

VERANTWOORDINGSNOTA

Vrachtwagenparking Ketenislaan

DOSSIER VOOR DE AANVRAAG VAN EEN OMGEVINGSVERGUNNING BIJ DE PROVINCIE, op basis van

Voorliggende vergunningsaanvraag bevat het milieuonderdeel van de gemengde aanvraag, een item van klasse 1, zijnde – Rubriek 60.2° - Opvulling van een put met meer dan 10.000 m³. Volgens het Omgevingsvergunningsdecreet:

15.§1.3° De deputatie is voor haar ambtsgebied in eerste administratieve aanleg bevoegd voor de volgende aanvragen van de projecten die in de eerste klasse ingedeelde inrichtingen of activiteiten omvatten die noch een Vlaams noch een gemeentelijk project of een onderdeel van een van beide zijn

De Deputatie is daarom bevoegd om in eerste administratieve aanleg een beslissing te nemen over aanvragen.

De aanvraag omvat volgende vergunningsplichtige elementen

- BA - VH01 - Aanleg nieuwe verhardingen
- BA - VH02 - Ontbossing
- BA - VH03 - Reliëfwijziging voor afgravingen, opvullen van de putten en voor de aanleg van de wal
- BA - VH04 - sanitair gebouw
- BA - VH05 - Luifel
- BA - VH06 - Omheining
- BA – VH07 - Aanleg riolering en waterzuiveringsinstallatie
- BA – VH08 – Aanleg ondergrondse afvalcontainers
- BA – VH09 – Een grond inrichten en gebruiken als parking
- BA – VH10 – Rooien van bomen
- BA – VH11 – HS cabine
- BA – VH12 – Reliëfwijziging voor het creëren van een rietveld (als natuurcompensatie)
- BA – VH13 – Reliëfwijziging bekleden dijk met polderklei

Volgende niet-vergunningplichtige handelingen op de locatie van de Ketenislaan

- Aanleg van sport en spelinfrastructuren
- De heraanleg van de bestaande verharding
- Aanleg van nieuwe bomen en kruidenbermen
- Aanleg nutsleidingen: waterleiding en HS leidingen, kabels voor WIFI en voor camerabewaking.
- Aanleg van gerichte verlichting

En volgende niet-vergunningplichtige handelingen - op de locatie van de natuur- en boscompensatie

- De omzetting van een landbouwgrond met vrije teeltkeuze naar een permanent gebruik voor Bruine-kiekendiefvriendelijke teelten (als natuurcompensatie)
- De bebossing van de zuidelijke zijde van een bufferdijk (als boscompensatie)

1. VOORWERP VAN DE WERKEN

Er zijn 2 locaties binnen deze aanvraag die op onderstaande figuur worden weergegeven. Locatie 1 is waar de parkeerplaats (1) wordt aangelegd aan de Ketenislaan. Locatie 2 zijn de natuurcompensatie (2) en de boscompensatie (3) aan de Vitsweg. De beide locaties worden in deze verantwoordingsnota besproken.



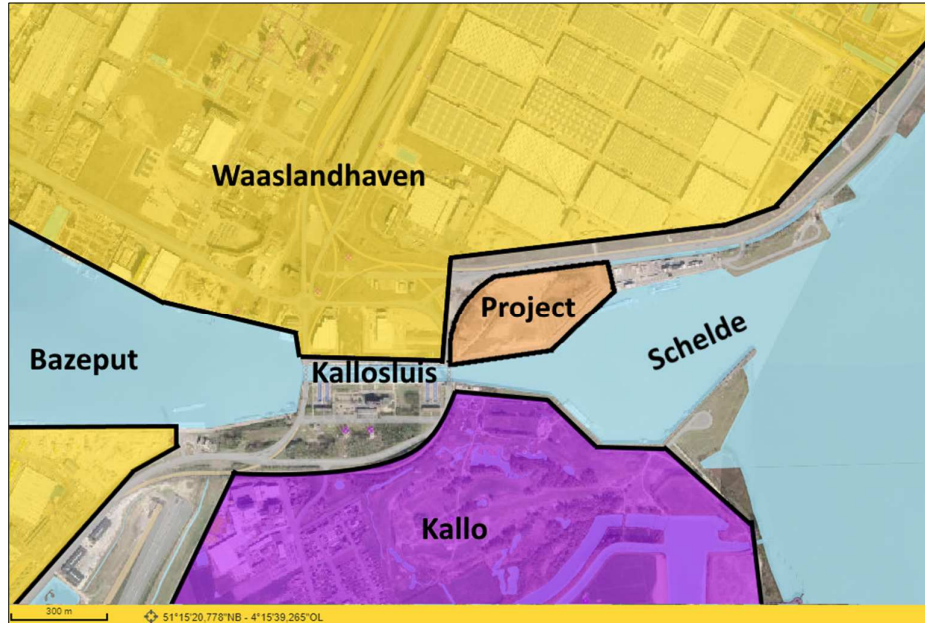
Figuur 1-1 locaties binnen het project

1.1. Beschrijving huidige situatie - Ketenislaan

Het projectgebied is gelegen in Kallo, Beveren, ten oosten van de Kallosluis aan de rand van de Waaslandhaven. De werken worden uitgevoerd binnen het perceel dat wordt begrensd door het Waaslandkanaal met de parallel lopende Fort de Perelweg, de spoorlijn 211A, de N450 Steenlandlaan, de Ketenislaan en de binnenvaartterminal van Katoennatie.

Het terrein wordt ontsloten via een dienstweg die rechtstreeks aansluit op de Fort de Perelweg. Deze gemeenteweg wordt eveneens gebruikt bij noodsituaties op schepen die gelegen zijn in de sluis of op de Schelde. De weg heeft een privaat karakter vanaf de terreinen van de Katoennatie en is via een poort afgesloten.

Aan de oostzijde maakt een klinkerweg de verbinding tussen de Ketenislaan en de Fort de Perelweg. Deze weg staat eveneens in voor de ontsluiting van de terreinen van de Katoennatie.



Figuur 1-2 Ligging project

Spoorlijn 211A wordt enkel gebruikt voor goederentransport en bedient het havengebied van Antwerpen. De lijn takt ter hoogte van de Kallosluis af en maakt de verbinding tussen Kallo en de Waaslandhaven.

In de huidige situatie wordt het perceel enerzijds gebruikt als opslagplaats voor bentoniet afkomstig van de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel in de periode 2008-2014 en anderzijds als stortplaats voor inert afval. Sinds 2016 zijn de activiteiten voor puinverwerking stopgezet en vanaf 2018 werd de noordelijke zone waar het (niet verontreinigd) bentoniet geborgen was draagkrachtig gemaakt door het bentoniet deels uit te graven en op het zuidoostelijk deel van het projectgebied in ruggen te ontwateren en vervolgens te mengen met grond en opnieuw te bergen in de noordelijke depressie.

Het is een overwegend open terrein met een afwisseling van verzinkingen en bentonietbergen. Infrastructuur beperkt zich tot de bedieningsweg aan de westzijde van het gebied. ~~Bij de definitieve inrichting van het terrein wordt het terrein correct afgewerkt, ongeacht of de putten worden gevuld met grond of met bentoniet (of een mengeling van beide).~~

Aan de westzijde, tussen het spