoelstelling ECA	8
2.2.	Plandoelstellingen GRUP	9
3.	Visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven	11
3.1.	Extra containerbehandelingscapaciteit en bijhorende industriële/logistieke terreinen	11
3.1.1.	Tweede Getijdendok.....	11
3.1.2.	Drie dokken	13
3.1.3.	Demping Noordelijk Insteekdok	14
3.1.4.	De Bieshoek.....	16
3.2.	Verhoging en verplaatsing Hoogspanningslijnen	19
3.2.1.	Randvoorwaarden.....	19
3.2.2.	Inrichting	20
3.3.	Bufferlandschap tussen haven en polder.....	21
3.3.1.	Doelstellingen bufferlandschap	22
3.3.2.	Kop van Doel	23
3.3.3.	Engelse Dijk	24
3.4.	Spoorbundel West.....	26
3.5.	Natuurcompensatie.....	28
3.5.1.	Prosperpolder Zuid	28
3.5.2.	Doelpolder Zuid.....	32
4.	Vertaling naar het grafisch plan.....	35
4.1.	Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven.....	35
4.2.	Bufferlandschap.....	36
4.3.	Gebied voor waterweginfrastructuur.....	37
4.4.	Afstandsbuffer	37
4.5.	Natuurgebied (Prosperpolder Zuid, Doelpolder Midden en Doelpolder Zuid)	39
4.6.	Gebied voor spoorinfrastructuur	40
4.7.	Hoogspanningsleiding (overdruk)	40
4.8.	Leidingstraat (overdruk)	40

4.9.	De Bieshoek (overdruk)	41
5.	Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften 42	
5.1.	Op te heffen voorschriften	42
5.2.	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	43
6.	Ruimtebegroting	72

1. Inleiding

Voorliggend document is de toelichtingsnota bij het ontwerp Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) Containercluster Linkerscheldeover (CCL).

Dit GRUP kadert binnen de procedure '**complexe projecten**', meer bepaald binnen het complex project 'Extra Containerbehandelingscapaciteit in het havengebied Antwerpen' (ECA).

Het GRUP maakt deel uit van **Projectbesluit** 'Containercluster Linkerscheldeover'.

1.1. Een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) als onderdeel van een projectbesluit

Het plan wordt behandeld volgens het **Decreet betreffende Complexe Projecten** (d.d. 25/04/2014). De procesaanpak voor de realisatie van een complex project omvat vier fasen:

- Verkenningsfase met startbeslissing (tot juli 2016)
- Onderzoekfase met voorkeursbesluit (juli 2016 – januari 2020)
- Uitwerkingsfase met projectbesluit (vanaf januari 2020)
- Uitvoeringsfase en monitoring (nog te bepalen)

Het **GRUP** wordt opgemaakt in de uitwerkingsfase, en vormt een onderdeel van het **projectbesluit**. Het projectbesluit dient immers -conform het decreet Complexe Projecten (artikel 23) en indien van toepassing- een herkenbaar onderdeel te bevatten dat geldt als ruimtelijk uitvoeringsplan zoals vermeld in artikel 2.2.5. van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).

Het betreft een **gewestelijk** ruimtelijk uitvoeringsplan, aangezien de Vlaamse Regering ook het projectbesluit vaststelt. Het GRUP vervangt, voor het grondgebied waarop het betrekking heeft, de voorschriften van de plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen, tenzij het projectbesluit het uitdrukkelijk anders bepaalt (artikel 37).

1.2. Inhoud van het-Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP)

Voorliggend Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan bevat, overeenkomstig met het decreet complexe projecten (zie artikel 23), de gegevens, vermeld in artikel 2.2.5, § 1 van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO):

- een beschrijving en verantwoording van de **doelstellingen** van het plan: deze is opgenomen in voorliggende toelichtingsnota (hoofdstuk 2).
- een **grafisch plan** dat aangeeft voor welk gebied of welke gebieden het plan van toepassing is (zie bijlage 3.1 bij het projectbesluit);
- de **bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften** inzake de bestemming, de inrichting of het beheer (zie bijlage 3.2 bij het projectbesluit);
- een weergave van de **juridische toestand**: deze is opgenomen in het hoofddocument van het projectbesluit (hoofdstuk 6 en bijlage 1.2);
- een weergave van de **feitelijke ruimtelijke toestand** en de toestand van het leefmilieu, de natuur en andere relevante feitelijke gegevens: deze is opgenomen in het hoofddocument van het projectbesluit (hoofdstuk 6 en bijlage 1.2);

- de relatie met het **ruimtelijk structuurplan of ruimtelijk beleidsplan** of de ruimtelijke structuurplannen of ruimtelijke beleidsplannen waarvan het een uitvoering is en, in voorkomend geval, een omschrijving van **andere relevante beleidsplannen**: deze is opgenomen in het hoofddocument van het Projectbesluit (hoofdstuk 6 en bijlage 1.2.);
- een limitatieve opgave van de **voorschriften die strijdig zijn** met het ruimtelijk uitvoeringsplan en die opgeheven worden: deze is opgenomen in voorliggende toelichtingsnota (hoofdstuk 5).
- de milieuverklaring en een overzicht van de conclusies van de uitgevoerde **effectbeoordelingen** waarbij aangegeven wordt hoe die geïntegreerd zijn in het plan: deze zijn opgenomen in het hoofddocument van het Projectbesluit (hoofdstuk 5)
- de **monitoringsmaatregelen** in het kader van de uitgevoerde effectbeoordelingen: deze voor de exploitatiefase zijn opgenomen in bijlage 3.6 bij het projectbesluit;
- een **register**, al dan niet grafisch, van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een **planschadevergoeding** als vermeld in artikel 2.6.1 van deze codex, een **planbatenheffing** als vermeld in artikel 2.6.4 van deze codex, of een **compensatie** als vermeld in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid (zie bijlage 3.4 bij het projectbesluit);
- in voorkomend geval, een **overzicht van de instrumenten** waarover samen met het ruimtelijk uitvoeringsplan een beslissing genomen wordt door de bevoegde overheid om die aspecten te regelen of om de maatregelen of voorwaarden te bepalen die de bevoegde overheid op basis van het planningsproces, in het bijzonder de effectbeoordelingen, noodzakelijk acht voor de vaststelling van het ruimtelijk uitvoeringsplan en die niet geregeld worden met toepassing van bovenstaande punten: dit is opgenomen in het hoofddocument van het Projectbesluit (hoofdstuk 5.7. Actieprogramma) en in bijlage 4.1 bij het projectbesluit (stedenbouwkundige verordening ‘emissieloos spoorverkeer’) en bijlage 4.2 bij het projectbesluit (overeenkomsten).

Grafisch plan (Projectbesluit bijlage 3.1)

Het grafisch plan van het GRUP CCL maakt deel uit van het verordenend gedeelte van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan en bestaat uit twee deelplannen waarop de nieuwe bestemmingszones en overdrukken zijn aangeduid. Het grafisch plan heeft dus een verordenende kracht.

Stedenbouwkundige voorschriften (Projectbesluit bijlage 3.2)

De stedenbouwkundige voorschriften maken deel uit van het verordenend gedeelte van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan. De stedenbouwkundige voorschriften moeten gelezen worden in samenhang met het grafische plan.

Toelichtingsnota (Projectbesluit bijlage 3.3)

De toelichtingsnota, voorliggend document, heeft geen verordenende kracht. Het is een informatief document waarin de opties die in het verordenend plan werden opgenomen, worden toegelicht. In aanvulling op het hoofddocument van het projectbesluit maakt deze toelichtingsnota de verordenende plannen en de bedoelingen ervan begrijpelijk.

Omwille van de leesbaarheid zijn de stedenbouwkundige voorschriften ook opgenomen in deze toelichtingsnota (zie hoofdstuk 5).

Deze toelichtingsnota bevat verder een opsomming van de op te heffen voorschriften.

Registers met betrekking tot planschade, planbaten, kapitaal- of gebruikersschadecompensatie (Projectbesluit bijlage 3.4)

Ook deze registers hebben een informatief karakter.

Grafisch plan met betrekking tot het voorkeurecht (Projectbesluit bijlage 3.5)

Het projectbesluit Containercluster Linkerscheldeover bevat een voorkeurecht, toegewezen aan het Vlaams Gewest dat vertegenwoordigd wordt door departement MOW. Ter verduidelijking is een plan toegevoegd 'Grafisch plan met betrekking tot het voorkeurecht' dat aangeeft voor welke percelen het voorkeurecht geldt.

Monitoringsprogramma exploitatiefase (Projectbesluit bijlage 3.6)

Dit monitoringsprogramma licht toe welke monitoringsaspecten geborgd zullen worden tijdens de exploitatiefase van het ganse CCL-project. Er wordt voorzien om minstens jaarlijks een rapportage van de voortgang van het project, op basis van de voorgestelde monitoringparameters, aan een monitoringscommissie te bezorgen die kan evalueren en waar nodig bijsturen.

Stedenbouwkundige Verordening (Projectbesluit bijlage 4.1)

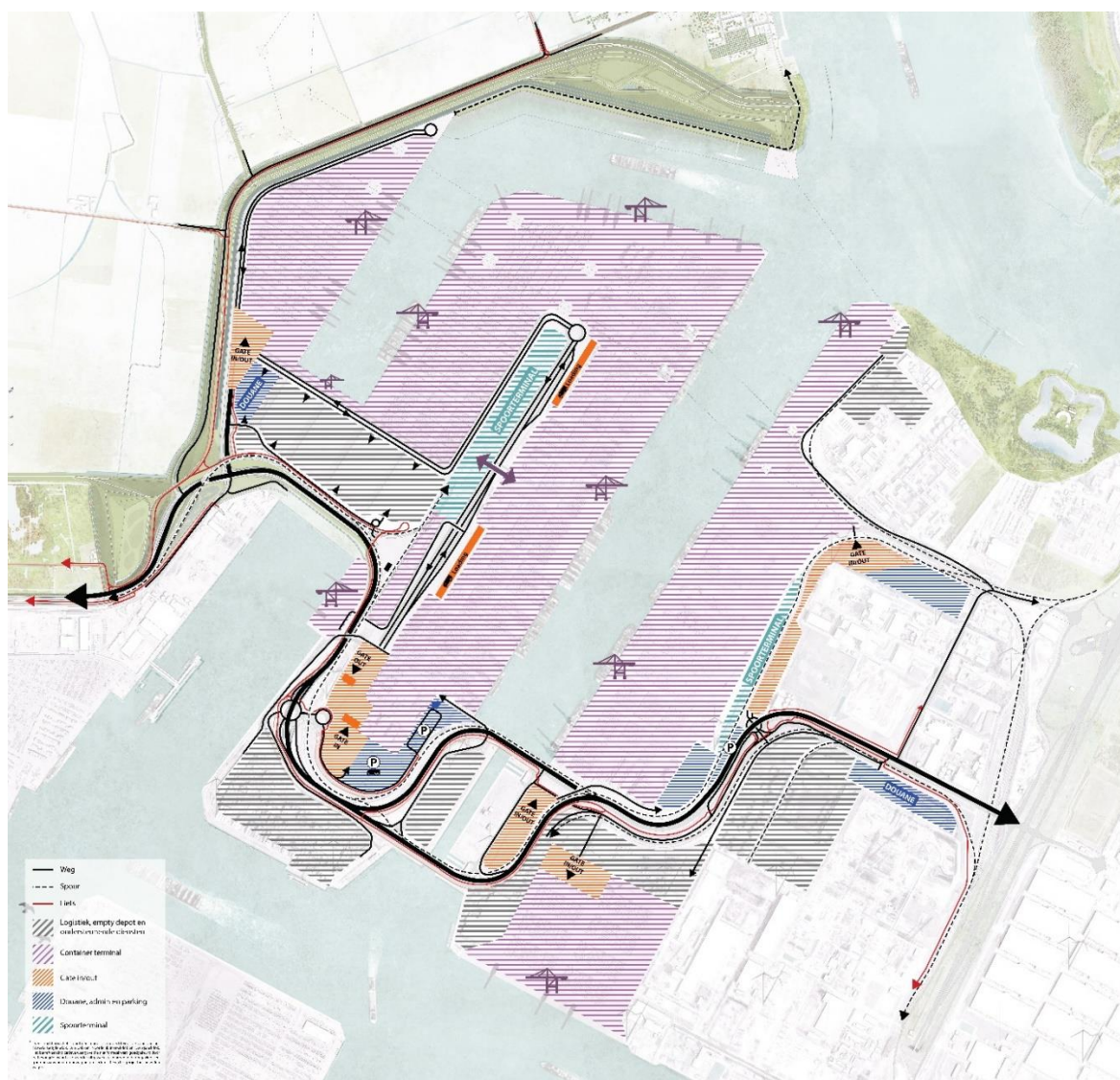
De stedenbouwkundige verordening heeft verordenende kracht.

Overeenkomsten (Projectbesluit bijlage 4.2)

2.1. Kadering binnen algemene projectdoelstelling ECA

- (1) extra containerbehandelingscapaciteit creëren,
- (2) bijhorende industriële/logistieke terreinen ontwikkelen op het havenplatform en
- (3) de aanleg van een multimodale ontsluiting op het hoofdverkeersnet.

Voorliggend GRUP CCL regelt de bestemmingswijzigingen bij het projectbesluit CCL. In hoofdstuk 3 'Visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven' van voorliggende nota wordt een toekomstvisie gegeven voor het plangebied van voorliggend GRUP CCL. Hier en daar zal de omschrijving verder reiken dan het plangebied om het GRUP te kaderen binnen het projectbesluit CCL en het complex project ECA in zijn geheel.



GRUP Containercluster Linkerscheldeover
 Bijlage 3 bij het projectbesluit 'Containercluster Linkerscheldeover' – Toelichtingsnota

2.2. Plandoelstellingen GRUP

Het decreet betreffende complexe projecten integreert in het projectbesluit het ruimtelijk uitvoeringsplan (rup) en de voor het project nodige vergunningen. Het rup regelt de bestemmingswijzigingen, noodzakelijk voor de nodige vergunningen. Het bundelen van beide procedures en beslissingen in deze procesaanpak zorgt ervoor dat het bestemmingsplan naadloos overeenstemt met het project dat tijdens de uitwerkingsfase tot stand is gekomen. Bijgevolg stemmen ook de plandoelstellingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan overeen met de projectdoelstelling van het complex project.



Figuur 2-2: Schematische voorstelling van de opgenomen herbestemmingen en overdrukken (Bron: eigen verwerking).

Om de projectdoelstelling te realiseren koos de Vlaamse Regering via het **voorkeursbesluit** voor locatiealternatief 9 voor Containercluster Linkerscheldeover. Tijdens de uitwerkingsfase werd op basis van de verschillende onderzoeken en de resultaten van het gevoerde overleg geopteerd voor het inrichtingsalternatief 3 “Duplex”, zoals beschreven in de projectonderzoeksnota Containercluster Linkerscheldeover van 26 augustus 2021.

Voor de spoorbundel werden vier locatievarianten beschouwd. De Vlaamse regering stelde de locatievariant ‘Spoorbundel west’ vast als op uitvoeringsniveau gekozen alternatief.

De motivering van de keuzes voor de locatievarianten en inrichtingsalternatieven wordt opgenomen in het hoofddocument van het projectbesluit (hoofdstuk 3.5).

De projectdoelstelling, het gekozen alternatief voor CCL en voor de spoorbundel, de bijhorende buffering en de verdere projectuitwerking inclusief de noodzakelijke natuurcompensatie zijn uitvoerig toegelicht en gemotiveerd in het hoofddocument van het projectbesluit.

Het Ruimtelijk Uitvoeringsplan Containercluster Linkerscheldeover regelt de bestemmingswijzigingen voor:

- Het creëren van extra containerbehandelingscapaciteit en bijhorende industriële/logistieke terreinen. Dit zal gebeuren door het uitgraven van een nieuw dok: **het Tweede Getijdendok**. Hierbij hoort de demping van het Noordelijk Insteekdok en de inrichting van een binnenvaartterminal aan het Doeldok. De inrichting van twee terreinen voor logistieke/industriële activiteiten maakt deel uit van het projectbesluit: **zone Drie dokken en De Bieshoek**. De Bieshoek, met inbegrip van de Vlakte van Zwijndrecht en het Bieshoekbos, heeft geen herbestemming nodig aangezien het gebied op dit moment al bestemd is als 'Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' (zie GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving). Wel wordt een overdruk voorzien met bijkomende stedenbouwkundige voorschriften die gericht zijn op het verankeren van milderende maatregelen uit het MER.
- Om de realisatie van deze terreinen mogelijk te maken zullen de bestaande **hoogspanningsleidingen** verhoogd en verplaatst moeten worden.
- Het inrichten van een **kwalitatief bufferlandschap** tussen het havengebied en de aanpalende polder- en natuurgebieden ter buffering van licht, zicht en geluid.
- De realisatie van een **spoorbundel** ten oosten van Verrebroek (locatievariant Spoorbundel West)
- Het aanduiden en inrichten van percelen in functie van **natuurcompensatie**, ter hoogte van de Prosperpolder Zuid en Doelpolder Zuid.

In hoofdstuk 3 'visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven' van voorliggende nota worden deze doelstellingen meer in detail toegelicht.

3. Visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven

Dit hoofdstuk bevat de gewenste ontwikkelingsperspectieven of ruimtelijke concepten die de basis vormen voor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan Containercluster Linkerscheldeover (GRUP CCL).

De visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven zijn terug te brengen tot vijf ruimtelijke thema's: bijkomende containerbehandelingscapaciteit en bijhorende industriële/logistieke terreinen, de verplaatsing van hoogspanningslijnen, het bufferlandschap tussen haven en polder, de spoorbufferbundel en natuurcompensatie.

3.1. Extra containerbehandelingscapaciteit en bijhorende industriële/logistieke terreinen

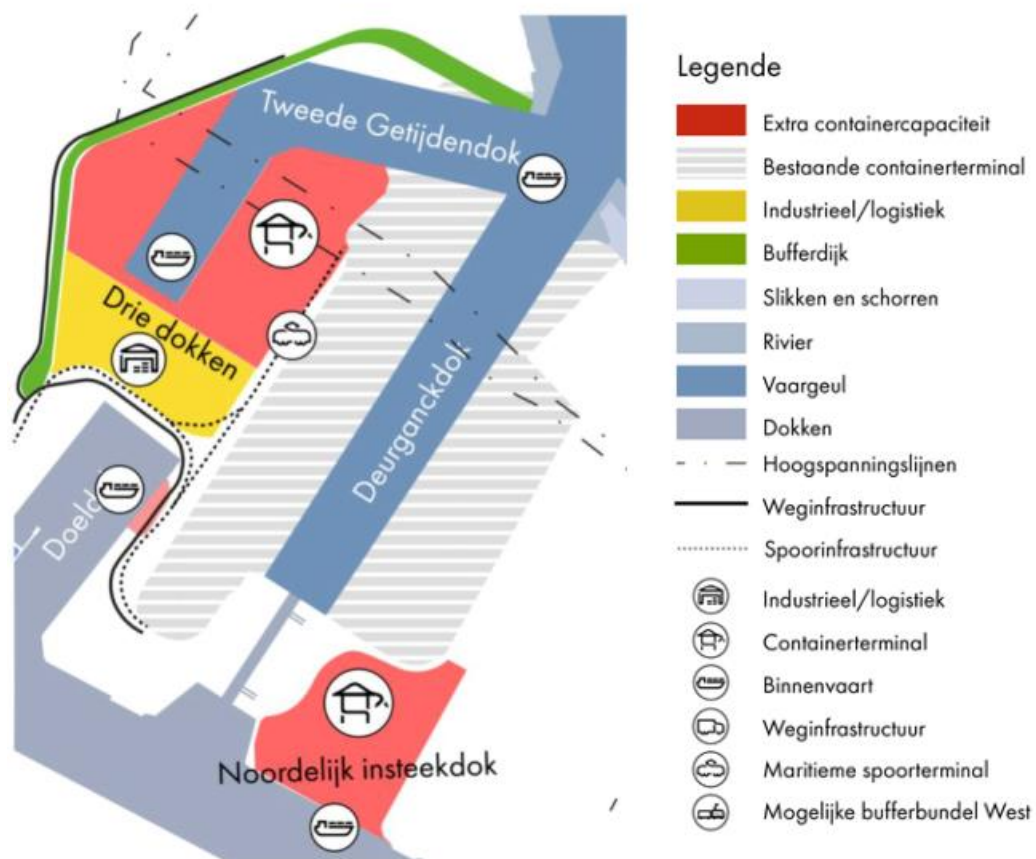
3.1.1. Tweede Getijdendok

Er wordt ten westen van het bestaande Deurganckdok een nieuw getijdendok gecreëerd, namelijk het Tweede Getijdendok (TGD). Het dok wordt zowel aan de oost-, west- als zuidzijde voorzien van een diepzeekaai met een totale lengte van 4600 m. De diepzeekaaien worden zodanig ontworpen dat ze vlot en veilig toegankelijk zijn voor schepen met een diepgang tot 16 meter. Aan de oost- en westzijde van het dok kunnen grote zeeschepen aanmeren en zullen grote kranen worden voorzien in functie van de maritieme containeroverslag. Aan de oostzijde van het dok zal het gebied ingericht worden als containerterminal, aansluitend op de bestaande containerterminal Deurganckdok-West. Centraal wordt tussen de beide terminals een nieuwe spoorterminal voorzien (ter vervanging van de bestaande overslagbundel Krommenhoek) waar de spoorvolumes van en naar de containerterminals en de logistieke zone Drie Dokken vlot en veilig worden afgewikkeld. Ook aan de westzijde van het dok wordt tussen de kaaimuur en de landschapsbuffer ruimte voorzien om in te richten als containerterminal. De zuidelijke kop van het dok is geschikt voor het aanmeren van kleinere schepen: hier worden dedicated ligplaatsen voor binnenvaart voorzien.

De containerterminals rond het Tweede Getijdendok worden via de zuidzijde ontsloten richting Westelijke Ontsluitingsweg (WOW).

Aan de noordzijde van het dok, grenst het dok aan het bufferlandschap dat de industriële zone buffert ten aanzien van Doel (zie hoofdstuk 3.3). Aan de noordzijde wordt er geen ruimte voor zeehavenactiviteiten voorzien. Er is dus ook geen nood aan een kade. Het dok wordt daarom aan de noordelijke zijde uitgerust met een talud. Mogelijk komen hier wachtsteigers voor de binnenvaart maar daarvoor is geen kaaimuur nodig.

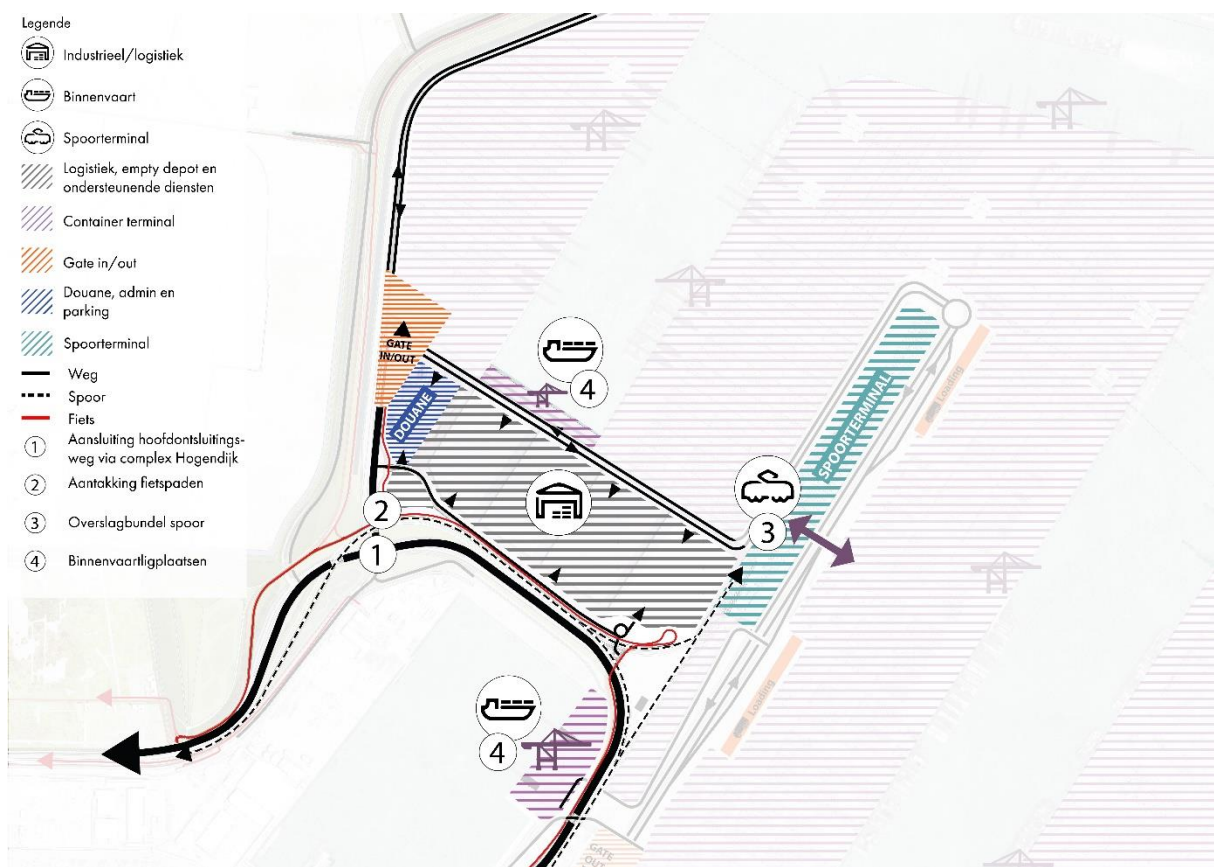
Het dok krijgt zijn kenmerkende vorm om aan enkele voorwaarden te kunnen voldoen. Er wordt op deze manier zo min mogelijk ruimte ingenomen van de bestaande terminal en kaaimuur, samen met een compacte aansluiting bij de bestaande terminal. Daarnaast wordt een verhoogde turbiditeit in de Schelde zo veel mogelijk beperkt. Ten slotte is het dankzij deze vorm mogelijk om containerterminals te voorzien aan beide zijden van het dok, die rechtstreeks in relatie staan met de logistieke zone ten zuiden van het dok.



Figuur 3-1: Indicatieve schets inrichtingsalternatief Duplex. (Bron: MER CCL)

3.1.2. Drie dokken

De zone Drie Dokken is de zone die wordt ingericht om logistieke activiteiten die een sterke link hebben met de containergebonden overslagactiviteiten rond het Tweede Getijdendok te laten plaatsvinden (bv. containerlogistiek, stuffing & stripping, warehousing). Door de ruimtelijke clustering kunnen de bedrijven die er zich vestigen profiteren van de nabijheid en multimodale ontsluitingsmogelijkheden van de zone rond het Tweede Getijdendok. Er is bruto ongeveer 32 ha beschikbaar. Om flexibiliteit te creëren qua inrichting en percelering wordt de ontsluiting aan de randen voorzien. De hoofdontsluitingsweg die tevens de toegangsroute tot de containerterminals aan het Tweede Getijdendok vormt, wordt aan de westzijde gelegd. De interne, secundaire ontsluitingsweg wordt aan de zuidzijde voorzien en wordt gebundeld met de Westelijke ontsluiting en het doorgaande fietspad waarop kan worden aangetakt. De wijze waarop de overgang tussen containerterminal en logistieke zone wordt ingericht, is flexibel. Belangrijk is wel dat zowel de binnenvaartkade op de kop van het Tweede Getijdendok als de spoorterminal vlot bereikbaar zijn vanuit de logistiek zone.



Figuur 3-2: Schematische voorstelling Logistieke Zone Drie Dokken (Bron: Omgeving (2023), eigen bewerking)

De multimodale ontsluiting van de logistieke zone Drie Dokken gebeurt als volgt (zie Figuur 3-2):

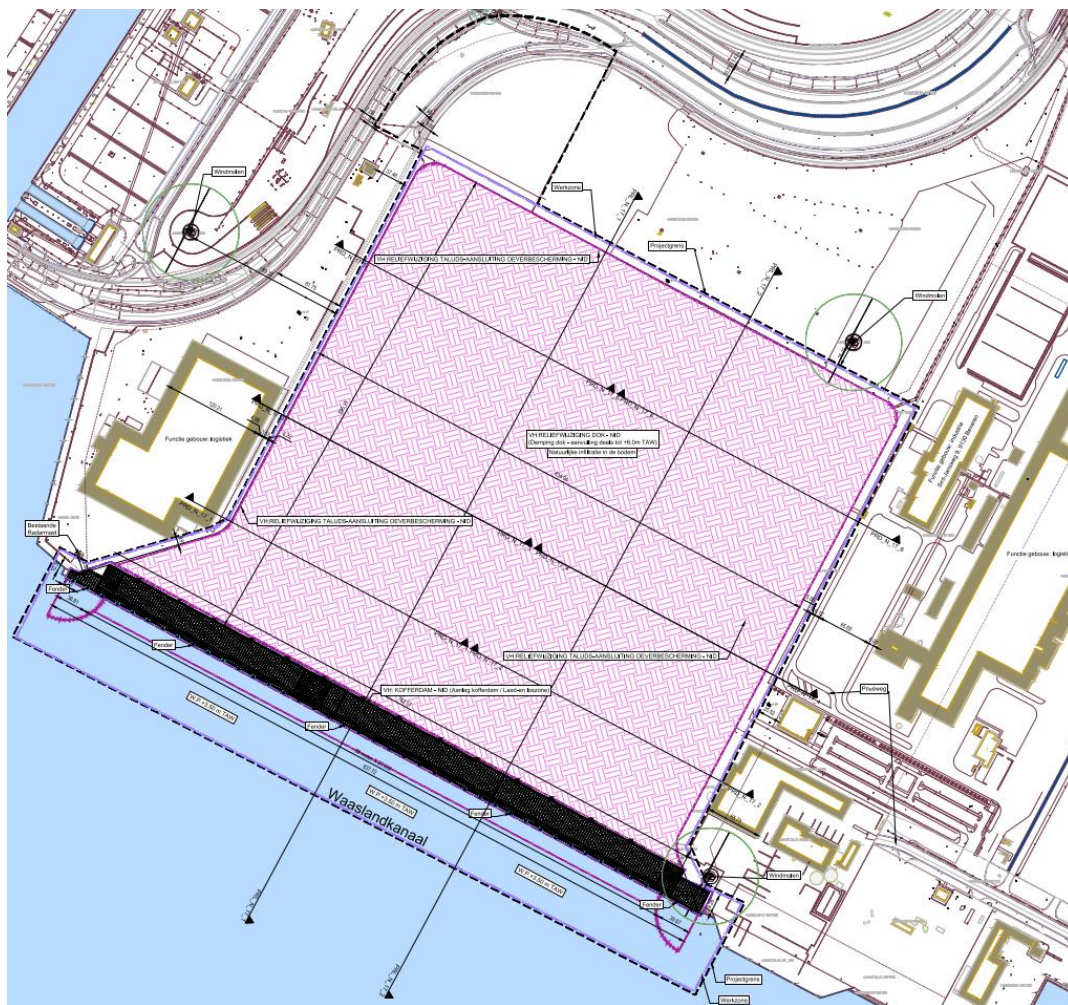
- De hoofdontsluitingsweg voor auto's en vrachtwagens takt via het complex Hogendijk (1) aan op de Westelijke ontsluitingsweg (WOW). Deze hoofdontsluitingsweg wordt ook gebruikt als toegangsweg tot de containerterminals aan het Tweede Getijdendok. Op de hoofdtoegangsweg wordt een secundaire ontsluitingsweg aangetakt.
- Met de fiets wordt de zone vanuit het zuiden ontsloten (2). Enerzijds via een fietspad naast de hoofdontsluitingsweg en anderzijds door aan te takken op de bovenlokale fietsroute die

zich aan de zuidzijde bevindt. Die laatste is tevens de doorgaande fietsroute tussen de polder en de Kieldrechtsluis die volledig conflictvrij verloopt en zowel de WOW, de hoofdontsluitingsweg als de spoorlijn ongelijkvloers kruist (2).

- Spoorverkeer van en naar de logistieke zone kan gebruik maken van de nieuwe spoorterminal die tussen de bestaande containerterminal Deurganckdok-west en de nieuwe containerterminal die zich aan de oostzijde van het Tweede Getijdendok bevindt (3).
- De binnenvaartontsluiting gebeurt via de dedicated ligplaatsen (4) op de kop van het Tweede Getijdendok. Daarnaast kan via interne wegenis ook de overslagzone met dedicated ligplaatsen in het Doeldok bereikt worden.

3.1.3. Damping Noordelijk Insteekdok

Na damping zal de vrijgekomen ruimte ingericht worden voor maritieme containeroverslag. Om bijkomende containerbehandelingscapaciteit te creëren wordt een diepzeekaai van ong. 500 m gebouwd die toelaat om zeeschepen te laden en lossen met een aanpalende zone die ingericht kan worden als containerterminal. De kade kan ook gebruikt worden om binnenvaartschepen te laden en lossen. De wegontsluiting gebeurt via de Sint-Antoniusweg. Via de Sint-Antoniusweg kan ook de nabijgelegen spoorbundel Kalishoek en de nabijgelegen containerterminals Deurganckdok-Oost bereikt worden.



Figuur 3-3 Damping noordelijk insteekdok en aanleg kofferdam (Bron: OVA CCL)

De inrichting en exploitatie van de nieuwe containerterminal (verhardingen, kranen, gebouwen,...) vallen niet onder het projectbesluit CCL. Figuur 3-3 toont de fysische kenmerken van het Noordelijk Insteekdok en de capaciteit voor containerbehandeling na demping.

Onderdeel	Diepzeekaai	Dedicated binnenvaartligplaatsen (1 ligplaats = ca. 150m)
Bestaand	Steiger Gyproc	Ca. 190m kaaimuur aan noordelijke oever
Demping Noordelijk insteekdok	Steiger Gyproc Saint-Gobain verdwijnt (te compenseren)	Ca. 190m kaaimuur aan noordelijke oever verdwijnt
Nieuwe kaaimuur	Ca. 500 m- + nieuwe ligplaats voor Gyproc Saint- Gobain	1 nieuwe ligplaats
Netto bijkomend aan Noordelijk insteekdok	+ Ca. 500 m	+ 1 dedicated ligplaats

Tabel 3-1 Indicatieve lengte van kaaimuren voor containerbehandeling bij demping van het Noordelijk Insteekdok (Bron: SHIP (2023) MER CCL Projectbeschrijving)

Tabel 3-2 geeft aan hoe de containerbehandelingscapaciteit in relatie staat tot de bestaande/nieuwe containerbehandelingscapaciteit aan het Deurganckdok en het Tweede Getijdendok.

Omschrijving	Containerbehandelingscapaciteit maritiem + binnenvaart in TEU/jaar	
	High Transshipment	Low Transshipment
Nieuwe terminals (ECA)		
Tweede Getijdendok	5.300.000	4.300.000
Noordelijk Insteekdok	900.000	900.000
Uitbreiding Noordzeeterminal	900.000	900.000
Bestaande terminals		
Deurganckdok west	6.300.000	6.300.000
Deurganckdok oost	4.400.000	4.400.000
Noordzeeterminal	2.400.000	2.400.000
Europaterminal	2.000.000 (2.400.000*)	2.000.000 (2.400.000*)
Totaal	22.200.000	21.200.000

Tabel 3-2: Containerbehandelingscapaciteiten in de geplande situatie. (Bron: SHIP (2023) MER CCL Projectbeschrijving)

3.1.4. De Bieshoek

De Bieshoek wordt ingericht als bedrijventerrein en industrieel/logistieke zone.

Het gebied is gelegen op de linkerscheldeoever, ten zuidoosten van Kallo. Ten noorden van het gebied ligt Fort Sint-Marie. Het gebied omvat de Vlake van Zwijndrecht en het westelijk deel van het Bieshoekbos (samen De Bieshoek), en grenst in het westen aan het natuurgebied Groot Rietveld. Het Groot Rietveld is een natte natuurzone die van De Bieshoek gescheiden is door een oude Defensieve Dijk. Deze bestaat uit een gracht en een dijklichaam. Het zijn de resten van de dijk die in de 19^{de} eeuw als militaire verdedigingslinie tussen het Fort St.-Marie en het Fort van Zwijndrecht werd gebouwd. Ten noorden, oosten en zuiden van De Bieshoek bevinden zich industriële activiteiten. Er loopt een spoorlijn (lijn 209) ten zuiden van het gebied.

Voor De Bieshoek is een inrichtingsstudie, inclusief indicatief inrichtingsplan, opgemaakt. In deze inrichtingsstudie zijn de landschappelijke inpassing en de multimodale ontsluitingsinfrastructuur (weg, fiets, spoor) onderzocht en uitgewerkt.



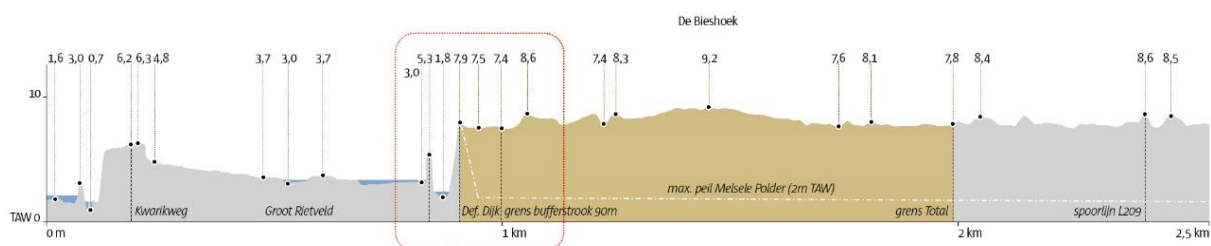
Figuur 3-4: Voorstelling mogelijke inrichting De Bieshoek (Bron: Inrichtingsplan Bieshoek)

De **multimodale ontsluiting** ziet er als volgt uit:

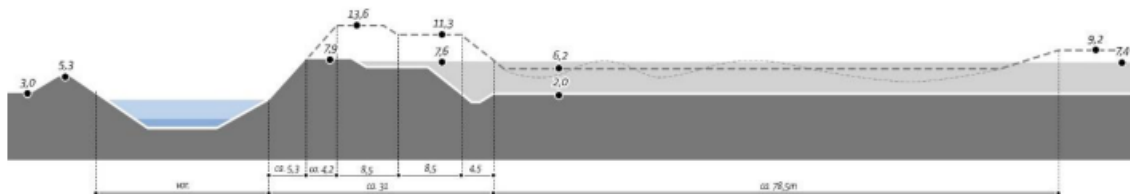
- De hoofdontsluitingsweg wordt aan de westzijde van het gebied voorzien : aan de noordzijde takt deze weg aan op de Scheldedijk. Aan de zuidzijde takt de weg via een tunnel onder het spoor aan op de Boerenveldseweg. De ontsluitingsweg neemt ook de verkeersfunctie van de Kwarikweg over. De Kwarikweg wordt na aanleg van de nieuwe ontsluitingsweg geknipt zodat aan de westzijde van het Groot Rietveld een autoluwe zone ontstaat. Dwars op de hoofdontsluitingsweg kunnen verschillende secundaire ontsluitingswegen aangetakt worden (nader te bepalen in functie van omvang bouwvelden) ;
- De fietsinfrastructuur wordt gebundeld met de hoofd- en secundaire ontsluitingswegen;
- Voor de spoorontsluiting van De Bieshoek wordt aan de zuidzijde van de spoorlijn (en bij gevolg ook ten zuiden van De Bieshoek) een bijkomend zijspoor en een uitbreiding van de bestaande laad- en loszone voorzien

Voor de **landschappelijke en ecologische inpassing** van het gebied wordt een groen-blauw netwerk gerealiseerd.

- De hoofdstructuur van dit groen-blauw netwerk wordt gevormd door de Defensieve Dijk en een naastliggende landschappelijke buffer die tussen de hoofdontsluitingsweg en de Defensieve Dijk ligt. De globale richtbreedte van de dijk én buffer bedraagt 90 meter gemeten tussen een perceelspunt waarop de grens van het GRUP Waaslandhaven fase 1 werd bepaald en de kam of middenlijn van de dijk.
 - o De reconstructie van de Defensieve Dijk, i.e. een ophoging bovenop de relictten die vandaag onder het bestaand maaiveld liggen, moet ervoor zorgen dat de dijk een structuur- en beeldbepalende rol in het landschap als overgang tussen het Groot Rietveld en De Bieshoek vervult (zie terreinprofielen).
 - o De landschappelijke buffer naast de reconstructie blijft op een lager niveau dan de dijk en de bouwvelden, mogelijk deels lager dan het huidige peil, om te functioneren als eindopvang van het hemelwater binnen de site. Het bestaat uit een open waterplas en bosstroken.
- De ondersteunende structuur wordt gevormd door groen-blauwe vingers, grazige bermen en plasbermen die gekoppeld zijn aan de secundaire ontsluitingswegen en voor de opvang en infiltratie van hemelwater zorgen.



Figuur 3-5: Doorsnede van het terrein t.h.v. De Bieshoek. De Defensieve Dijk kan gereconstrueerd worden t.h.v. de rode kader (Bron: Inrichtingsplan Bieshoek)



Figuur 3-6: Concept terreinprofiel met reconstructie Defensieve Dijk en lager gelegen bufferstrook ernaast (Bron: Inrichtingsplan Bieshoek)

Ten westen van de hoofdontsluitingsweg worden één of meerdere **bouwvelden** voorzien die flexibel kunnen worden ingericht met één of meerdere bedrijven per bouwveld. Ook de bestaande stapelplaats van Deme kan geïntegreerd worden in deze structuur. Om het ruimtelijk rendement te maximaliseren en onnodige verhardingen te vermijden wordt er geen beperking op de bouwhoogte opgelegd. Verder kan in het kader van efficiënt ruimtegebruik ingezet worden op bundeling rond gedeelde diensten via bijv. gemeenschappelijke parking, werkruimte of opslagruimte en het uitwisselen van energiestromen, materialen en proceswater.

3.2. Verhoging en verplaatsing Hoogspanningslijnen

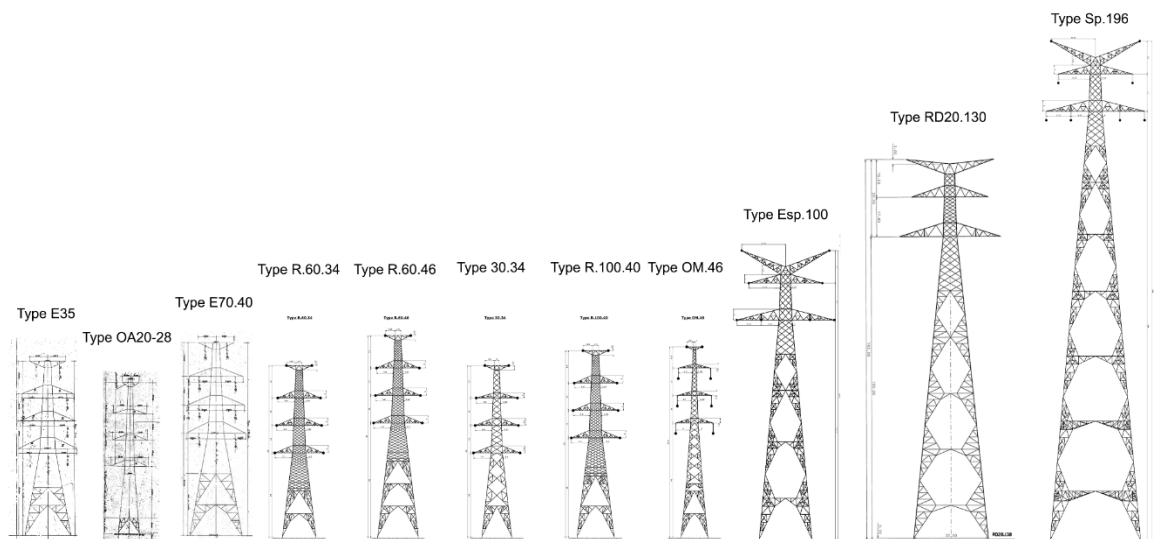
Het nieuwe Tweede Getijdendok wordt aangelegd onder twee bestaande hoogspanningslijnen. Deze kruisen momenteel het Deurganckdok. De overbrugging van het nieuwe Tweede Getijdendok dient op grote hoogte te gebeuren, minstens 200 m, aangezien er voldoende vrije hoogte moet zijn tussen de Shore to ship (STS) kranen en de hoogspanningsgeleiders. De kruising van het dok moet ook haaks gebeuren omdat anders de afstand tussen de masten aan de beide zijden van het dok te groot wordt. De hoogspanningslijnen moeten bijgevolg verplaatst en verhoogd worden.

3.2.1. Randvoorwaarden

Opdat er een veilige doorgang zou zijn voor zeeschepen onder de hoogspanningslijnen en de containerkranen veilig zouden kunnen lossen en laden worden volgende randvoorwaarden in rekening gebracht voor de heraanleg (verplaatsen en verhogen) van de lijnen:

- Vrije doorvaarhoogte van 100 m TAW;
- 162 m TAW vrije hoogte voor de containerkranen op de kade;
- 100 m vrije ruimte tussen kaaimuur en eerste mastvoet. De mastvoeten staan in een vierkant van 60 bij 60 m. Dit leidt tot een mastcentrum op 130 m van de kaaimuur.

Naast bovenstaande randvoorwaarden gelden nog enkele belangrijke aandachtspunten. De afstand tussen de beide lijnen bij de hoogste masten dient voor Elia minimaal 200 m te zijn. Dit biedt voldoende garanties dat een calamiteit bij één van de lijnen de andere niet in gevaar brengt. Bij de aansluiting van de verplaatste hoogspanningslijnen ter vervanging van de huidige, kan slechts één draadstel tegelijk uit dienst worden genomen. Verder moet de kruising met het TGD in één rechte lijn gebeuren om de krachten op de masten zo goed mogelijk in evenwicht te brengen. Zo wordt de noodzaak om (nog) zwaardere masten te gebruiken vermeden.

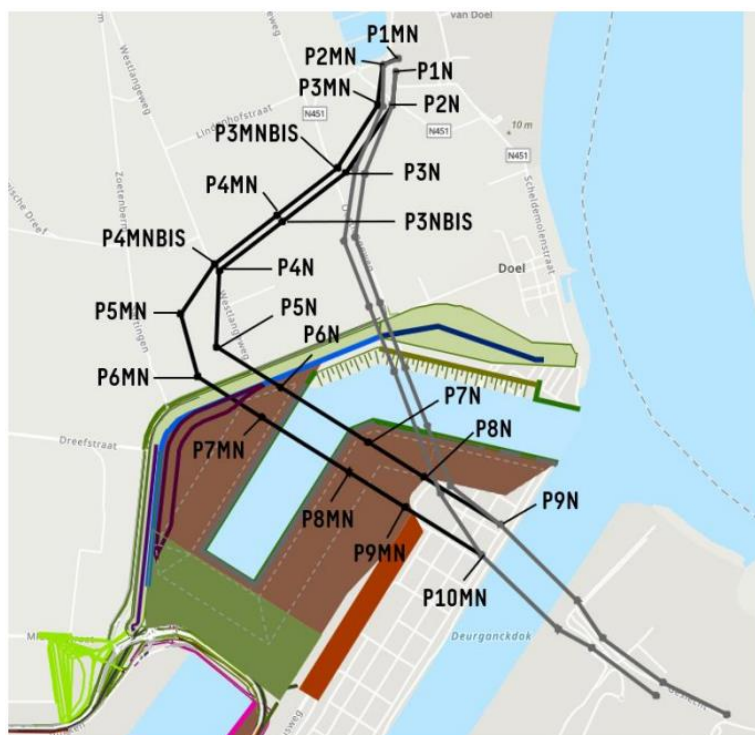


Figuur 3-7: Mastsilhouetten (op relatieve schaal t.o.v. elkaar) die van toepassing zijn voor de te verplaatsen hoogspanningslijnen. (Bron: Elia)

3.2.2. Inrichting

Het aantal te verplaatsen, vernieuwen en/of te versterken masten wordt weergegeven op Figuur 3-8:

- 9 nieuwe masten en 2 te versterken masten voor EA235 (meest westelijk)
- 7 nieuwe masten en 2 te versterken masten voor EA219 (meest oostelijk)



Figuur 3-8: Weergaven en benoeming van de nieuwe en te versterken masten voor zowel lijn EA235 als EA 219. In het grijs zijn de oorspronkelijke lijnen aangeduid, in het zwart de nieuwe. (Bron: MER CCL)

3.3. Bufferlandschap tussen haven en polder

Tussen het havengebied en de polder- en natuurgebieden wordt een sterke landschappelijke grens gecreëerd, in de vorm van een bufferlandschap. Dit bufferlandschap bestaat ter hoogte van CCL uit een bufferdijk met groene beplante hellingen en een continue bomenrij, uitgerust met paden. De visie voor het bufferlandschap werd gedetailleerd uitgewerkt in het Masterplan Bufferlandschap ECA (Omgeving, januari 2023).



Figuur 3-9: Plan van het ontwerp voor het bufferlandschap. (Bron: OMGEVING)

Het bufferlandschap kent een volledige lengte van circa 10 km. De randvoorwaarden worden gevormd door de haveninfrastructuur, de natuurgebieden, de landbouwgebieden en de aanwezigheid van veen in de bodem. Figuur 3-9 geeft een overzicht van het volledige bufferlandschap. Het ontwerp wordt opgedeeld in zeven deelzones, elk met zijn eigen karakter, doelstellingen en invulling. De twee noordelijke secties (Kop van Doel en Engelse Dijk) behoren tot het projectbesluit CCL en scheiden het Tweede Getijdendok van de achterliggende polders en woongebieden.

3.3.1. Doelstellingen bufferlandschap

1. Geluidshinder verminderen

Zowel de activiteiten in de Waaslandhaven, als het vrachtverkeer en treinverkeer kunnen voor geluidshinder zorgen in de polder, natuur en dorpen. Door zich in het landschap te verheffen, vormt de buffer een geluidsbarrière.

2. Visuele hinder verminderen

Het nieuwe landschap zal de bewegingen op het maaiveld aan het Tweede Getijdedok bufferen.

3. Lichtvervuiling verminderen

Het bufferlandschap vermindert lichtvervuiling ten gevolge van de nachtelijke havenactiviteiten.

4. Netwerken herstellen

Door de aanleg van het Tweede Getijdendok worden heel wat functionele en recreatieve routes doorbroken. Het bufferlandschap herstelt en versterkt het netwerk voor fietsers, mountainbikers, voetgangers en ruiters. De ontsluiting met het openbaar vervoer wordt verbeterd, door onder andere een waterverbinding in Doel. Een kwaliteitseis voor het volledige gebied is de toegankelijkheid voor mindermobiele mensen.

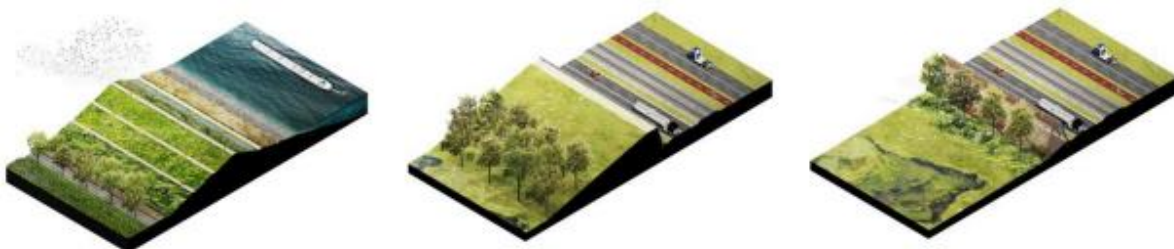
In het bufferlandschap is er ook aandacht voor **beleving** en **recreatief medegebruik** (naast het functioneel fietsnetwerk). Het bufferlandschap heeft zelf over de gehele lengte een grote belevingswaarde met zichten op zowel polder als haven en is gericht op recreatief medegebruik voor onder andere wandelaars en fietsers. Het bufferlandschap past zich in binnen de recreatieve en functionele verbindingen voor fietsers en wandelaars in de omgeving. Zo bevat de buffer een doorlopend wandelpad en op sommige plekken ook fiets- en mountainbike paden.

5. Natuur compenseren

Door de uitbreiding van de haven verdwijnen biotopen van soorten als de argusvlinder, de rugstreeppad of grauwe abeel. Deze biotopen worden deels gecompenseerd op de nieuwe bufferdijken (zie ook hoofdstuk 3.5 natuurcompensatie). Er worden ook heel wat nieuwe bomen en struweel aangeplant aan de voet van de nieuwe bufferdijken.

6. Veenlagen respecteren

Door de aanwezigheid van veenlagen in de bodem wordt de bufferdijk locatiespecifiek ontworpen, dit om grondverschuivingen te voorkomen. Er werden drie dijktypes ontworpen: de volle, de halve en de holle dijk (Figuur 3-10). Langs het CCL gebied wordt geopteerd voor een volle dijk. Veen blijft daarnaast maximaal ondergronds liggen.



Figuur 3-10: Verschillende soorten dijken in het bufferlandschap. Links: volle dijk, midden: halve dijk, rechts: holle dijk. (Bron: Omgeving)

3.3.2. Kop van Doel

Het start- en eindpunt van het bufferlandschap is Kop van Doel, dat 1,2 km lang is. Hier heeft de dijk een minimale breedte van 85 m en een maximale breedte van 300 m. De dijk bereikt hier over zijn volledige lengte een hoogte van 24,50 m TAW. Om deze dijk te creëren wordt de huidige leefbaarheidsbuffer van Doel uitgebreid tot het kruispunt van de Engelsesteenweg en de Oostlangeweg. Het belangrijkste doel is het verbeteren van de leefbaarheid voor de inwoners van het polderdorp door de impact van de container behandeling en de havenkranen zo goed als mogelijk te bufferen.



Figuur 3-11: Kop van Doel. (Bron: OMGEVING)

Naast zijn werking als buffer biedt de dijk meerdere recreatieve opties aan. Zo herbergt de bufferdijk een canyon die ontworpen is als speellandschap. In de canyon kan het dorp Doel, de haven en de Schelde bewonderd worden vanuit verschillende zichtpunten. Aan de kant van de polder worden ingebedde routes aangelegd voor paardrijden, recreatief fietsen, mountainbiken en wandelen. Kop van Doel dient ten slotte als de nieuwe entree voor Doel en de nabijgelegen Olifantshoeve. Aan de Engelsesteenweg worden bezoekers onthaald, waar ze een parking kunnen vinden en toegang tot het speellandschap van de bufferdijk via hellingen en een directe trapverbinding. De Engelsesteenweg loopt verder richting Doel en wordt hier ingericht als fiets- en voetgangersvriendelijke straat, waar langs de weg niet mag geparkeerd worden. Op deze manier wordt Doel zelf ontlast en wordt het dorp zo veel mogelijk autovrij.



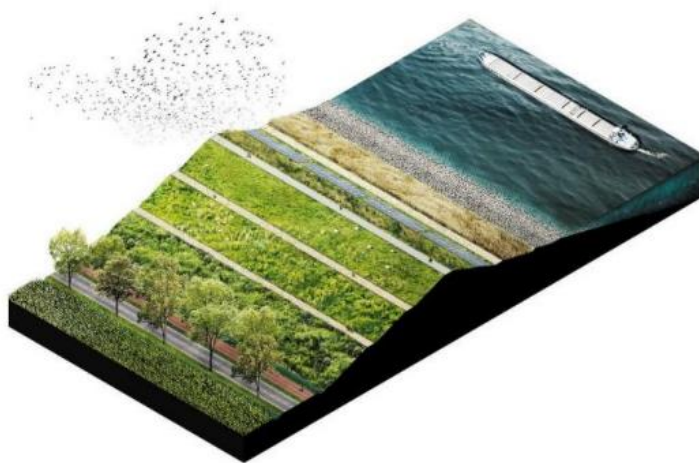
Figuur 3-12: Canyon speellandschap. (Bron: OMGEVING)



Figuur 3-13: Visie op de ingang naar Doel aan de Engelsesteenweg. (Bron: OMGEVING)

3.3.3. Engelse Dijk

De Kop van Doel loopt over in de Engelse dijk, die 2,7 km lang wordt. De Engelse Dijk zal 18 m TAW hoog zijn, omdat er slechts een breedte van 85 m ter beschikking is en de veenbodems voor instabiliteit kunnen zorgen. Aan de polderzijde vinden we drie ingebedde tracés voor ruiters, mountainbikers en wandelaars. Doordat het wandelpad zich bovenop de dijk bevindt, kan hier genoten worden van het polderlandschap en de havenactiviteit. Onderaan de dijk is de begroeiing dens, met struiken. Op de middelste helling wordt een bloemrijk grasland voorzien en bovenaan de dijk bevindt zich een overgang naar meer zandige open plekken.



Figuur 3-14: Engelse Dijk (Bron: OMGEVING)

Aan de zijde van het Tweede Getijdendok bestaat de mogelijkheid om zonnepanelen te plaatsen op de steile helling. Indien deze door hekwerk worden omsloten, zal een lage variant met buffergroen worden geplaatst om het uitzicht niet te blokkeren. Daarnaast maakt het buffergroen de zone ondoordringbaar en helpen ze erosie te bestrijden. Onderaan beide hellingen worden sloten aangelegd voor de afvoer van hemelwater.

Langsheen de Engelse dijk ligt de Engelsesteenweg, waar aan beide zijden een rij grauwe abelen wordt aangeplant. Op deze manier ontstaat een dreef-effect en wordt de Doelpolder begrenst. De bomen helpen daarnaast ook met het visueel bufferen van de havenactiviteiten. Tussen de steenweg en de dijk wordt een recreatief en functioneel fietspad aangelegd.



Figuur 3-15: Uitzicht vanaf Engelse dijk. (Bron: OMGEVING)



Figuur 3-16: Uitzicht vanuit Saftingen richting Engelsesteenweg en het Tweede Getijdendok. (Bron: OMGEVING)

3.4. Spoorbundel West

Binnen het projectbesluit CCL (en dus ook deel uitmakend van voorliggend GRUP) wordt de Spoorbundel West uitgewerkt (zie Figuur 3-17). De aanleg van een nieuwe laad- en los spoorbundel t.h.v. het Tweede Getijdendok, Drie Dokken en Deurganckdok-West zal pas later plaatsvinden en zal via een aparte vergunningsaanvraag worden aangevraagd.

Een spoorbufferbundel of wachtbundel is nodig om de doorstroming op het hoofdspoornet en het behandelingslot op de terminal beter op elkaar te kunnen afstemmen. Op het spoornetwerk wordt gewerkt met rijpaden die worden toegekend aan individuele treinen op verschillende trajecten. Door piekbelasting op het hoofdnetaf op bepaalde momenten, maar ook door het voorrangregime voor passagierstreinen, storingen, materiaalproblemen en laattijdige vertrekken van goederentreinen, komt het vaak voor dat goederentreinen later of vroeger arriveren (richting terminal) of vertraagd toegang krijgen tot het hoofdspoornet.

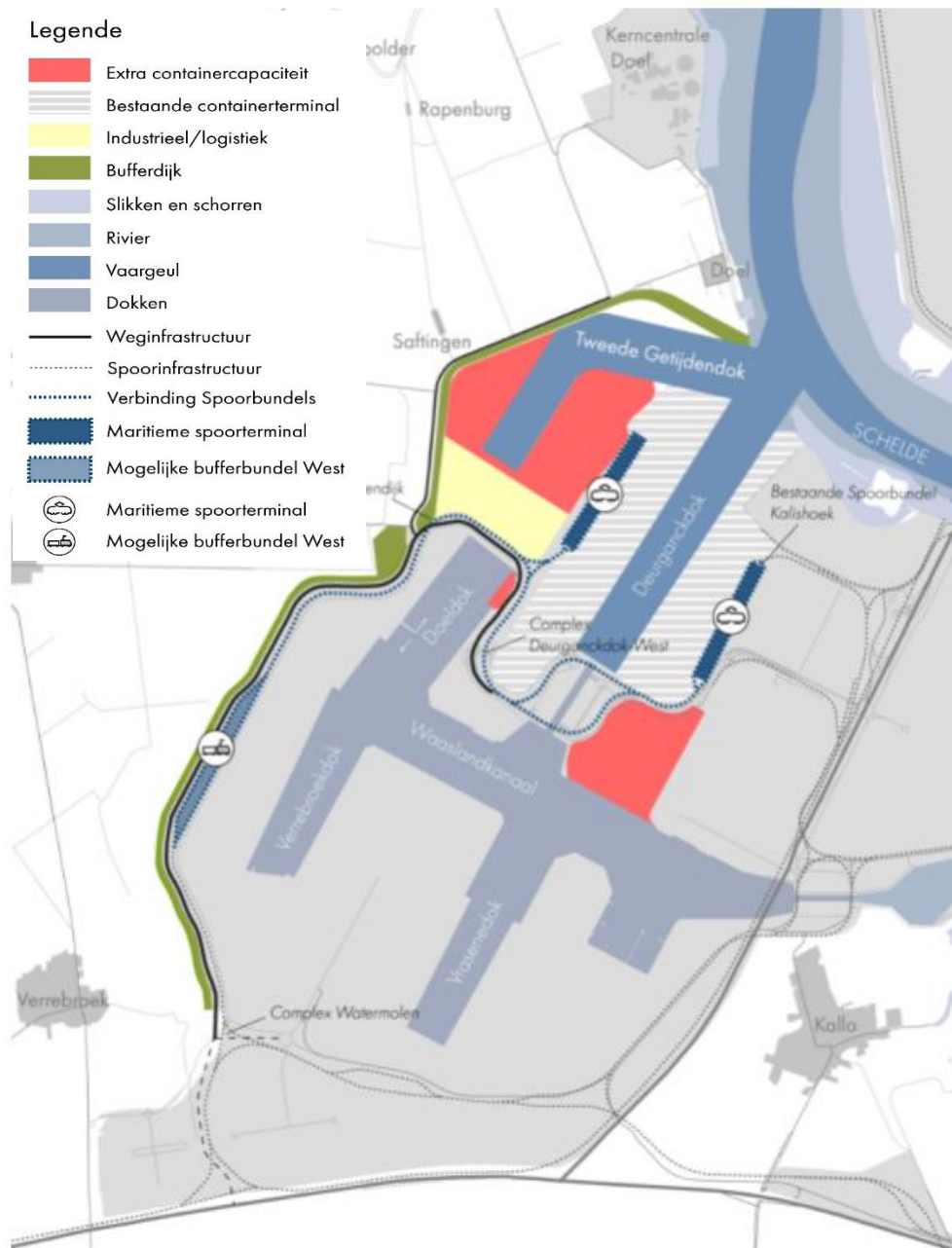
Ook vanuit het perspectief van de terminaluitbater is er de behoefte om treinen gespreid op de terminal te ontvangen om zo infrastructuur en operaties zo efficiënt mogelijk te kunnen gebruiken en inzetten. Hierbij zijn de terminaldimensies cruciaal om de afhandeling zo vlot mogelijk te laten verlopen. Voornaamste doel is hier de doorlooptijd op de terminal zo kort mogelijk te houden, waardoor er meer treinen kunnen worden behandeld. Een spoorbundel met de juiste dimensies vormt dus een cruciale schakel om de doorstroombehoeften op het hoofdspoornet en de operationele behoeften van de terminal met elkaar te verzoenen.

Naast een plaats voor buffering en een mogelijke locomotiefwissel kan de spoorbundel sporadisch ook – eens de reglementering dit toelaat – een functie vervullen als plaats waar veiligheidscontroles kunnen worden uitgevoerd, gaande van de vulling van de wagons met perslucht of een schouwing (cf. technische keuring) tot het uitrangeren van defecte wagons. De bundel kan ook sporadisch gebruikt worden voor het afstellen van reservesets en het parkeren van locomotieven.

De spoorbufferbundel wordt ten westen van het Verrebroekdok gerealiseerd om zo veel mogelijk functionele ruimte te vrijwaren voor de containerterminals en voor de logistieke zones. De bundel ligt

in een rechte strekking waardoor deze zeer gemakkelijk de nodige 760 m lengte kan behalen en er voldoende ruimte is om het richtcijfer van 16 sporen te realiseren. Voor de nieuwe spoorbundel wordt verwacht dat er een 60 à 70-tal treinen per dag zullen moeten worden ontvangen bij maximaal gebruik van de terminal bij een hoog of laag transshipment. Hierbij gaat het om een 41-tal bewegingen van en naar de nieuwe spoorterminal die het Tweede Getijdendok en het Deurganckdok-West zal behandelen, en een 24-tal van en naar de huidige DP World Antwerp Gateway spoorterminal.

De bundel is zo gedimensioneerd, uitgerust en gelokaliseerd dat deze een vlotte verbinding tussen de terminals en het spoorhoofdnet faciliteert met zo weinig mogelijk interactie tussen verschillende spelers en een voldoende grote capaciteit in zowel lengte als aantal sporen.



Figuur 3-17: Voorstelling Bundel West binnen Containercluster Linkerscheldeoever. (Bron: OMGEVING (2023). Bufferlandschap ECA. Masterplan)

GRUP Containercluster Linkerscheldeoever

Bijlage 3 bij het projectbesluit 'Containercluster Linkerscheldeoever' – Toelichtingsnota

3.5. Natuurcompensatie

Twee gebieden worden ingericht als natuur, ter compensatie van verloren habitats bij de creatie van CCL:

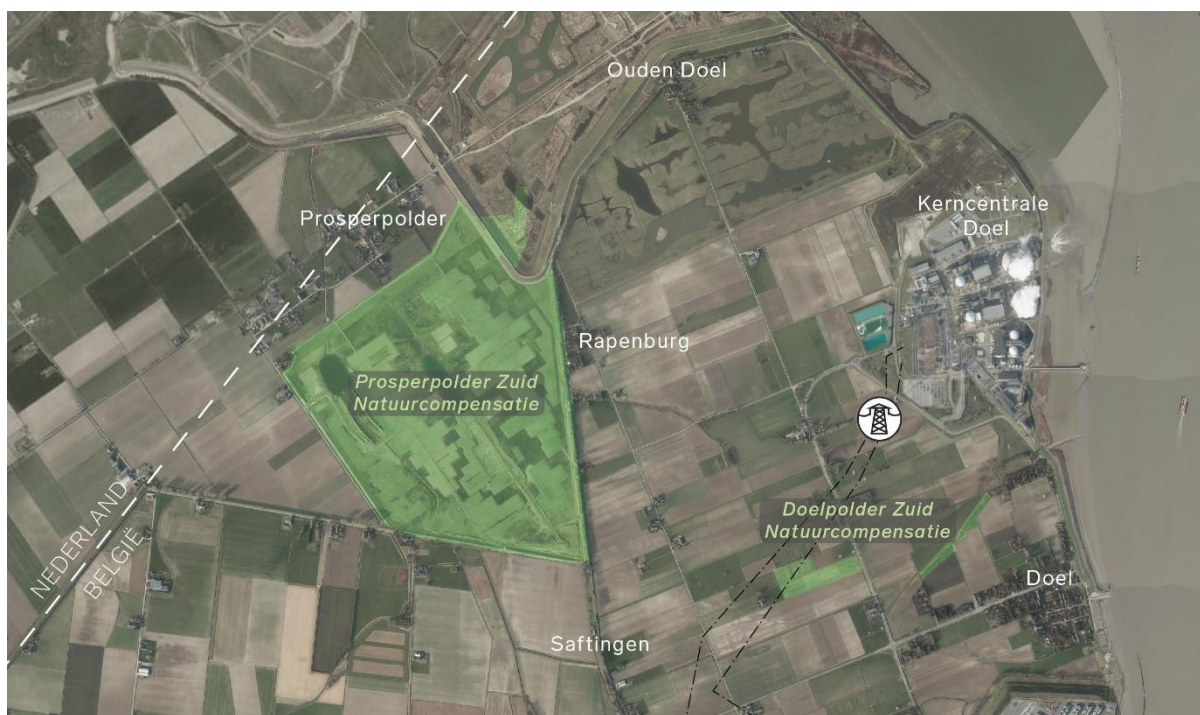
- **Prospolder Zuid (PPZ)**
Prosperpolder Zuid dient het direct verlies van leefgebied voor soorten van strand & plas/surrogaatkust en foerageergebied bruine kiekendief op te vangen.
- **Doelpolder Zuid (DPZ)**
Doelpolder Zuid zal ingericht worden als compensatiegebied om het verlies van leefgebied voor weidevogels, rietvegetaties en foerageergebied bruine kiekendief op te vangen.

3.5.1. Prosperpolder Zuid

Als gevolg van het Complex Project ECA zullen er in de omgeving van de Waaslandhaven/Antwerpse haven bepaalde tijdelijke natuurcompensatiegebieden, gekoppeld aan de eerdere realisatie van het Deurganckdok, verloren gaan. Het gaat om de gebieden Gedempt Doeldok, opgespoten MIDA's (inclusief C59) en de Vlake van Zwijndrecht. De soorten die hier tot doel werden gesteld, zullen ergens buiten het havengebied Linkerscheldeover een leefgebied moeten krijgen. Het gebied Prosperpolder Zuid is inmiddels door het voorkeursbesluit aangewezen als vervanggebied van voornoemde tijdelijke natuurcompensatiegebieden.

Het aangewezen gebied voor PPZ bedraagt ca. netto 160 ha (binnen de dijken). De gedetailleerde ligging t.o.v. het dorp Prosperpolder wordt weergegeven op de onderstaande luchtfoto.

Er worden in PPZ hoger gelegen broedeilanden aangelegd, omgeven door zacht hellende schiereilanden van slikken en ondiep water als foerageergebied met daarrond het doorstromende diepere water. Zo ontstaat een 70/30 verdeling van land/water. Deze inrichting maakt gebruik van de getijdenwerking op de Schelde die voorziet in regelmatige (dagelijkse of eventueel minder frequente) aanvoer van licht brak oppervlaktewater, beladen met sediment en microfauna. Dit gebeurt via een waterin- en uitlaat via Prosperpolder Noord die gekoppeld zal zijn aan de Schelde.



Figuur 3-18: Situering Prosperpolder Zuid ten zuiden van het dorp Prosperpolder. (Bron: MER CCL)

Broedeilanden

De broedeilanden bestaan uit 8 eilanden van 2 ha op voldoende afstand van de randen van het projectgebied en zo veel mogelijk omgeven door water. In feite zijn het schiereilanden die in contact staan met de randen van het projectgebied. De eilanden hebben een hoogte van +3,50 m TAW tot +3,70 m TAW. Ze worden opgetrokken uit zand en enkele worden afgewerkt met schelpenmateriaal.

Slikken en ondiep water

Rondom de broedeilanden bevinden zich slikken op een hoogte van +3,50 m TAW en ondiep water tussen +3,25 m TAW en +3,40 m TAW. Deze zone vormt één groot foerageergebied voor soorten die foerageren in ondiep water zoals onder meer kluut en strandplevier.

Diep water en afwatering

Ter hoogte van Prosperpolder Noord (PPN) bevindt zich de inlaatconstructie die via diepere geulen Schelde-water het natuurgebied binnenlaat. De verbinding tussen Prosperpolder Noord en Prosperpolder Zuid gaat doorheen de bestaande Sigmadijk. Hier zal tweemaal per dag bij hoogtij de vulling van het gebied plaatsvinden. Deze constructie kan tevens afgesloten worden bij hoogwater in de Schelde in het kader van waterveiligheid.

Het inlaatwater stroomt vervolgens continue doorheen de geulen in het gebied. Doordat de slikken in feite schiereilanden zijn, ontstaat één langgerekte diepe afwatering die een doorstroming en daarmee verversing van het volledige watersysteem garandeert. Op deze manier worden de broedeilanden grotendeels omgeven door diep water. Dit zal echter niet kunnen voorkomen dat grondpredatoren de broedeilanden kunnen bereiken, waardoor het noodzakelijk is om tussen de dijk en het water een afrastering te plaatsen. Het water stroomt vervolgens via een uitlaatconstructie in de sigmadijk terug

richting de Schelde via Prosperpolder Noord. De in- en uitlaatconstructie in de sigmadijk vormen één geheel.



Figuur 3-19: Impressie van de geplande toestand van Prosperpolder Zuid (PPZ). (Bron: SHIP, Inrichtingsplan Prosperpolder Zuid, versie 5 februari 2025)

Dijken

Prospolder Zuid zal omgeven worden door dijken van in totaal een lengte van ongeveer 4 km en breedte tussen 20 en 27 m. In het oosten bevindt zich reeds de Zoetenbermdijk, in het westen wordt een bufferdijk aangelegd langsheen de teengracht. De Zoetenbermdijk wordt op termijn aangepast om de waterkering op uniforme hoogte te brengen, waarna het wegdek wordt hersteld met kasseien en betonnen langsstroken. Aan de noordzijde en westzijde wordt een halfverhard wandelpad voorzien tussen de bestaande teengracht en de bufferdijk.

Op de Zoetenbermdijk worden de bestaande populierenrijen gerooid en vervangen door knotbomerijen en struwelen als scherm voor de wandelaars, fietsers en auto's op de kruin. Om voldoende afscheiding te creëren wordt op de nodige plaatsen struweel voorzien, wat ook kan dienen als broedlocaties voor kleine zandvogels en soorten zoals zomertortel. Op meerdere punten worden in de bufferdijk en aan de noordzijde van de grondstock uitkijkpunten (vogelkijkwanden en vogelkijkhutten) voorzien.



Figuur 3-20: Visualisatie Zoetenbermdijk met knotwilgen en struweel (Bron: SHIP, Inrichtingsplan Prosperpolder-Zuid)

Teengracht

De bestaande teengrachten rondom de dijken van Prosperpolder Zuid worden behouden. Ze hebben een belangrijke functie voor het mitigeren van de verhoogde waterstanden ten gevolge van de ingrepen voor natuurinrichting.

Recreatieve infrastructuur

Verstoring door recreatief medegebruik van Prosperpolder Zuid wordt beperkt door geen recreatie in het gebied toe te staan. Recreatie wordt wel toegestaan vanop de wandelpaden aan de rand en beleving wordt mogelijk gemaakt middels vogelkijkhutten, vogelkijkwanden en uitkijktorens.



Figuur 3-21: Visualisatie zijde Prosperdorp met links de bufferdijk met vogelkijkhut en rechts de teengracht



Figuur 3-22: Visualisatie Petrusstraat met links de teengracht met rietzone en rechts de bufferdijk met kijkwand

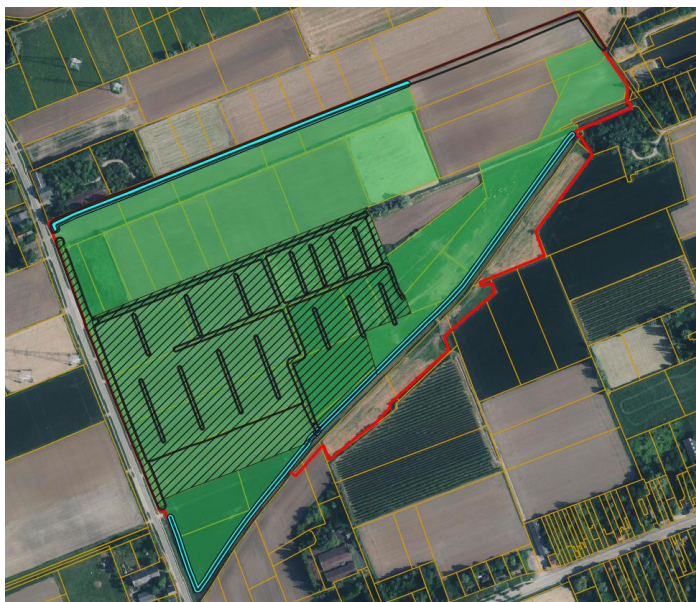
3.5.2. Doelpolder Zuid

Naast Prospolder Zuid zijn er nog compensaties noodzakelijk om verstoorde of verloren gegane natuur als gevolg van de ontwikkeling van Containercluster Linkerscheldeover (CCL) te compenseren. Bij de start van de uitwerkingsfase werd een zoekzone gedefinieerd. Uiteindelijk heeft het geïntegreerd onderzoek geleid tot de afbakening van het compensatiegebied Doelpolder Zuid.

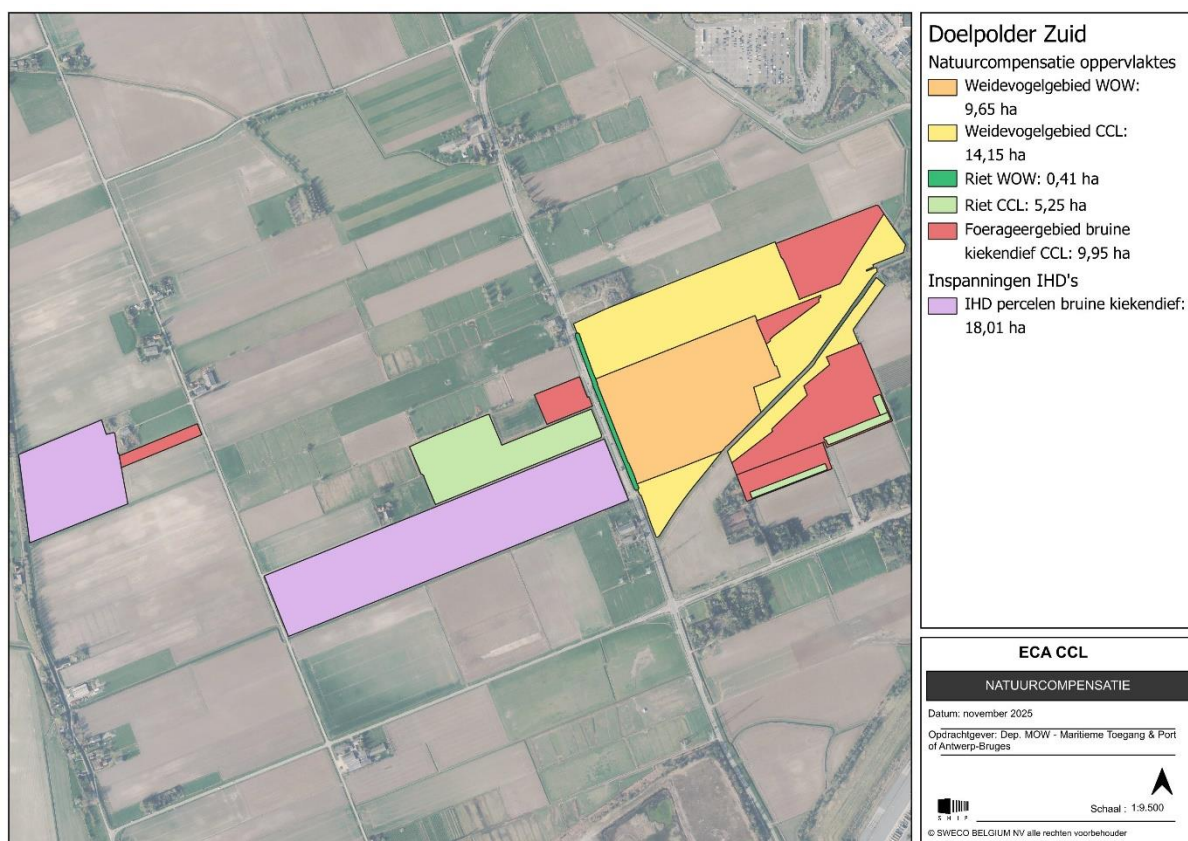
Doelpolder Zuid is een deel van de huidige Doelpolder net ten noorden van de Engelsesteenweg en ten noordwesten van de kern van Doel.

Voor de noodzakelijke natuurcompensaties als gevolg van de natuurverliezen door ECA zal de zone in Doelpolder Zuid (DPZ) ingericht worden als waardevolle natuur met de inrichting en optimalisatie van weidevogelgebied, rietvegetaties voor rietvogels en foerageergebied voor de bruine kiekendief. Hiertoe wordt een kleischerm geplaatst en worden delen ontgraven om natte graszones te creëren en rietvegetaties aan te planten. Midden in het rietgebied wordt een klein eiland (1 are met taluds van 1:3) voorzien als broedplek voor de kiekendief.

Rondom het gebied wordt ook nog een weidevogelraster voorzien.



Figuur 3-23: Inrichting Doelpolder Zuid (DPZ). Zwarte contouren zijn grachten die aangepast of bijkomend gegraven worden, de gearceerde percelen worden grotendeels verlaagd door afgraving, de blauwe lijnen zijn kleiwanden in de ondergrond en de rode lijn is het tracé van het weidevogelraster (Bron: Passende Beoordeling CCL)



Figuur 3-24: Indeling Doelpolder Zuid als compensatiegebied voor WOW en CCL (bron: Passende beoordeling CCL)

De vooropgestelde aanleg van weidevogelgebied wordt samen beschouwd met de compensatieopgave van het projectbesluit WOW zodat het ruimtelijk één geheel vormt. Dit leidt tot een meer robuust weidevogelgebied door beter intern beheer (bv. waterstanden) en minder randwerking.

4. Vertaling naar het grafisch plan

Het grafisch plan is een doorvertaling van de visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven, zoals uiteengezet in hoofdstuk 3. Het grafisch plan dient samen gelezen te worden met de stedenbouwkundige voorschriften (zie hoofdstuk 5). Het GRUP omvat de hieronder opgesomde bestemmingszones en/of overdrukken.

De ondergrond van het grafisch plan is het Grootchalig Referentiebestand of Basiskaart Vlaanderen (GRB). Bij de begrenzing van de bestemmingsgebieden is in de mate van het mogelijke getracht gehele percelen op te nemen in een bestemmingsgebied. Voor een aantal bestemmingsgebieden is dit niet overal mogelijk, bv. voor het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven en het gebied voor waterweginfrastructuur. In dat geval is het duidelijk welke percelen gevat zijn door de nieuwe bestemming. Hieronder wordt onder meer toegelicht op welke wijze de verschillende bestemmingsgebieden zijn afgebakend. Dit moet toelaten het grafisch plan bij de vergunningverlening te interpreteren (Het is immers niet de bedoeling de shapefiles van de bestemmingsgebieden zonder meer op de plannen van de vergunningsaanvraag te leggen. Het grafisch plan is getekend op een GRB-kaart, hetgeen meestal een andere ondergrond is dan deze van de omgevingsvergunning.)

4.1. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

In voorliggend GRUP bevat het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven drie deelgebieden:

- de zone 'Tweede Getijdendok en Drie Dokken',
- de zone 'Noordelijk Insteekdok',
- de binnenvaartkade aan het Doeldok.

Ter hoogte van het Tweede Getijdendok en Drie Dokken is de begrenzing als volgt bepaald:

- In het noordwesten grenst het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven aan de Engelsesteenweg en de Nieuwe Dijkstraat. In het GRUP Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven zijn deze respectievelijk bestaande en toekomstige weg bestemd als gebied voor weginfrastructuur. Een beperkt deel van het gebied voor weginfrastructuur wordt nu mee opgenomen/herbestemd in het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, namelijk het deel aan de havenkant, gelegen in het bufferlandschap, waarin o.a. het fietspad zal worden gerealiseerd.
- In het noorden, ter hoogte van het dorp Doel, is de begrenzing bepaald door de nieuwe, verbrede leefbaarheidsdijk. Het uiterste oostelijk deel van de leefbaarheidsbuffer uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (zie artikel 14 in dat GRUP) wordt overgenomen en herbestemd naar gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven met de overdruk 'bufferlandschap'.
- De meest oostelijke grens, meer bepaald ter hoogte van de monding van het Deurganckdok in de Schelde, volgt de rand van de zone voor waterweginfrastructuur uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (zie artikel 6 in dat GRUP).
- In het zuidwesten grenst het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven aan het gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur uit het GRUP Westelijke Ontsluiting

Waaslandhaven. Een deel van dat gebied wordt nu mee opgenomen/herbestemd in het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, zodat de toekomstige logistieke zone Drie Dokken en haar ontsluiting gelegen zijn in het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven.

- In het zuidoosten is de begrenzing grosso modo bepaald door de bestaande Sint-Antoniusweg, die momenteel de grens volgt van de bestaande terminal aan de westkant van het Deurganckdok. De exacte locatie van de begrenzing is er minder belangrijk omdat het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven in voorliggend GRUP er overgaat in de zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (zie artikel 1 in dat GRUP). Voorliggend GRUP bestemt er in hoofdzaak de terreinen die momenteel nog geen bedrijfsactiviteit kennen zoals het gedempte deel van het oude Doeldok, waar op het moment van vaststelling van dit projectbesluit nog tijdelijke natuur is gelokaliseerd.
- Ongeveer centraal in het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven bevindt zich het Tweede Getijdendok zelf, bestemd als gebied voor waterweginfrastructuur.

De hoofdontsluiting voor wegverkeer takt aan op de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven ter hoogte van het complex Hogendijk. De locatie ervan is op het grafisch plan symbolisch weergegeven met een pijl.

Ter hoogte van het Noordelijk Insteekdok is de begrenzing als volgt bepaald:

Het Noordelijk Insteekdok heeft in het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving de bestemming 'zone voor waterweginfrastructuur' (zie artikel 6 in dat GRUP). Omdat het dok zal worden gedempt, wordt het volledige dok tot tegen het Waaslandkanaal in voorliggend GRUP herbestemd naar gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijventerrein.

Aan de oostelijke zijde van het Doeldok wordt een beperkte zone herbestemd om een binnenvaartkade te realiseren.

4.2. Bufferlandschap

Ter hoogte van het Tweede Getijdendok en Drie Dokken wordt een bufferzone ingericht om de haven aan de hand van dijklichamen en vegetatie te scheiden van de omliggende gebieden. Het gaat hierbij om een overdruk, wat inhoudt dat de onderliggende bestemming geldig blijft. In dit geval is de onderliggende bestemming 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven', cfr. artikel 1. van voorliggend GRUP.

De bufferzone ligt aan de rand van dit gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. De breedte van de zone is mede bepaald door de breedte die nodig is om de vastgelegde hoogte van het dijklichaam te kunnen realiseren. Ook is de begrenzing van de bufferzone aan havenzijde bepaald door toekomstige haveninfrastructuren zoals interne wegen.

In het zuiden sluit deze bufferzone aan op het bufferlandschap uit het GRUP Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

4.3. Gebied voor waterweginfrastructuur

Het toekomstige Tweede Getijdendok is bestemd als gebied voor waterweginfrastructuur. In het oosten sluit het gebied aan op de zone voor waterweginfrastructuur uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (zie artikel 6 in dat GRUP), de bestemmingszone voor het Deurganckdok.

4.4. Afstandsbuffer

Het project kent, mede door zijn intrinsieke omvang, een specifieke geluidsproblematiek. Om de geluidsoverlast te beperken worden in eerste instantie brongerichte maatregelen genomen en in tweede instantie worden hoge bufferdijken voorzien.

Desondanks is het specifieke geluid van het project in een deel van het aangrenzende poldergebied, volgens de geluidsmodellering opgenomen in het MER, van die aard dat het wenselijk is een bijkomende afstandsbuffer te voorzien, d.w.z. dat activiteiten binnen deze buffer afstand ten opzichte van de hinderlijke activiteiten in de zeehaven moeten respecteren.

Ten aanzien van de woningen binnen de contour van de afstandsbuffer gelden andere geluidsnormen dan voor de woningen buiten deze afstandsbuffer. Er is, door de aanduiding van een afstandsbuffer, geen overschrijding van de geluidsnormen. Bijgevolg kunnen de woningen bewoond blijven. De bewoners zullen door het project wel aan een hogere geluidsbelasting worden blootgesteld.

Het betreft hier een uitzonderlijke situatie, want de bijkomende geluidsbelasting is het gevolg van een project met groot maatschappelijk belang.

De contour van deze afstandsbuffer is bepaald op basis van een isocontourenkaart, meer bepaald de isocontour voor het specifiek geluid van een toekomstige containerterminal in de nacht met als grenswaarde 30 dB(A). Deze contour is berekend via het berekeningsmodel IMMI2024, conform de norm ISO-9613.

De geluidsvoorwaarden voor individuele bedrijven worden afgeleid uit de milieukwaliteitsnormen voor geluid (zie <https://navigator.emis.vito.be/detail?wold=10069>). In agrarische gebieden bedraagt de milieukwaliteitsnorm 's nachts 35 dB(A). Deze milieukwaliteitsnorm ligt aan de basis, hieruit worden individuele geluidsnormen afgeleid, met als gevolg dat de isocontour van 30 dB(A) (= 35-5) bepalend is voor de contour van de afstandsbuffer in dit GRUP.

De afstandsbuffer begint aan het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven ter hoogte van het Tweede Getijdendok en Drie Dokken en reikt ongeveer tot de isocontour van 30 dB(A). Bovendien zijn volgende principes toegepast om de contour van de afstandsbuffer gedetailleerd vast te leggen:

- Daar waar de isocontour van 30 dB(A) een kadastraal perceel doorsnijdt, is het gehele perceel in de afstandsbuffer gelegd.
- Ter hoogte van het gehucht Rapenburg zijn alle bebouwde percelen opgenomen in de afstandsbuffer.

De mate waarin het model waarmee de geluidsbron is onderzocht, overeenstemt met de realiteit neemt af met de afstand: hoe verder weg van de eigenlijke geluidsbron, hoe minder goed het model zal overeenstemmen met het werkelijk waarneembare geluidsdrukniveau. Omdat Rapenburg op meer dan 2km afstand is gelegen van de onderzochte geluidsbron, zal het model er wellicht minder goed overeenstemmen met de werkelijkheid. Ter hoogte van Rapenburg zal het geluidsdrukniveau wellicht schommelen rond 30 dB(A). Het model geeft een indicatie, maar laat niet toe het geluidsdrukniveau op elk perceel exact te voorspellen.

Daarom is gekozen om ter hoogte van Rapenburg alle bebouwde percelen op te nemen in de afstandsbuffer, zodat er geen overschrijding van de geluidsnorm zal zijn ten aanzien van de bestaande woningen.

- Het (voorlopig) niet gerealiseerde Baalhoekkanaal (industriegebied met reservatiezone op het gewestplan) is uit de afstandsbuffer gesneden. Voorliggend GRUP kan geen uitspraak doen over het al dan niet realiseren van het kanaal of over wat er zou komen als het kanaal ooit zou worden herbestemd. Dat is immers in voorliggend proces niet onderzocht. Een overdruk 'afstandsbuffer', die oplegt dat activiteiten binnen deze buffer afstand ten opzichte van de hinderlijke activiteiten in de zeehaven moeten respecteren, is niet verenigbaar met de bestaande planologische toestand, zijnde industriegebied met reservatiezone voor aan te leggen waterweg: de overdruk 'afstandsbuffer' zou kunnen verhinderen dat de bestemming industriegebied kan worden gerealiseerd. In functie van geluid is er op dit moment geen afstandsbuffer nodig ter plaatse van het kanaal: dat behoort tot de bestemmingscategorie industrie en bijgevolg geldt er een minder strenge geluidsnorm. Indien de betreffende zone bij een eventuele latere herbestemming van het Baalhoekkanaal gevat zou worden door een strengere geluidsnorm, kan de afstandsbuffer alsnog worden opgenomen tijdens dat latere planningsproces.
- De 500m-zone (gebied 2° volgens de [Vlarem bijlage 2.2.1.](#)) langs het kanaal is wel opgenomen in de afstandsbuffer, ook al geldt er daar reeds een minder strenge geluidsnorm dan in agrarisch gebied (gebied 10°). Als de industriebestemming ter hoogte van de reservatiezone voor het kanaal ooit zou verdwijnen, dan zou deze zone niet meer behoren tot gebied 2° (zie [Vlarem bijlage 2.2.1.](#)), maar tot gebied 10° en zou de strenge geluidsnorm gelden. Bijgevolg zou op het moment van herbestemmen van de zone voor het Baalhoekkanaal alsnog een afstandsbuffer moeten worden aangeduid op 500m langs de reservatiezone, en dat ten gevolge van een eerder project, nl. het projectbesluit CCL. Omdat de overdruk 'afstandsbuffer' verenigbaar is met de bestaande planologische toestand in de betreffende zone, nl. agrarisch gebied, is het beter om deze afstandsbuffer in voorliggend plan (GRUP CCL) reeds te voorzien. Bijgevolg is nu reeds de 500m-zone langs het kanaal opgenomen in de afstandsbuffer.
- Het industriegebied van de kerncentrale en de 500m-zone rond dit industriegebied is uit de afstandsbuffer gesneden. In functie van geluid is er geen afstandsbuffer nodig in dit gebied. In tegenstelling tot het industriegebied ter hoogte van het Baalhoekkanaal betreft het een industriegebied dat op het terrein gerealiseerd is. Bovendien verwachten we dat de bestaande planologische toestand ter hoogte van de kerncentrale nog lange tijd zal behouden blijven. Ook in geval van een eventuele sluiting van de kerncentrale zal de bestaande industriële bestemming ten tijde van de ontmanteling wellicht behouden blijven.
- Ter hoogte van het dorp Doel is het woongebied grotendeels uit de afstandsbuffer gesneden. Volgens de geluidsmodellering zullen zich hier geen overschrijdingen van de norm voordoen. Bijgevolg is het niet wenselijk om de geluidsnorm er te veranderen.
- Het gebied Putten Weiden is uit de afstandsbuffer gesneden. Dit gebied bevindt zich immers reeds in een afstandsbuffer, nl. artikel 4 uit het GRUP Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven.

4.5. Natuurgebied (Prosperpolder Zuid, Doelpolder Midden en Doelpolder Zuid)

Prosperpolder Zuid

In het plangebied van het GRUP bevindt zich op dit moment heel wat natuur, o.a. de natuurcompensatie uit het Nooddecreet (= 'tijdelijke' natuurcompensatie ten gevolge van het Deurganckdok). De toekomstige inname van deze waardevolle natuur moet gecompenseerd worden. Daarvoor zijn Prosperpolder Zuid en Doelpolder Zuid aangeduid.

Ter hoogte van Prosperpolder Zuid wordt een gebied voorzien ter compensatie van het verloren gaan van de strand- en plasgebieden of surrogaatkust (ter hoogte van MIDA, Vlake Van Zwijndrecht, C59 en gedempt gedeelte Doeldok).

De Prosperpolder Zuid zal worden geherprofileerd: de polder wordt deels verlaagd en een geulenpatroon wordt aangelegd. Dankzij in- en uitlaatconstructies die een verbinding met de Schelde mogelijk maken, zal het gebied gecontroleerd kunnen overstromen.

De begrenzing van het gebied valt grotendeels samen met het eerder onteigende gebied Prosperpolder Zuid, ooit onteigend in functie van de aanleg van een plas- en oeversgebied. In 2013, via het GRUP Zeehavengebied Antwerpen, kreeg het gebied hiertoe de bestemming natuurgebied. Het werd deels afgegraven en voorzien van een plassen- en eilandenstructuur. Maar in 2016-2017 met de vernietiging door de Raad van State van een groot deel van het GRUP Zeehavengebied Antwerpen, werden de inrichtingswerken aan het natuurgebied stilgelegd. Sindsdien functioneert Prosperpolder Zuid opnieuw als een landbouwgebied. Een 8-tal lokale landbouwers staan in voor het landbouwbeheer op de hoger gelegen percelen.

Bijgevolg is het natuurgebied begrensd door de Petrusstraat, de Polderdijk, de Zoetenberm en door de sigmadijk rond het intergetijdengebied in het noordelijk gedeelte van de Prosperpolder. Ook in het noorden valt de begrenzing grotendeels samen met het eerdere natuurgebied Prosperpolder Zuid. De woningen aan de Petrusstraat zijn uitgesneden uit het natuurgebied.

Doelpolder Zuid

Het complex project zorgt eveneens voor het verlies van broedgebied voor weidevogels en het verlies van rietoppervlakte. Deze verliezen worden gecompenseerd in Doelpolder Zuid.

Om het gewenste natuurtype te realiseren, is in Doelpolder Zuid gezocht naar een zone die iets lager gelegen is, met grachten doorsneden is en zich niet onder de toekomstige hoogspanningsleidingen bevindt.

Een beperkte nivellering en verondieping van grachten is aan de orde. Om de gewenste vernatting in het gebied te realiseren zal de Doorloop lokaal worden geïsoleerd middels een ondergronds waterkerend scherm.

Landbouwgebruik zal in het weidevogelgebied en de rietzone in Doelpolder Zuid slechts beperkt mogelijk zijn, o.a. ten gevolge van de vernatting en de invulling met riet. Daarom wordt het agrarisch gebied er herbestemd naar natuurgebied.

Het in voorliggend GRUP betreffende natuurgebied in Doelpolder Zuid sluit aan bij het natuurgebied uit het GRUP WOW.

4.6. Gebied voor spoorinfrastructuur

Om het treinverkeer tussen de containerterminals en het hoofdnnet vlot te laten verlopen is een wachtbundel nodig. Enerzijds moeten treinen op het voor de terminal geschikte moment toekomen/vertrekken om een efficiënte behandeling te garanderen. Anderzijds dient er op het hoofdnnet, dat beperkt is in plaats, rekening te worden gehouden met meerdere soorten treinverkeer uit verschillende richtingen. Daarom wordt er per trein op het hoofdnnet een rijpad bepaald. De wachtbundel vormt een buffer tussen de terminal en het hoofdnnet.

De spoorwachtbundel behoort tot de raamstructuur van het spoorwegennet in de zeehaven. Deze raamstructuur wordt in gewestelijke rups bestemd en aangeduid op het grafisch plan van het betreffende GRUP zodat de nodige ruimte is gereserveerd en de continuïteit van deze structuur is gegarandeerd.

In de uitwerkingsfase van het complex project zijn verschillende locaties voor de wachtbundel ten opzichte van elkaar afgewogen. Er is geopteerd voor een spoorwachtbundel ten oosten van Verrebroek (locatievariant Spoorbundel West). De argumentatie voor deze keuze is terug te vinden in het hoofddocument.

4.7. Hoogspanningsleiding (overdruk)

Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen wordt inzake de elektriciteitsleidingen op Vlaams niveau een hoofdnnet van 150 kV leidingen en meer geselecteerd en in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd.

De hoogspanningslijnen die momenteel het projectgebied doorkruisen richting kerncentrale Doel moeten verplaatst worden om het nieuwe getijdendok loodrecht te kruisen. Het kruisen van het dok gaat ook gepaard met een substantiële verhoging van de masten opdat de havenwerkzaamheden veilig kunnen werken.

In voorliggend ruimtelijk uitvoeringsplan zijn daarom delen van de bestaande hoogspanningsleidingen uit het gewestplan of uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 op het grafisch plan verlegd. De bestaande aanduiding voor die delen zijn opgeheven.

4.8. Leidingstraat (overdruk)

Conform het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen worden de hoofdtransportleidingen op Vlaams niveau geselecteerd en in gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen vastgelegd. De transportleidingen worden zoveel als mogelijk gebundeld met andere lijninfrastructuren. In het kader van de havenuitbreiding dienen een aantal hoofdtransportleidingen te worden verlegd. Ze worden ter hoogte van Doeldokdam gebundeld met de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven. De hoofdtransportleidingen worden ter hoogte van Doeldokdam op het grafisch plan symbolisch aangeduid met de overdruk 'leidingstraat'.

De aanduiding als 'leidingstraat' gebeurt in toepassing van het bundelingsprincipe. Daardoor zijn bijkomende leidingen in de toekomst mogelijk. Een leidingstraat is een symbolische aanduiding in overdruk die geldt als juridische basis voor de beoordeling van stedenbouwkundige vergunningen

voor leidingen in parallellisme met de bestaande leiding(en). De aanduiding in overdruk houdt in dat de bestemmingen van de onderliggende grondkleur van toepassing blijven. Een leidingstraat heeft geen specifiek bepaalde breedte en bepaalt ook niet het aantal leidingen dat gerealiseerd kan worden, of de tussenafstand tussen leidingen. Wel is bepaald dat de beschikbare ruimte optimaal gebruikt moet worden. Onnodige ruimteconsumptie moet dus vermeden worden. De symbolische aanduiding laat een zekere flexibiliteit in de inplanting toe, maar niet in die mate dat het andere bestemmingsgebieden zou benadelen. Bij de beoordeling van concrete aanvragen voor stedenbouwkundige vergunningen moet dus beoordeeld worden of de aanvraag verenigbaar is met deze bepalingen van het ruimtelijk uitvoeringsplan en eventuele andere juridische regels. Het aanduiden van een leidingstraat heft uiteraard ook geen andere juridische bepalingen op, zoals bijvoorbeeld uit de milieuwetgeving.

4.9. De Bieshoek (overdruk)

De Bieshoek, met inbegrip van de Vlake van Zwijndrecht en het Bieshoekbos, heeft geen herbestemming nodig aangezien het gebied op dit moment al bestemd is als 'Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' (zie GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving). Wel wordt een overdruk voorzien met bijkomende stedenbouwkundige voorschriften die gericht zijn op het verankeren van milderende maatregelen uit het ME

Het gaat hierbij om een overdruk, wat inhoudt dat de onderliggende bestemming geldig blijft. In dit geval is de onderliggende bestemming 'Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven', cfr. artikel 1. van GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving.

De overdruk is opgenomen in een apart deelplan van het grafisch plan en betreft een contour waarbinnen bijkomende bepalingen gelden. In het westen sluit de contour aan op het natuurgebied uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving (natuurgebied ter hoogte van het Groot Rietveld). In het noorden en het zuiden grenst de overdruk respectievelijk aan de Scheldedijk en de bestaande spoorlijn. In het oosten is de grens bepaald door de begrenzing van het kadasterperceel en komt de overdruk tot tegen de concessieterreinen van Total Energies.

De hoofdontsluiting voor wegverkeer takt in het noorden aan op de Scheldedijk en in het zuiden op de Boerenveldseweg. De locaties ervan zijn op het grafisch plan symbolisch weergegeven met een pijl.

5. Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften

5.1. Op te heffen voorschriften

In overeenstemming met de decretale bepalingen worden voor de bestemmingsgebieden (niet de overdrukken) die opgenomen zijn in voorliggend grafisch plan de stedenbouwkundige voorschriften van de volgende plannen opgeheven:

- Gewestplan Sint-Niklaas - Lokeren (KB 07/11/1978):
 - agrarisch gebied
 - agrarisch gebied met overdruk 'havenuitbreidingsgebied'
 - industriegebied
 - reservegebied voor bufferzone
 - woonuitbreidingsgebied
- Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen
 - GRUP 'Waaslandhaven fase 1 en omgeving':
 - Art. 1 Zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven
 - Art. 6 Zone voor waterwegeninfrastructuur
 - Art. 14 Leefbaarheidsbuffer
 - Art. 15 Reservatiestrook voor leefbaarheidbuffer type 2
 - Art. 17 Reservegebied voor speciebergings
 - GRUP 'Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven':
 - Art. 1 Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur
 - Art. 2 Gebied voor weginfrastructuur
 - Art. 8 Bufferlandschap ten noorden van Putten Hoog

De overdruk artikel 16 Tijdelijke natuurcompensatie uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving wordt niet opgeheven (zie ook artikel 5 Afstandsbuffer).

Kaart 4 "Toekomstige juridische toestand: gewestplan, gewestplanwijzigingen en ruimtelijke uitvoeringsplannen met inbegrip van het GRUP Containercluster Linkerscheldeover" geeft een beeld van de nieuwe juridische toestand met inbegrip van voorliggend GRUP CCL.

5.2. Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 <i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'bedrijvigheid'.</i> Artikel 1 Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven	
Artikel 1.1. Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven op de linker- en rechterscheldeover ter hoogte van Antwerpen en Beveren-Kruibeke-Zwijndrecht. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming en voor de exploitatie van de haven en de bedrijven zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende handelingen gerekend: - de aanleg en het onderhoud van infrastructuur die nodig is voor de toegankelijkheid of voor verbindingen langs de waterzijde en langs de landszijde; - het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie; - handelingen die in functie staan van de werking van de waterweginfrastructuur en die betrekking hebben op de aangrenzende dokken en sluizen die zich bevinden in een gebied voor waterweginfrastructuur, met inbegrip van de bijhorende infrastructuur, zoals dienstgebouwen en andere. Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van ecologische infrastructuur toegelaten. Opwekking van hernieuwbare energie, energierecuperatie, het transport, het opslaan en/of de overdracht van energie, warmte en koude zijn toegelaten voor zover deze handelingen ondersteunend zijn aan activiteiten in de omgeving.	<i>Het gebied is bestemd voor de bedrijfsgronden binnen een zeehaven.</i> <i>Zeehavengebonden en zeehavengerelateerd:</i> <i>Zeehavengebonden activiteiten zijn deze die ofwel enkel in een zeehaven kunnen uitgeoefend worden ofwel deze die nodig zijn om een zeehaven te laten functioneren.</i> <i>Zeehavengerelateerde activiteiten zijn deze die heel nauw verbonden zijn met het functioneren van een zeehaven. Het onderscheid tussen zeehavengebonden en zeehavengerelateerd is niet altijd eenvoudig te maken.</i> <i>Enkel ter hoogte van de industrieel-logistieke zone Drie Dokken zijn Seveso-inrichtingen toegelaten (zie ook artikel 1.11). In het kader van het projectbesluit CCL is een Ruimtelijk Veiligheidsrapport opgemaakt. Het bevat o.a. zoneringskaarten. Deze geven aan mogelijke toekomstige Seveso-inrichtingen in de industrieel-logistieke zone Drie Dokken een eerste indicatie over hun locatie.</i> <i>Industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten omvatten o.a.:</i> - containerbehandeling/containerlogistiek met transshipment; - stuffing & stripping van gecontaineriseerde en niet-conventionele lading; - warehousing en opslag van geproduceerde of verwerkte goederen; - grootschalige bedrijven voor transport, distributie en logistiek; - value added logistics, zijnde dienstverlening gericht op de logistieke keten waarin specifieke bewerkingen of voorraadbeheer zorgen voor een toegevoegde waarde; - niet administratieve dienstverlening aan industriële bedrijven. <i>Handelingen aan de kade om bepaalde infrastructuren aan te brengen zijn toegelaten, zoals een binnenvaartterminal, het aanpassen van een kade met het oog op een andere manier van laden en lossen.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

In het gebied zijn eveneens gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel toegelaten.

In het gebied zijn kantoorgebouwen niet toegelaten, tenzij ze noodzakelijk zijn voor en een inherent onderdeel zijn van de exploitatie van de havenactiviteiten.

Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur vermelden hoeveel containers, uitgedrukt in TEU, jaarlijks op het terrein waarop de aanvraag betrekking heeft, behandeld zullen worden.

Aanvragen voor een omgevingsvergunning voor opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur bevatten een studie van de verwachte luchtmissies en luchtkwaliteit ten gevolge van de

Het is een onderdeel van een zeehaven die naast het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven eveneens andere gebieden, eigen aan een zeehaven, bevat zoals de dokken en sluizen in een zeehaven. Omdat de overgang tussen het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, en de gebieden voor waterwegen of waterwegverbindingen niet altijd heel precies aan te geven is op een RUP of in de tijd wat dient te worden verschoven (bv. omdat afmetingen van schepen wijzigen), wordt een zekere soepelheid aan de dag gelegd (zie ook de typebepaling voor waterweg). Onder die soepelheid wordt verstaan dat de grens tussen beide bestemmingen niet strikt moet worden geïnterpreteerd, toch niet ten aanzien van reeds vergunde waterweginfrastructuur, zijnde aangrenzende dokken en sluizen die zich bevinden in een gebied/zone voor waterweginfrastructuur.

Onder ecologische infrastructuur wordt verstaan het geheel van kleine landschapselementen en vlakvormige natuurwaarden die de landschapswaarde van het gebied moeten helpen verzekeren of die de doorgang van bepaalde (dier)soorten door het gebied moeten helpen verzekeren. Voorbeelden zijn restgronden, reservegronden die nog niet ingenomen zijn door bedrijven, waterpartijen, bomenrijen, grachten, bermen en dergelijke meer.

Met de opwekking van energie zijn alle types van bedrijven en activiteiten gericht op de productie van energie bedoeld, zoals onder meer energierecuperatie, warmtekrachtkoppeling, windturbines, zonnepanelen...

Met gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel is bedoeld een gebouw of lokaal dat bewakingspersoneel tijdens hun dienst kan gebruiken. Het gaat hier niet om een woonfunctie.

Om de beschikbare doch beperkte ruimte in het zeehavengebied zo optimaal mogelijk te gebruiken staat een zuinig en intensief ruimtegebruik en een doelmatig grondbeleid voorop en zijn er in de stedenbouwkundige voorschriften randvoorwaarden opgelegd voor kantoorgebouwen in het zeehavengebied. Immers, de haven dient gevrijwaard te worden als een economisch knooppunt, als een gebied van blijvend industrieel-logistiek economisch belang. Kantoorontwikkeling is te weren in het zeehavengebied, ook omwille van een ander mobiliteitsprofiel en omdat deze activiteiten, door hun personeels- en soms ook bezoekersintensieve bezetting, vanuit externe veiligheidsoverwegingen industriële ontwikkelingen zouden kunnen hypothekeren.

Met opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur wordt bedoeld de activiteiten op een containerterminal.

De vergunningverlenende overheid kan het maximum aantal containers die jaarlijks op het terrein waarop de omgevingsvergunning betrekking heeft, behandeld zullen worden, opnemen in de voorwaarden van de omgevingsvergunning.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

aangevraagde activiteit en maatregelen hoe deze luchtemissies beperkt zullen worden.

Opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur zijn slechts toegelaten indien op de kade een walstroomvoorziening voor containerzeeschepen beschikbaar is zoals bedoeld in de Verordening 2023/1804 (EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU en haar bijlagen (AFIR).

Indien de betrokken Europese regelgeving in de toekomst een andere emissieloze energievoorziening toelaat, dan kunnen ook opslag- en overslagactiviteiten worden toegelaten die van dergelijke voorziening gebruik maken.

De zichtbaarheid en visuele hinder in de omringende polder van gebouwen en installaties/kranen is door de inplanting en vormgeving ervan maximaal beperkt.

Aanvragen voor een omgevingsvergunning worden voor advies voorgelegd aan de entiteit van de Vlaamse Milieumaatschappij die bevoegd is voor lucht en aan het Federaal Agentschap voor Nucleaire Controle (FANC). De adviesvraag wordt behandeld volgens de regels die zijn bepaald bij of krachtens het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning.

Met opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur wordt bedoeld de activiteiten op een containerterminal.

Dit voorschrift geeft uitvoering aan de Verordening 2023/1804 (EU) betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU en haar bijlagen (AFIR) met als doel het gebruik van alternatieve brandstoffen bij afgemeerde schepen op te leggen en zo de ligemissies te reduceren.

Indien de verordening in de toekomst zou worden gewijzigd dan volstaan voorzieningen die aan deze nieuwe regelgeving voldoen.

De voorziene walstroominstallatie is klaar voor gebruik, inclusief conversiestations, transformatoren, omvormers... zodat aangemeerde containerzeeschepen hun stroomkabel kunnen aansluiten aan een walstroomkast op de kade en elektriciteit kunnen afnemen van het vaste elektriciteitsnet waardoor ze hun eigen motorgeneratoren kunnen uitschakelen.

Om de visuele impact van de gebouwen en installaties/kranen in het nieuwe havengebied te milderen naar de polder, dient bij de verdere uitwerking van de logistieke/industriële zone 'Drie Dokken' en de inrichting van de containerterminals in de zone 'Tweede Getijdendok' voldoende aandacht te gaan naar de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen.

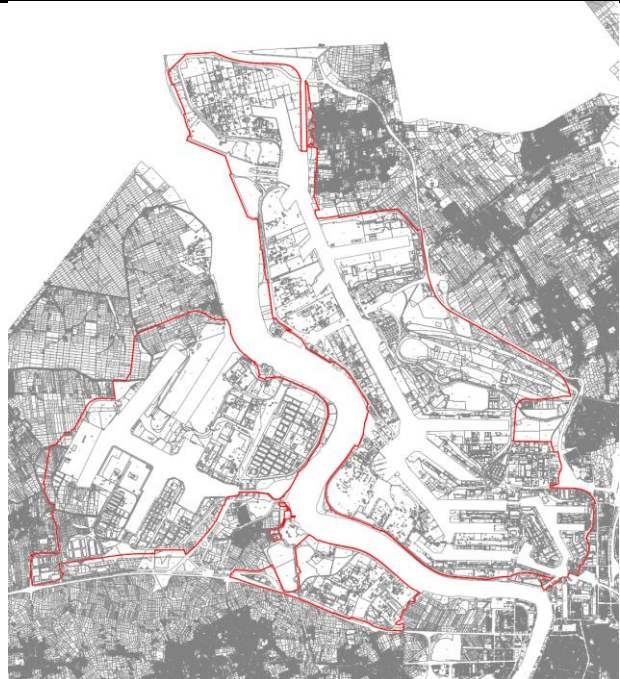
Hieronder enkele voorbeelden van hoe de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen mogelijks kan bijdragen aan het beperken van de visuele impact:

- *hoger opgaande industriële installaties (hoger dan 15 m) inplanten verder weg van de polder,*
- *gevels van de bebouwing langs de rand van de bufferdijk richting de polder in een neutrale lichtgrijze of witte kleur voorzien. Zo zullen ze het minst opvallen tegen de achterliggende hemelkleur (bewolkt of zonnig weer).*
- *gevels met groen laten begroeien...*

Dit zijn slechts voorbeelden om aan te geven op welke manier de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen "doordacht" kan zijn.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
De artikels 1.2. tot en met 1.14. gelden niet voor de tijdelijke en gedeeltelijke verplaatsing van de bestaande containerterminal aan het Deurganckdok en zijn bijhorende activiteiten. De duurtijd van deze regel is beperkt tot de duurtijd van de aanlegfase van het Tweede Getijdendok en de bijhorende kaaimuren.	<i>In functie van de aanleg van het Tweede Getijdendok zullen een deel van de bestaande containerbehandelingsactiviteiten langs het Deurganckdok hinder ondervinden en zullen deze mogelijks tijdelijk worden verplaatst. Het betreft het deel waar het Tweede Getijdendok in het Deurganckdok zal monden. Indien deze containerbehandelingsactiviteiten tijdelijk zullen worden verplaatst naar het noorden, naar het plangebied van voorliggend GRUP, dan zijn voor deze tijdelijke situatie de randvoorwaarden in de artikels 1.2. tot en met 1.14. niet van toepassing.</i>
Artikel 1.2. bepalingen met betrekking tot noodzakelijk gerealiseerde infrastructuur in de omgeving Omgevingsvergunningen voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten kunnen slechts verleend worden wanneer de omgevingsvergunningen voor de volgende infrastructuren verleend zijn en de uitvoering ervan gestart is: - Oosterweelverbinding (met name de 3de Scheldekrusing, het Oosterweelknooppunt en de kanaaltunnels) - Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven - aansluiting van de Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven op de E34, met inbegrip van de afschaffing van het complex Vrasene De zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten kunnen slechts in werking worden gesteld of gebruikt, na de ingebruikname van de vereiste ontsluitingsinfrastructuren zoals vermeld in het eerste lid van dit artikel, en ten vroegste vanaf 1 januari 2035.	<i>Voorafgaand aan de ingebruikname van de nieuwe terminals en logistieke terreinen dienen de vermelde infrastructuren gerealiseerd te zijn.</i> <i>Bijgevolg kunnen omgevingsvergunningen voor de betreffende activiteiten slechts verleend worden nadat de omgevingsvergunningen voor de vermelde infrastructuren zijn verleend en de uitvoering ervan gestart is.</i> <i>Voor meer duidelijkheid over de onderdelen van de Oosterweelverbinding: https://www.oosterweelverbinding.be/het-project</i> <i>Bovendien kunnen de vergunde activiteiten pas effectief plaatsvinden nadat de vermelde infrastructuur in gebruik zijn genomen en ten vroegste vanaf 1 januari 2035. De bouw van de vergunde infrastructuur/constructies/gebouwen kan wel al eerder gebeuren.</i> <i>De vergunde activiteiten kunnen niet plaatsvinden vóór 2035 omdat de stedenbouwkundige verordening mbt emissieloos spoorverkeer pas in werking treedt op 1/01/2035.</i> <i>De vergunningverlenende overheid kan in de omgevingsvergunning de datum vermelden vanaf wanneer de activiteiten in werking kunnen worden gesteld of gebruikt.</i>
Artikel 1.3. bepalingen met betrekking tot emissieloos spoorverkeer Zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten zijn slechts toegelaten indien het spoorverkeer op de spoorlijn 211 tussen spoorbundel West en de bundel Kalishoek emissieloos kan verlopen.	<i>Onder “emissieloos spoorverkeer” wordt verstaan: spoorverkeer waarbij de gebruikte locomotieven niet aangedreven zijn met fossiele brandstoffen of biodiesel, het gaat om een aandrijving waar geen verbranding en directe uitlaatmissies (van o.a. stikstofoxiden en broeikasgassen) aan te pas komen. Het spoorverkeer is nooit volledig “emissieloos”: er zijn immers ook indirecte emissies (voor productie en transmissie van elektriciteit, i.e. out of scope) en niet-uitlaatmissies (oa fijn stof afkomstig van remmen,...) mogelijk.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>Het doel van dit stedenbouwkundig voorschrift is om de uitlaatemissies als gevolg van dieselaangedreven transport per spoor te vermijden. Op dit moment lijkt een elektrificatie van de betreffende spoorlijnen aangewezen. Indien een nieuwe technologie die het vermelde doel minstens op een evenwaardige wijze bereikt, beschikbaar is, mag die gebruikt worden.</i> <i>Het voorschrift legt op dat het spoorverkeer emissieloos moet kunnen verlopen. Dit wil bijvoorbeeld zeggen dat de betreffende lijnen geëlektrificeerd moeten zijn. Dat het spoorverkeer op de betreffende lijnen ook effectief emissieloos verloopt, hangt af van het eigenlijke gebruik. Rijden er bv. effectief elektrische locomotieven op de geëlektrificeerde lijnen?</i> <i>Daarom is aan het projectbesluit toegevoegd:</i> - <i>een stedenbouwkundige verordening die emissieloos spoorverkeer oplegt vanaf de grote terminals op linker- en rechteroever,</i> - <i>een overeenkomst met de havenkapitein over de handhaving van de verordening.</i>
Artikel 1.4. bepalingen over parkeren van vrachtwagens Op het bedrijventerrein worden parkeerplaatsen en opstelruimte voor vrachtwagens voorzien in functie van de zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten. Het vrachtwagenparkeren mag niet worden afgewenteld op de openbare weg. In een parkeerbeheersplan, opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van nieuwe bedrijfsgebouwen, uitbreidingen van bestaande bedrijven, inrichtingswerken van het bedrijventerrein en/of opslag- en overslaginstallaties, wordt aangetoond: - hoe een vlotte en veilige afwikkeling van vrachtwagens verzekerd is, - hoe verkeersonveilige situaties door wachtende en parkerende vrachtwagens in het havengebied vermeden worden, - in welke mate en hoe collectieve parkeermogelijkheden in het havengebied als overloopparking ingeschakeld worden en welk informatie- of afroepsysteem hiervoor is voorzien.	<i>Bedrijven die activiteiten uitoefenen in het betreffende gebied dienen ten aanzien van het vrachtwagenparkeren en het behandelen van vrachtwagens maatregelen te nemen opdat de omgeving niet extra wordt belast met wachtende en parkerende vrachtwagens.</i> <i>In een parkeerbeheersplan is aangetoond welke maatregelen zullen genomen worden, hoe een vlotte en veilige afwikkeling van de vrachtwagens verzekerd wordt en hoe verkeersonveilige situaties door wachtende en parkerende vrachtwagens langs toegangs- en ontsluitingswegen gelegen in het havengebied vermeden worden.</i> <i>Met 'havengebied' wordt bedoeld het gebied binnen de rode contouren op onderstaande kaart:</i>



Artikel 1.5. bepalingen over duurzaam personenvervoer

Op het bedrijventerrein worden auto-ontradende en fiets-, openbaar- en gemeenschappelijk vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact van woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen beperken, voorzien.

In een bedrijfsvervoersplan, opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van nieuwe bedrijfsgebouwen, uitbreidingen van bestaande bedrijven, inrichtingswerken van het bedrijventerrein en/of opslag- en overslaginstallaties, wordt aangetoond:

- welke auto-ontradende en fiets-, openbaar- en gemeenschappelijk vervoer stimulerende maatregelen het bedrijf neemt/zal nemen,
- hoe deze maatregelen de mobiliteitsimpact van het woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen beperken.

Bedrijven die activiteiten uitoefenen in het betreffende gebied dienen ten aanzien van het personenvervoer van en naar hun bedrijventerrein maatregelen te nemen die de mobiliteitsimpact beperken.

Dergelijke maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zetten in op een verschuiving van de modal split, zoals bijvoorbeeld:

- *Verhogen alternatief vervoer door bijvoorbeeld het opmaken van een bedrijfsvervoersplan. Het doel is het gebruik van alternatieve vervoerswijzen door personeel en bezoekers te optimaliseren (= mobiliteitsmanagement);*
- *Verhogen aanbod openbaar vervoer of inrichten alternatief collectief vervoer;*
- *De bedrijfszone kwalitatief en veilig aansluiten op het fietsnetwerk, op aansluitingen richting de openbaar vervoersknooppunten of naar haltes voor collectief vervoer in de onmiddellijke nabijheid van het gebied*
- *Fietsgebruik bevorderen door het voorzien van vlotte langzaam verkeersverbindingen doorheen het gebied, waar mogelijk in aansluiting op de langzaam verkeersverbindingen in de aangrenzende bestemmingszones;*
- *het voorzien van voldoende en overdekte fietsenstallingen; deze fietsenstallingen moeten comfortabel en veilig ingericht zijn, met inbegrip van plekken voor niet-standaardfietsen, laadvoorzieningen voor e-bikes en*

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>sanitair (douches); deze stallingen moeten vlot bereikbaar en toegankelijk zijn;</i> - <i>Parkeermogelijkheden voor personenwagens worden beperkt en geclusterd, met de mogelijkheid van meervoudig en gedeeld gebruik;</i> - <i>...</i> <i>Ze zijn toegelicht in het bedrijfsvervoersplan.</i> <i>De maatregelen kunnen door de verschillende bedrijven individueel genomen worden of geclusterd voor meerdere bedrijven (collectief beheer).</i>
Artikel 1.6. bepalingen over duurzaam ruimtegebruik Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover ze rekening houden met duurzaam ruimtegebruik, dit wil zeggen dat ze efficiënt, compact, meervoudig, flexibel en adaptief zijn geconcentreerd in functie van zuinig ruimtegebruik en de klimaatadaptatie en -mitigatie. Zonder het functioneren in het gedrang te brengen, rekening houdende met de verplichtingen inzake veiligheid, en daar waar de bedrijfsactiviteiten het toelaten, wordt minstens aandacht besteed aan: - het zoveel mogelijk beperken van de ruimte-inname en het optimale gebruik van de percelen; - het maximaal groeperen van gebouwen; - uitbreiden aan bestaande gebouwen; - een adaptief ontwerp dat anticipeert op toekomstig ander gebruik bij nieuwbouw, dat constructies aanpasbaar of verplaatsbaar ontwerpt zodat het gebruik ervan doorheen de tijd kan veranderen; - het voorzien van ecologische infrastructuur, het realiseren van verkoelingseilanden en verkoelingsassen langsheen hitte genererende infrastructuur; - het bundelen van infrastructuren; - de verharde en niet-waterdoorlatende oppervlaktes beperken door compacte bebouwing en infrastructuur; - waar het functioneren dit ruimtelijk en technisch toelaat de bestaande infrastructuur behouden; - het tijdelijk en flexibel benutten van eventuele restructuur in functie van de bedrijfsactiviteiten en/of ecologische infrastructuur; - het intelligent combineren van functies zodat bedrijven o.a. elkaars afvalstromen of reststromen kunnen benutten, infrastructuur met betrekking tot wateropvang, energieconcept en klimaatadaptatie gemeenschappelijk kunnen voorzien en/of kunnen delen, transportafstanden kunnen verkleinen...	<i>Duurzaam ruimtegebruik is een algemeen principe voor een bedrijventerrein.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- de mogelijkheid om bepaalde diensten onder te brengen in gemeenschappelijke gebouwen op het bedrijventerrein; - het groeperen en organiseren op het bedrijventerrein van parkeermogelijkheden voor de gebruikers en bezoekers; - het bouwen in meerdere lagen; - het inzetten van daken voor installaties voor het opwekken, transporteren en/of opslaan van hernieuwbare energie en/of voor opvang van regenwater.	
Artikel 1.7. Bepalingen met betrekking tot verlichting Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover de lichthinder naar de omringende polder tot een minimum is beperkt. Een minimale verlichting in functie van de veiligheid is toegelaten. In een lichtplan, opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van nieuwe bedrijfsgebouwen, uitbreidingen van bestaande bedrijven, inrichtingswerken van het bedrijventerrein en/of opslag- en overslaginstallaties, wordt aangetoond dat de lichthinder in de omringende polder door het type, aantal en de inplanting van de verlichting tot een minimum is beperkt.	<i>In de stedenbouwkundige voorschriften worden maatregelen opgelegd om de lichtimpact in de omringende polders te beperken. Maatregelen die de lichtimpact beperken zijn bijvoorbeeld:</i> - <i>Het aantal lichtmasten en hun hoogte beperken tot een minimum, aandacht besteden aan de positionering van de masten;</i> - <i>In geval van automatisatie kan verlichting worden vermeden/uitgeschakeld;</i> - <i>Dynamische verlichting;</i> - <i>De verlichting naar beneden richten zodat lichtverstrooiing richting de polder maximaal vermeden wordt;</i> - <i>De verlichting op containerkranen afschermen richting de polder;</i> - <i>De verlichting ter hoogte van de technische installaties beperken;</i> - <i>Aandacht hebben voor de lichtsterkte en de lichtkleur, licht uit het blauwe spectrum maximaal vermijden;</i> - <i>...</i> <i>Bij de omgevingsvergunningsaanvraag is een lichtplan gevoegd om de voorziene maatregelen te duiden. In het lichtplan wordt gezocht naar een evenwicht tussen enerzijds het beperken van de lichthinder naar de omgeving en anderzijds het voorzien van de benodigde verlichting in functie van veiligheid.</i>
<i>Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 1.8. bepalingen met betrekking tot de modal split voor de zone ‘Tweede Getijdendok – Drie Dokken’ (overdruk)	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de zone 'Tweede Getijdendok – Drie Dokken' is beperkt als volgt:

- Vanaf de ingebruikname van de vergunde Tweede Tijsmanstunnel: maximum 3800 vrachtwagens per dag die de zone 'Tweede Getijdendok – Drie Dokken' in- en/of uitrijden;
- Zonder ingebruikname van de Tweede Tijsmanstunnel: maximum 1520 vrachtwagens per dag die de zone 'Tweede Getijdendok – Drie Dokken' in- en/of uitrijden.

Zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten zijn toegelaten indien in de onmiddellijke nabijheid ligplaatsen voor binnenvaartschepen voorzien zijn en de bedrijfsinrichting voorziet om deze voldoende te benutten.

Zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten zijn toegelaten indien in de onmiddellijke nabijheid op- en overslagcapaciteit aan spoorinfrastructuur voorzien is.

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Het gebied 'Tweede Getijdendok – Drie Dokken' is het gebied dat op het grafisch plan van het GRUP is afgebakend met de zwarte contour.



Om de mobiliteits- en milieu-impact van de activiteiten in het gebied te beperken (cf. de milieubeoordeling), moet het vrachtwagenverkeer van en naar dit gebied globaal worden beheerst. Om daarbij voldoende flexibiliteit in te bouwen wordt dit op globaal niveau voor het volledige gebied geregeld en niet individueel per inrichting. De beperking is geformuleerd los van het feit of de vrachtwagens afkomstig zijn van een bedrijf in de logistieke zone 'Drie Dokken' dan wel van een containerterminal in de zone 'Tweede Getijdendok'. Het toegelaten aantal is afhankelijk van het al dan niet gerealiseerd zijn van de Tweede Tijsmanstunnel.

Onder "Tweede Tijsmanstunnel" wordt verstaan een extra tunnel (ten opzichte van de bestaande situatie op het moment van definitieve vaststelling van voorliggend GRUP) ter hoogte van de R2 onder het Kanaaldok met 1 extra rijstrook in elke richting.

Als referentiemoment voor de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel geldt de ingebruikname van de betreffende weginfrastructuur zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunningen.

Het aantal vrachtwagenbewegingen is gelijk aan de som van het aantal toekomstige en het aantal wegrijdende vrachtwagens. Eén vrachtwagen die toekomt en dezelfde dag weer wegrijdt veroorzaakt dus 2 vrachtwagenbewegingen op die dag.

Om het vrachtwagentransport te beperken, moet voldoende vrachtvervoer gebeuren via spoor of met binnenvaartschepen. Hiertoe moet de aanvrager beschikken over voldoende op- en overslagcapaciteit, spoorinfrastructuur en ligplaatsen voor binnenvaartschepen...

Met opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur wordt bedoeld de activiteiten op een containerterminal. Via artikel 1.1. is de aanvrager van een containerterminal verplicht te vermelden hoeveel containers, uitgedrukt in TEU, jaarlijks op het terrein waarop zijn aanvraag

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur zijn toegelaten indien minimum 15% van het vrachtvervoer ten gevolge van de aangevraagde capaciteit kan gebeuren via het spoor. De verantwoordingsnota bij de omgevingsvergunningsaanvraag bevat een mobiliteitsstudie waaruit blijkt welke maatregelen de aanvrager voorziet om de mobiliteitsimpact van het aangevraagde te beperken zodat voldaan is aan voorgaande leden. De exploitanten die een activiteit in dit gebied uitoefenen, houden een raadpleegbaar register bij met het aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten per dag tussen hun activiteit en de “Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven”.	<i>betrekking heeft, behandeld zullen worden (= de aangevraagde capaciteit).</i> <i>Met het oog op het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvraag voor een bedrijfsactiviteit in dit gebied gaat de aanvraag uitgebreid in op de modal split en bevat hij een mobiliteitsstudie.</i> <i>Deze kan:</i> - <i>het maximum aantal nieuwe of bijkomende in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen de aangevraagde activiteit enerzijds en de “Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven” anderzijds vermelden,</i> - <i>staven dat de betreffende activiteit het maximum aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de zone ‘Tweede Getijdendok – Drie Dokken’ niet in het gedrang zal brengen,</i> - <i>aantonen dat de aanvrager voldoet aan het tweede lid,</i> - <i>toelichten hoe de modal split bewaakt wordt.</i> <i>De aanvrager kan dit deel van de vergunningsaanvraag opstellen in samenspraak met de bevoegde concessieverlenende overheden.</i> <i>Met het oog op het controleren en handhaven van de vooropgestelde modal split registreren en monitoren de exploitanten die een activiteit in dit gebied uitoefenen, zijnde de concessiehouders, het aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen hun activiteit en de “Westelijke Ontsluitingsweg Waaslandhaven”, zoals opgelegd in het verordenend voorschrift.</i> <i>Het register is raadpleegbaar en kan dus worden opgevraagd door o.a. de handhaver en de vergunningverlenende overheid.</i> <i>Aan het projectbesluit is een overeenkomst toegevoegd waarbij de bevoegde concessieverlenende overheden de verbintenis aangaan ten aanzien van de Vlaamse Regering om via het concessiebeleid te waken over deze bepaling en dat zij de verplichting om het aantal vrachtwagenritten te registreren en monitoren zullen opnemen in concessievoorwaarden.</i> <i>De vergunningverlenende overheid kan het maximum aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen de betreffende bedrijfsactiviteit en de WOW en ook de verplichting om te registreren en monitoren opnemen in de voorwaarden van de omgevingsvergunning.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften



Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.

Artikel 1.9. bepalingen met betrekking tot de modal split voor de zone 'Noordelijk Insteekdok'

(overdruk)

Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de zone 'Noordelijk Insteekdok' is beperkt als volgt:

- Vanaf de ingebruikname van de vergunde Tweede Tijsmanstunnel: maximum 550 vrachtwagens per dag die de zone 'Noordelijk Insteekdok' in- en/of uitrijden;
- Zonder ingebruikname van de Tweede Tijsmanstunnel: maximum 220 vrachtwagens per dag die de zone 'Noordelijk Insteekdok' in- en/of uitrijden.

Het gebied 'Noordelijk Insteekdok' is het gebied dat op het grafisch plan van het GRUP is afgebakend met de zwarte contour.



Om de mobiliteits- en milieu-impact van de activiteiten in het gebied te beperken (cf. de milieubeoordeling), moet het vrachtwagenverkeer van en naar dit gebied globaal worden beheerst. Om daarbij voldoende flexibiliteit in te bouwen wordt dit op globaal niveau voor het volledige gebied geregeld en niet individueel per inrichting. Het toegelaten aantal is afhankelijk van het al dan niet gerealiseerd zijn van de Tweede Tijsmanstunnel.

Met de Tweede Tijsmanstunnel is bedoeld een extra tunnel (ten opzichte van de bestaande situatie op het moment van definitieve vaststelling van voorliggend GRUP) ter hoogte van de R2 onder het Kanaaldok met 1 extra rijstrook in elke richting.

Als referentiemoment voor de realisatie van de Tweede Tijsmanstunnel geldt de ingebruikname van de betreffende weginfrastructuur zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunningen.

Het aantal vrachtwagenbewegingen is gelijk aan de som van het aantal toekomstige en het aantal weggrijpende vrachtwagens. Eén

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten zijn toegelaten indien in de onmiddellijke nabijheid ligplaatsen voor binnenvaartschepen voorzien zijn en de bedrijfsinrichting voorziet om deze voldoende te benutten. Zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten zijn toegelaten indien in de onmiddellijke nabijheid op- en overslagcapaciteit aan spoorinfrastructuur voorzien is zodat minimum 15% van het vrachtvervoer ten gevolge van de aangevraagde activiteiten kan gebeuren via het spoor. De verantwoordingsnota bij de omgevingsvergunningsaanvraag bevat een mobiliteitsstudie waaruit blijkt welke maatregelen de aanvrager voorziet om de mobiliteitsimpact van het aangevraagde te beperken zodat voldaan is aan voorgaande leden. De exploitanten die een activiteit in dit gebied uitoefenen, houden een raadpleegbaar register bij met het aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten per dag tussen hun activiteit en de "Sint-Antoniusweg".	<i>vrachtwagen die toekomt en dezelfde dag weer wegrijdt veroorzaakt dus 2 vrachtwagenbewegingen op die dag.</i> <i>Om het vrachtwagentransport te beperken, moet voldoende vrachtvervoer gebeuren via spoor of met binnenvaartschepen. Hiertoe moet de aanvrager beschikken over voldoende op- en overslagcapaciteit, spoorinfrastructuur en ligplaatsen voor binnenvaartschepen...</i> <i>Met het oog op het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvraag voor een bedrijfsactiviteit in dit gebied gaat de aanvraag uitgebreid in op de modal split en bevat hij een mobiliteitsstudie.</i> <i>Deze kan:</i> - <i>het maximum aantal nieuwe of bijkomende in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen de aangevraagde activiteit enerzijds en de "Sint-Antoniusweg" anderzijds vermelden,</i> - <i>staven dat de betreffende activiteit het maximum aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de zone 'Noordelijk Insteekdok' niet in het gedrang zal brengen,</i> - <i>aantonen dat de aanvrager voldoet aan het tweede lid,</i> - <i>toelichten hoe de modal split bewaakt wordt.</i> <i>De aanvrager kan dit deel van de vergunningsaanvraag opstellen in samenspraak met de bevoegde concessieverlenende overheden.</i> <i>Met het oog op het controleren en handhaven van de vooropgestelde modal split registeren en monitoren de exploitanten die een activiteit in dit gebied uitoefenen, zijnde de concessiehouders, het aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen hun activiteit en de "Sint-Antoniusweg", zoals opgelegd in het verordenend voorschrift.</i> <i>Aan het projectbesluit is een overeenkomst toegevoegd waarbij de bevoegde concessieverlenende overheden de verbintenis aangaan ten aanzien van de Vlaamse Regering om via het concessiebeleid te waken over deze bepaling en dat zij de verplichting om het aantal vrachtwagenritten te registreren en monitoren zullen opnemen in concessievoorwaarden.</i> <i>De vergunningverlenende overheid kan het maximum aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen de betreffende bedrijfsactiviteit en de Sint-Antoniusweg en ook de verplichting om te registreren en monitoren opnemen in de voorwaarden van de omgevingsvergunning.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 1.10. Bepalingen met betrekking tot emissieloze en geluidsarme off-road operaties

De off-road operaties van de zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten gebeuren op emissieloze wijze.

Deze off-road operaties gebeuren tevens met de best beschikbare technologie op vlak van brongerichte geluidsreductie.

In een geluidsstudie, opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van nieuwe bedrijfsgebouwen, uitbreidingen van bestaande bedrijven, inrichtingswerken van het bedrijventerrein en/of opslag- en overslaginstallaties, wordt aangetoond dat de geluidshinder maximaal wordt beperkt. Dit houdt in:

- een gebruik van de best beschikbare technologie op vlak van brongerichte geluidsreductie voor de off-road operaties,
- een oordeelkundige schikking op het terrein van de geluidsbronnen en een lokale afscherming ervan (bufferende elementen),
- een toepassing van operationele maatregelen.

Containerstapelzones ter hoogte van de zone 'Tweede Getijdendok' zijn geëlektrificeerd en geautomatiseerd.

De spooroverslag op het bedrijventerrein gebeurt op emissieloze wijze.

Met off-road operaties worden o.a. bedoeld de overslag (van en naar zeeschip, binnenvaartschip, spoor of vrachtwagen) en het intern transport van containers, materialen en goederen (buiten de openbare weg).



Om de milieu-impact van de activiteiten in het gebied te beperken moeten de off-road operaties en de spooroverslag op de terminals emissieloos gebeuren.

Onder een "emissieloze" activiteit wordt verstaan: een activiteit waarbij de gebruikte machines niet aangedreven zijn met fossiele brandstoffen of biodiesel, het gaat om een aandrijving waar geen verbranding en directe uitlaatemissies (van o.a. stikstofoxiden en broeikasgassen) aan te pas komen. De activiteiten, waaronder het spoorverkeer zijn nooit volledig "emissieloos": er zijn immers ook indirecte emissies (voor productie en transmissie van elektriciteit, i.e. out of scope) en niet-uitlaatemissies (o.a. fijn stof afkomstig van remmen,...) mogelijk.

Het doel van dit stedenbouwkundig voorschrift is om de uitlaatemissies als gevolg van machines aangedreven met fossiele brandstoffen te vermijden. Dit kan door elektrificatie. Zodra een nieuwe technologie die het vermelde doel minstens op een evenwaardige wijze bereikt, beschikbaar is, mag die gebruikt worden.

Toepassing van een maximale elektrificatie en automatisatie leidt tot een mildering van het brongericht industriegekluid.

Voor een containerterminal betekent dit een maximale elektrificatie van de terminal met elektrische kranen, volledig geëlektrificeerd

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

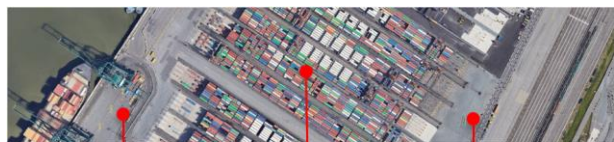
transport en overslag (bv. automatische stapelkranen en koelcontainers die elektrisch aangesloten worden; of gelijkwaardig op vlak van geluids- en luchtimpact), volledige elektrificatie van de spooroverslag op de terminal.

In een geluidsstudie bij de omgevingsvergunningsaanvraag wordt aangetoond dat de geluidshinder maximaal wordt beperkt, dat wil zeggen dat o.a. wordt aangetoond dat het aangevraagde project voldoet aan de Vlaremnormen (Bijlage 2.2.1. Milieukwaliteitsnormen voor geluid in open lucht, <https://navigator.emis.vito.be/detail?wold=10069>).

De geluidsstudie overloopt op welke manier de geluidshinder maximaal wordt beperkt:

- *Welke best beschikbare technologie op vlak van brongerichte geluidsreductie wordt toegepast? Het gaat hierbij niet enkel over de toestellen zelf, maar ook over hoe ze samenwerken.*
- *Hoe zijn de geluidsbronnen geschikt op het terrein ten opzichte van mogelijke bufferende elementen opdat het geluid maximaal gebufferd wordt? Bv. gebouwen of containerstapelzones kunnen door hun volume en inplanting het geluid bufferen.*
- *Welke operationele maatregelen worden verder genomen? Bv. zijn er activiteiten die gedurende bepaalde uren van de dag niet zullen plaatsvinden opdat de geluidshinder voor de omgeving maximaal wordt beperkt?*

Met containerstapelzones worden bedoeld die zones waar containers geplaatst worden in afwachting van verdere afhandeling. Het betreft expliciet niet de zones ter hoogte van voor- en achterkant van het terrein, waar containers van en naar de stapelzones gevoerd worden. Het is dus niet verplicht om containers ook automatisch van en naar de stapelzones te voeren.



voorkant van het terrein
(kaaimuurzijde)

automatische
containerstapelzones

achterkant van
het terrein
(in dit geval zijde
aan spoorbundel)



Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Artikel 1.11. Bepalingen met betrekking tot externe veiligheidsrisico's (overdruk) In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn volgende activiteiten <u>niet</u> toegelaten: inrichtingen die vallen onder de toepassing van het samenwerkingsakkoord tussen de federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken.	<i>Enkel ter hoogte van de industrieel-logistieke zone Drie Dokken zijn Seveso-inrichtingen toegelaten.</i>
 (overdruk - symbolische aanduiding) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 1.12. ontsluiting (overdruk) De hoofdontsluiting van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven sluit aan op de "Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven". De pijl duidt symbolisch aan waar de hoofdtoegang tot het bedrijventerrein wordt gesitueerd.	
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 1.13. Bufferlandschap ter hoogte van "Nieuwe Dijkstraat" – Engelsesteenweg en Doel (overdruk) In het gebied, aangeduid met deze overdruk, wordt voorzien in een buffer tussen de zeehavenactiviteiten en de omliggende gebieden. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming,	<i>De buffer behoort tot het zeehavengebied en moet een overgang vormen tussen de zeehaven en de aangrenzende bestemmingen. Hij moet het aangrenzende polderlandschap, de nederzettingsstructuur en de nabije natuur beschutten ten opzichte van het maritiem-industriële landschap en de milieuhinder van de zeehaven naar het ommeland beperken. Het stedenbouwkundig voorschrift geeft aan hoe</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften

landschappelijke en functionele inpassing, afstand en beheersing van veiligheidsrisico's.

Het is een overdruk. De in voege zijnde grondkleur blijft van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de buffer niet in het gedrang worden gebracht.

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de visuele afscherming, geluidsafscherming, landschappelijke en functionele inpassing, afstand of beheersing van de veiligheidsrisico's.

De buffer sluit aan op de aangrenzende buffer qua vormgeving, dijklichaam, padeninfrastructuur, begroeiing en ecologische infrastructuur.

De buffer bestaat uit een volle dijk (een grondlichaam). In de dijk kunnen leidingen worden geïntegreerd. De polderzijde van de dijk bestaat uit een schuine, begroeide helling.

De aanleg van het grondlichaam mag gebeuren door de stockage van grondoverschotten.

Aan de havenzijde zijn installaties voor het opwekken, transporteren en/of opslaan van hernieuwbare energie toegelaten.

De hoogte van de dijk is minstens 18m TAW. Ter hoogte van Doel bedraagt de hoogte van de dijk minstens 24,5 m TAW.

Verder bevat de buffer een doorlopend wandelpad dat aansluit op het pad in de aangrenzende onderdelen van het bufferlandschap. Op meerdere plaatsen zijn er wandelpaden die vanaf de omliggende lokale wegen aantakken op het doorlopend pad.

De buffer bevat naast paden nog andere infrastructuur voor recreatief medegebruik zoals zitbanken en/of speeltoestellen.

Daarnaast zijn, voor zover de technieken van de natuurtechnische milieubouw gehanteerd worden, alle handelingen toegelaten met het oog op:

- ecologische infrastructuur en kleine landschapselementen;
- het behoud van de watersystemen, de optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast en/of droogte, voor zover in overeenstemming met of aangewezen in de watertoets;
- infrastructuur voor de opvang en infiltratie van regenwater;
- infrastructuur voor recreatief medegebruik;

de buffer dient te worden ingericht en wanneer de buffer moet aangelegd worden.

De buffer in voorliggend GRUP sluit aan op de buffer uit het GRUP WOW (zie artikel 7 van de stedenbouwkundige voorschriften van het GRUP WOW: Bufferlandschap ter hoogte van Putten Hoog).

Met het oog op de inpassing van de buffer in het geheel van het bufferlandschap omheen de zeehaven, sluit hij aan op de aangrenzende buffer (bufferlandschap ter hoogte van Putten Hoog) qua vormgeving, dijklichaam, padeninfrastructuur, begroeiing en ecologische infrastructuur. De buffer vormt één geheel met de overige onderdelen van het bufferlandschap.

Met grondoverschot wordt bedoeld een hoeveelheid grond die elders is uitgegraven en wordt verplaatst. Het stedenbouwkundig voorschrift spreekt zich niet uit over de kwaliteit of samenstelling van de grond.

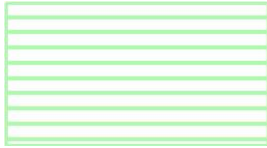
Het 'hoofd' wandelpad, dat continu doorloopt doorheen de verschillende onderdelen van het bufferlandschap (zie ook GRUP Westelijke Ontsluiting Waaslandhaven), dient meerdere aftakkingen te hebben naar de omliggende lokale wegen, naar het wandelnetwerk in de polder. Op die manier kunnen omwonenden ook kleine wandellussen bedenken en volgen. Dit zelfde geldt voor de fietspaden. Ze dienen aan te sluiten op het fietsnetwerk in de polder. De fietspaden in het bufferlandschap en in de polder vormen een goed functionerend netwerk. Met andere woorden: een inpassing van het voorgenomen project in het netwerk van fiets- en wandelpaden in de directe omgeving en de continuïteit van het netwerk dienen te worden gegarandeerd.

Met 'technieken van de natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van de buffer bestaande natuurwaarden zoveel als mogelijk te behouden of ze te ontwikkelen of te versterken, en meer algemeen om te komen tot "milieuvriendelijke" oplossingen voor ruimtelijke ingrepen. Een beschrijving van en toelichting bij dergelijke technieken is te vinden in de "Vademecums Natuurtechniek". Op basis van onderzoek en ervaring worden deze Vademecums regelmatig geactualiseerd.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- paden voor niet-gemotoriseerd verkeer, gemotoriseerde fietsen, speed pedelecs / klasse P-verkeer en evenwaardig; - verlichting, aangepast en beperkt tot het strikt noodzakelijke in functie van veiligheid, om zo lichtverstrooiing te vermijden en de ecologische impact in de aangrenzende gebieden te beperken; - installaties voor het opwekken, transporteren en/of opslaan van hernieuwbare energie. Het dijklichaam en het doorlopend wandelpad moeten gerealiseerd zijn wanneer op minder dan 500 m van de uiterste grens van deze overdruk bufferlandschap (artikel 1.13.), langs de zijde van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, nieuwe vergunde industrieel-logistieke activiteiten of distributie-, opslag- of overslagactiviteiten worden uitgevoerd. Uiterlijk in het plantseizoen na de realisatie van het dijklichaam, moet de buffer beplant worden.	<i>Om goed nabuurschap te bewaken, dient de buffer te zijn aangelegd voordat op minder dan 500 m van de grens nieuwe industrieel-logistieke activiteiten of distributie-, opslag- of overslagactiviteiten worden uitgevoerd. Met nieuwe activiteiten worden de nieuwe industrieel-logistieke activiteiten of distributie-, opslag- of overslagactiviteiten bedoeld die zich zullen vestigen rondom het Tweede Getijdendok.</i> <i>Voor de bestaande containerbehandelingsactiviteiten langs het Deurganckdok of de mogelijks tijdelijk naar het noorden te verplaatsen activiteiten (in functie van de aanleg van het Tweede Getijdendok) geldt dit artikel dus niet.</i>
Artikel 1.14. Bepalingen over de inrichtingsstudie Bij omgevingsvergunningsaanvragen voor de inrichting van het gebied, voor de aanleg en/of wijzigingen van de buffer en voor nieuwe bedrijfsgebouwen wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Specifiek gaat de inrichtingsstudie in - op de inrichting van het bufferlandschap (art. 1.13), - op de wijze waarop het gebied ontsloten wordt (art. 1.12.), - op de locaties die ingenomen worden voor de op- en overslagactiviteit via spoor en binnenvaart (art. 1.8. en 1.9.), - op hoe de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen de zichtbaarheid ervan en de visuele hinder in de omringende polder beperkt (art. 1.1.) - en op de wijze waarop voldaan wordt aan de voorwaarden rond vrachtwagenparkeren (1.4), duurzaam personenvervoer (art.1.5.), duurzaam ruimtegebruik (art. 1.6.), verlichting (art. 1.7) en externe veiligheidsrisico's (art. 1.11). De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied	<i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i> <i>Een inrichtingsstudie verduidelijkt hoe de omgevingsvergunningsaanvraag past in een globale visie.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.	
 <i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'lijninfrastructuur'.</i> Artikel 2 Gebied voor waterweginfrastructuur	
Dit gebied is bestemd voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die waterweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. De tijdelijke stockage van grondoverschotten is toegelaten. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten. Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning of in het projectbesluit wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de	<i>Met grondoverschot wordt bedoeld een hoeveelheid grond die elders is uitgegraven en wordt verplaatst. Het stedenbouwkundig voorschrift spreekt zich niet uit over de kwaliteit of samenstelling van de grond.</i> <i>Bij een waterweginfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuren beginnen en de overgang naar de naastliggende bestemming zich situeert. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.	
 (overdruk-symbolisch) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 3 Hoogspanningsleiding	
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en de wijzigingen van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden, inclusief bebakening. De aanvragen voor omgevingsvergunningen voor een hoogspanningsleiding en aanhorigheden worden beoordeeld rekening houdend met de in grondkleur aangegeven bestemming. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de hoogspanningsleiding en aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.	
 (overdruk-symbolisch) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 4 Op te heffen hoogspanningsleiding	
De bestaande hoogspanningsleiding wordt opgeheven. De in grondkleur aangegeven bestemmingen van de bestaande verordenende plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen blijven van toepassing.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
 Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur. Artikel 5 Afstandsbuffer (overdruk)	
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, wordt voorzien in een buffer tussen de zeehavenactiviteiten en de omliggende gebieden. De afstandsbuffer vormt een overgang tussen de zeehavenactiviteiten en de omliggende gebieden. Hij moet zorgen voor afstand ten opzichte van de hinderlijke activiteiten in de zeehaven. Het is een overdruk. De in voege zijnde grondkleur blijft van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de buffer niet in het gedrang worden gebracht. In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen voor de aanleg en het onderhoud van de buffer en voor het creëren van afstand toegelaten.	<i>Deze afstandsbuffer behoort niet tot het zeehavengebied.</i> <i>Cfr. bijlage 4.5.4. Vlarem II zijn in het betreffende gebied <u>de richtwaarden voor 'bufferzones' van toepassing</u> voor het specifieke geluid in open lucht van als hinderlijk ingedeelde inrichtingen.</i> <i>Het gebied valt immers zowel onder punt 1° (landelijke gebieden), punt 2° (gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden), punt 4° (woongebieden) en punt 5bis° (agrarische gebieden), als onder punt 8° (bufferzones). De richtwaarden voor 'landelijke gebieden', 'gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden', 'woongebieden' en 'agrarische gebieden' zijn 'strenger' dan de richtwaarden voor 'bufferzones'. Bijlage 4.5.4 stelt verder als opmerking dat als eenzelfde gebied valt onder twee of meer punten van de tabel dan is in dat gebied de hoogste richtwaarde van toepassing.</i> <i>Dat het betreffende gebied zowel valt onder punt 1° (landelijke gebieden), punt 2° (gebieden op minder dan 500 m van industriegebieden), punt 4° (woongebieden) en punt 5bis° (agrarische gebieden), als onder punt 8° (bufferzones) volgt uit volgende redenering:</i> <i>1) Met de overdruk 'afstandsbuffer' blijft de bestaande grondkleur /bestemming agrarisch gebied behouden. In de nota Vlaamse Regering bij het BVR van 11 april 2008 tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van ruimtelijke uitvoeringsplannen wordt immers het volgende gesteld: "Een voorschrift van een categorie van gebiedsaanduiding duidt een bestemming aan. Dit is niet het geval met een overdruk vandaar dat de overdrukken niet opgenomen zijn in de tabel van categorieën van gebiedsaanduiding alsook niet in het artikel 1 van het besluit." Aan een overdruk wordt dus geen eigen categorie van gebiedsaanduiding toegekend omdat de categorie van de grondkleur wordt behouden.</i> <i>2) Aan de bestaande grondkleur wordt een overdruk 'afstandsbuffer' toegevoegd middels een RUP. Voor deze</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
De overdruk artikel 16 Tijdelijke natuurcompensatie uit het GRUP Waaslandhaven fase 1 en omgeving wordt niet opgeheven.	<i>afstandsbuffer wordt geen categorie van gebiedsaanduiding aangegeven in het RUP (want slechts overdruk over bestaande grondkleur). In dergelijk geval stelt punt e) van de definitie van 'gebied' (artikel 1.1.2. definities algemeen Vlare II) : "e) als er geen categorie van gebiedsaanduiding is aangegeven door de stedenbouwkundige voorschriften van een ruimtelijk uitvoeringsplan, definitief vastgesteld in uitvoering van de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening, een gebied, bepaald in het gewestelijk, provinciaal of gemeentelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, met een met de bestemmingsvoorschriften, vermeld in het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, vergelijkbare hoofdbestemming." We moeten dus in het inrichtings-KB van 28 december 1972 op zoek naar een met 'afstandsbuffer' vergelijkbare hoofdbestemming, met name de 'bufferzones' cfr artikel 14.4.5 van het KB 1972. ("4.5. De bufferzones dienen in hun staat bewaard te worden of als groene ruimte ingericht te worden, om te dienen als overgangsgebied tussen gebieden waarvan de bestemmingen niet met elkaar te verenigen zijn of die ten behoeve van de goede plaatselijke ordening van elkaar moeten gescheiden worden.")</i> <i>Conclusie:</i> <i>Aangezien het gebied zowel valt onder punt 8° als punt 1°, 2°, 4° en 5bis° van de tabel in bijlage 4.5.4 Vlare II, is de hoogste richtwaarde van toepassing, zijnde de richtwaarde voor bufferzones.</i>
 <i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'lijninfrastructuur'.</i> Artikel 6 Gebied voor spoorinfrastructuur	
Dit gebied is bestemd voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die spoorweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van ecologische infrastructuur toegelaten. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten. Na aanleg van de infrastructuur kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden. In de aanvraag voor een omgevingsvergunning of in het projectbesluit wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint.	<i>Bij een spoorinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuren beginnen en de overgang naar de naastliggende bestemming zich situeert. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen.</i>
 <i>Dit gebied behoort tot de categorie van gebiedsaanduiding 'reservaat en natuur'.</i> Artikel 7 Natuurgebied	
Het gebied is bestemd voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de natuur, het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden zijn toegelaten. Reliëfwijzigingen in functie van de realisatie van de natuurwaarden zijn toegelaten. Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur in functie van de sociale, educatieve en recreatieve functies van het natuurgebied is toegelaten voor zover de ruimtelijk-ecologische draagkracht van het natuurgebied niet overschreden wordt. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de waterbeheersing, de nautische veiligheid en de aanleg van	<i>In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur.</i> <i>Het aanbrengen van infrastructuren voor het beheer van het gebied als natuurgebied is mogelijk. Die infrastructuren zijn onder meer: veekerende rasters of schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied.</i> <i>In het gebied zijn uitsluitend gebouwen toegelaten die noodzakelijk zijn voor het beheer van of het toezicht op het betrokken natuurgebied, op voorwaarde dat ze niet gebruikt worden als permanente woning. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, bergplaats voor materiaal...). Dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor zover ze landschappelijk inpasbaar is en in verhouding staat tot het natuurgebied.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
een intergetijdengebied zijn toegelaten, inclusief de werfzones in functie van deze werken.	
 (overdruk-symbolisch) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 8 Leidingstraat (overdruk)	
In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd in functie van het optimaal ruimtegebruik van de leidingstraat. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, de exploitatie en wijzigingen van de leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.	<i>Een leidingstraat wordt symbolisch aangegeven wat betekent dat de grenzen van de leidingstraat niet vastliggen.</i> <i>Aanhorigheden van een leidingstraat zijn de constructies of gebouwen die nodig of nuttig zijn om de leidingen te kunnen exploiteren. De aanhorigheden kunnen bovengronds of ondergronds aangebracht zijn.</i>
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding, maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 9. Bijkomende bepalingen voor de zone 'de Bieshoek' (overdruk)	
Artikel 9.1 bepalingen met betrekking tot de modal split voor de zone 'de Bieshoek'	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
Het aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de zone 'de Bieshoek' is beperkt als volgt: maximum 1040 vrachtwagens per dag die de zone 'de Bieshoek' in- en/of uitrijden. Zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industrieel-logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten zijn toegelaten indien in de onmiddellijke nabijheid op- en overslagcapaciteit aan spoorinfrastructuur voorzien is. De verantwoordingsnota bij de omgevingsvergunningsaanvraag bevat een mobiliteitsstudie waaruit blijkt welke maatregelen de aanvrager voorziet om de mobiliteitsimpact van het aangevraagde te beperken zodat voldaan is aan het eerste en tweede lid. De exploitanten die een activiteit in dit gebied uitoefenen, houden een raadpleegbaar register bij met het aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten per dag tussen enerzijds hun activiteit en anderzijds de "Scheldedijk" en de "Boerenveldseweg".	<i>Het gebied 'de Bieshoek' is het gebied dat op het grafisch plan van het GRUP is afgebakend met de zwarte contour.</i> <i>Om de mobiliteits- en milieu-impact van de activiteiten in het gebied te beperken (cf. de milieubeoordeling), moet het vrachtwagenverkeer van en naar dit gebied globaal worden beheerst. Om daarbij voldoende flexibiliteit in te bouwen wordt dit op globaal niveau voor het volledige gebied geregeld en niet individueel per inrichting.</i> <i>Het aantal vrachtwagenbewegingen is gelijk aan de som van het aantal toekomstige en het aantal wegrijdende vrachtwagens. Eén vrachtwagen die toekomt en dezelfde dag weer wegrijdt veroorzaakt dus 2 vrachtwagenbewegingen op die dag.</i> <i>Om het vrachtwagentransport te beperken, moet voldoende vrachtvervoer gebeuren via spoor. Hiertoe moet de aanvrager beschikken over voldoende op- en overslagcapaciteit, spoorinfrastructuur...</i> <i>Met het oog op het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvraag voor een bedrijfsactiviteit in dit gebied gaat de aanvraag uitgebreid in op de modal split en bevat hij een mobiliteitsstudie.</i> <i>Deze kan bijvoorbeeld:</i> - <i>het maximum aantal nieuwe of bijkomende in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen enerzijds de aangevraagde activiteit en anderzijds de "Scheldedijk" en de "Boerenveldseweg" vermelden,</i> - <i>staven dat de betreffende activiteit het maximum aantal vrachtwagenbewegingen van en naar de zone 'de Bieshoek' niet in het gedrang zal brengen,</i> - <i>aantonen dat de aanvrager voldoet aan het tweede lid,</i> - <i>toelichten hoe de modal split bewaakt wordt.</i> <i>De aanvrager kan dit deel van de vergunningsaanvraag opstellen in samenspraak met de bevoegde concessieverlenende overheden.</i> <i>Met het oog op het controleren en handhaven van de vooropgestelde modal split registeren en monitoren de exploitanten die een activiteit in dit gebied uitoefenen, zijnde de concessiehouders, het aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen enerzijds hun activiteit en anderzijds de "Scheldedijk" en de "Boerenveldseweg", zoals opgelegd in het verordenend voorschrift.</i> <i>Aan het projectbesluit is een overeenkomst toegevoegd waarbij de bevoegde concessieverlenende overheden de verbintenis aangaan ten aanzien van de Vlaamse Regering om via het concessiebeleid te waken over deze bepaling en dat zij de verplichting om het aantal vrachtwagenritten te registreren en monitoren zullen opnemen in concessievoorwaarden.</i> <i>De vergunningverlenende overheid kan het maximum aantal in- en uitgaande vrachtwagenritten tussen enerzijds de betreffende</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>bedrijfsactiviteit en anderzijds de “Scheldedijk” en de “Boerenveldseweg”, net zoals de verplichting om te registreren en monitoren, opnemen in de voorwaarden van de omgevingsvergunning.</i>
Artikel 9.2. Bepalingen met betrekking tot visuele hinder De zichtbaarheid en visuele hinder van gebouwen en installaties/kranen is door de inplanting en vormgeving ervan maximaal beperkt ten aanzien van het Groot Rietveld.	<i>Om de visuele impact van de gebouwen en installaties/kranen te milderen naar het Groot Rietveld, dient bij de verdere uitwerking van de logistieke/industriële zone ‘de Bieshoek’ voldoende aandacht te gaan naar de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen.</i> <i>Hieronder enkele voorbeelden van hoe de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen mogelijk kan bijdragen aan het beperken van de visuele impact:</i> - <i>hoger opgaande industriële installaties (hoger dan 15 m) inplanten verder weg van het Groot Rietveld,</i> - <i>gevels van de bebouwing langs de westelijke rand van de Bieshoek in een neutrale lichtgrijze of witte kleur voorzien. Zo zullen ze het minst opvallen tegen de achterliggende hemelkleur (bewolkt of zonnig weer).</i> - <i>gevels met groen laten begroeien...</i> <i>Dit zijn slechts voorbeelden om aan te geven op welke manier de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen “doordacht” kan zijn.</i>
Artikel 9.3. Bepalingen met betrekking tot verlichting Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming, zijn toegelaten voor zover de lichthinder naar de Defensieve Dijk (zijnde de volledige bufferstrook) en het Groot Rietveld tot een minimum is beperkt en er zo min mogelijk bijkomend strooilicht op de Defensieve Dijk (zijnde de volledige bufferstrook) en in het Groot Rietveld valt. Een minimale verlichting in functie van de veiligheid is toegelaten. In een lichtplan, opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van nieuwe bedrijfsgebouwen, uitbreidingen van bestaande bedrijven, inrichtingswerken van het bedrijventerrein, opslag- en overslaginstallaties en/of van aanpassingen aan het openbaar domein, wordt aangetoond dat: - de lichthinder naar de Defensieve Dijk en Groot Rietveld door het type, aantal en de inplanting van de verlichting tot een minimum is beperkt; - de verlichting aan de westrand van de zone ‘de Bieshoek’ vleermuisvriendelijk is. Het betreft onder andere de verlichting van de wegenis met fietspad op de westrand van ‘de Bieshoek’ en de verlichting van de parking aan Scheldedijk/Defensieve Dijk ten zuiden van Fort Sainte Marie. Vleermuisvriendelijke verlichting	<i>In de stedenbouwkundige voorschriften worden maatregelen opgelegd om de lichtimpact op de Defensieve Dijk en in het Groot Rietveld te beperken waardoor niet enkel het Groot Rietveld, maar ook de bufferstrook zelf door vleermuizen gebruikt kan worden.</i> <i>Maatregelen die de lichtimpact beperken zijn bijvoorbeeld:</i> - <i>Het aantal lichtmasten en hun hoogte beperken tot een minimum, aandacht besteden aan de positionering van de masten;</i> - <i>In geval van automatisatie kan verlichting worden vermeden/uitgeschakeld;</i> - <i>Dynamische verlichting;</i> - <i>De verlichting naar beneden richten zodat lichtverstrooiing richting de Defensieve Dijk en het Groot Rietveld maximaal vermeden wordt;</i> - <i>De verlichting op kranen afschermen richting de Defensieve Dijk en het Groot Rietveld;</i> - <i>De verlichting ter hoogte van de technische installaties beperken;</i> - <i>Aandacht hebben voor de lichtsterkte en de lichtkleur, licht uit het blauwe spectrum maximaal vermijden;</i> - <i>Opgaande beplanting voorzien langs de zijde van de Defensieve Dijk en het Groot Rietveld</i> - <i>...</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
zijn neerwaarts gerichte lichtarmaturen met een aangepaste lichtintensiteit en lichtkleur (in functie van schemer- en nacht-actieve fauna).	<i>Vleermuisvriendelijke verlichting is amberkleurig en vrij van ultraviolet licht. De lichtmasten zijn in hoogte beperkt, bv. lager dan 6m. Bij voorkeur gaat de verlichting enkel aan als er verkeer passeert. Bij het inschakelen komt het licht langzaam op, bij de uitschakeling dooft het zachtjes.</i> <i>Bij de omgevingsvergunningsaanvraag is een lichtplan gevoegd om de voorziene maatregelen te duiden. In het lichtplan wordt gezocht naar een evenwicht tussen enerzijds het beperken van de lichthinder naar de omgeving en anderzijds het voorzien van de benodigde verlichting in functie van veiligheid.</i>
 (overdruk - symbolische aanduiding) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> . Artikel 9.4. ontsluiting De hoofdontsluiting van de zone ‘de Bieshoek’ sluit in de noordzijde aan op de “Schelgedijk” en in de zuidzijde op de “Boerenveldseweg”. De pijl duidt symbolisch aan waar de hoofdtoegang tot het bedrijventerrein wordt gesitueerd.	
Artikel 9.5. Bepalingen over de inrichtingsstudie Bij omgevingsvergunningsaanvragen wordt een inrichtingsstudie gevoegd. De inrichtingsstudie is een informatief document voor de vergunningverlenende overheid met het oog op het beoordelen van de omgevingsvergunningsaanvraag in het kader van de goede ruimtelijke ordening en de stedenbouwkundige voorschriften voor het gebied. Specifiek gaat de inrichtingsstudie in - op de wijze waarop het gebied ontsloten wordt (art. 9.4.), - op de lokalisatie van de overslagcapaciteit via spoor (art. 9.1.), - op hoe de inplanting en vormgeving van de bebouwing en installaties/kranen de zichtbaarheid ervan en de visuele hinder in de omringende polder beperkt (art. 9.2.)	<i>De inrichtingsstudie is een informatief document dat deel uitmaakt van de vergunningsaanvraag.</i> <i>Een inrichtingsstudie verduidelijkt hoe de omgevingsvergunningsaanvraag past in een globale visie.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
- en op de wijze waarop voldaan wordt aan de voorwaarden rond verlichting (art. 9.3) en duurzaam personenvervoer (art. 9.6). De inrichtingsstudie geeft ook aan hoe het voorgenomen project zich verhoudt tot wat al gerealiseerd is in het gebied en/of tot de mogelijke ontwikkeling van de rest van het gebied. De inrichtingsstudie maakt deel uit van het dossier betreffende de aanvraag van omgevingsvergunning en wordt als zodanig meegestuurd aan de adviesverlenende instanties overeenkomstig de toepasselijke procedure voor de behandeling van de aanvragen. Elke nieuwe omgevingsvergunningsaanvraag kan een bestaande inrichtingsstudie of een aangepaste of nieuwe inrichtingsstudie bevatten.	
Artikel 9.6. bepalingen over duurzaam personenvervoer Op het bedrijventerrein worden auto-ontradende en fiets-, openbaar- en gemeenschappelijk vervoer stimulerende maatregelen die de mobiliteitsimpact van woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen beperken, voorzien. In een bedrijfsvervoersplan, opgenomen in de omgevingsvergunningsaanvraag van nieuwe bedrijfsgebouwen, uitbreidingen van bestaande bedrijven, inrichtingswerken van het bedrijventerrein en/of opslag- en overslaginstallaties, wordt aangetoond: - welke auto-ontradende en fiets-, openbaar- en gemeenschappelijk vervoer stimulerende maatregelen het bedrijf neemt/zal nemen, - hoe deze maatregelen de mobiliteitsimpact van het woon-werkverkeer en dienstverplaatsingen beperken.	<i>Bedrijven die activiteiten uitoefenen in het betreffende gebied dienen ten aanzien van het personenvervoer van en naar hun bedrijventerrein maatregelen te nemen die de mobiliteitsimpact beperken.</i> <i>Dergelijke maatregelen die de mobiliteitsimpact beperken zetten in op een verschuiving van de modal split, zoals bijvoorbeeld:</i> - <i>Verhogen alternatief vervoer door bijvoorbeeld het opmaken van een bedrijfsvervoerplan. Het doel is het gebruik van alternatieve vervoerswijzen door personeel en bezoekers te optimaliseren (= mobiliteitsmanagement);</i> - <i>Verhogen aanbod openbaar vervoer of inrichten alternatief collectief vervoer;</i> - <i>De bedrijfszone kwalitatief en veilig aansluiten op het fietsnetwerk, op aansluitingen richting de openbaar vervoersknooppunten of naar haltes voor collectief vervoer in de onmiddellijke nabijheid van het gebied</i> - <i>Fietsgebruik bevorderen door het voorzien van vlotte langzaam verkeersverbindingen doorheen het gebied, waar mogelijk in aansluiting op de langzaam verkeersverbindingen in de aangrenzende bestemmingszones;</i> - <i>het voorzien van voldoende en overdekte fietsenstallingen; deze fietsenstallingen moeten comfortabel en veilig ingericht zijn, met inbegrip van plekken voor niet-standaardfietsen, laadvoorzieningen voor e-bikes en sanitair (douches); deze stallingen moeten vlot bereikbaar en toegankelijk zijn;</i> - <i>Parkeermogelijkheden voor personenwagens worden beperkt en geclusterd, met de mogelijkheid van meervoudig en gedeeld gebruik;</i> - <i>...</i> <i>Ze zijn toegelicht in het bedrijfsvervoersplan.</i>

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
	<i>De maatregelen kunnen door de verschillende bedrijven individueel genomen worden of geclusterd voor meerdere bedrijven (collectief beheer).</i>
 (overdruk-symbolisch) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 9.7. verbinding voor langzaam verkeer (overdruk – indicatief) Om functionele relaties te leggen, worden op verschillende plaatsen verbindingen gerealiseerd voor de zachte weggebruiker. De pijlen duiden symbolisch aan welke plaatsen met elkaar verbonden moeten worden. Het begin en einde van deze verbinding kan 30 meter uit zijn as verschoven worden ten opzichte van zijn aanduiding op het grafisch plan. Eventuele verlichting is tot een minimum beperkt en vleermuisvriendelijk. Een minimale verlichting in functie van veiligheid is toegelaten. Vleermuisvriendelijke verlichting zijn neerwaarts gerichte lichtarmaturen met een aangepaste lichtintensiteit en lichtkleur (in functie van schemer- en nacht-actieve fauna).	
 (overdruk-symbolisch) <i>Aanduiding met lijnsymbool in overdruk. Deze overdruk heeft geen eigen categorie van gebiedsaanduiding maar volgt de categorie van de grondkleur.</i> Artikel 10. Vleermuisvriendelijke verlichting (overdruk – indicatief)	
Eventuele verlichting langsheen deze wegen of paden is vleermuisvriendelijk. Dit wil zeggen - dat de verlichting schaars is (verlichtingspunten om de 100m of meer), - dat de verlichtingspunten doordacht zijn ingeplant, - dat de verlichtingspunten neerwaarts gerichte lichtarmaturen bevatten met minimaal strooilight en met een aangepaste lichtintensiteit en	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting bij de verordenende stedenbouwkundige voorschriften
lichtkleur (in functie van schemer- en nacht-actieve fauna).	

6. Ruimtebegroting

De invloed van de bestemmingswijzigingen in dit gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan op de ruimtebegroting uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) is weergegeven in volgende ruimtebalans. De ruimtebalans geeft een overzicht van de oppervlakten van de bestemmingswijzigingen die door het plan van toepassing zijn. De gegevens hebben geen juridisch bindende waarde: ze worden ter informatie toegevoegd.

Bestemmingscategorie	Voor (in ha)	Na (in ha)	Verschil (in ha)
Industrie binnen de poorten	398	398	0
Natuur en reservaat	0	176	+ 176
Overig groen	10	0	- 10
Landbouw	166	0	- 166

Opmerking

De bestemmingscategorie 'industrie binnen de poorten' is een categorie die men gewoon is te gebruiken in de ruimtebegroting uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen.

Voor deze categorie 'industrie binnen de poorten' wordt uitgegaan van de afbakening van de zeehavens zoals juridisch vastgelegd in de betreffende gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen (GRUP). Indien er afbakeningslijnen voorwerp zijn van vernietiging door de Raad van State wordt teruggegrepen naar vroegere hypothesen van afbakeningen of naar andere juridische onderbouwingen.

Voor de afbakening van de linkeroever van de zeehaven Antwerpen is uitgegaan van het voorkeursbesluit van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen. Hoewel er geen nieuwe afbakening in een GRUP is vastgesteld, is de gebruikte afbakening wel juridisch en beleidsmatig onderbouwd: op 31 januari 2020 stelde de Vlaamse Regering het voorkeursbesluit van het complex project Extra Containerbehandelingscapaciteit Antwerpen definitief vast. Dat voorkeursbesluit voorziet in de ontwikkeling van een Tweede Getijdendok dat aansluit op het Deurganckdok, een uitbreiding van de bestaande Waaslandhaven.

Zowel de bestemming 'Gebied voor waterweginfrastructuur' (artikel 2) als de bestemming 'Gebied voor spoorinfrastructuur' (artikel 6) zijn gelegen binnen de gebruikte contour voor de afbakening van de zeehaven op linkeroever die uitgaat van het vermelde voorkeursbesluit. Vandaar dat beide bestemmingen vallen onder de bestemmingscategorie 'industrie binnen de poorten'.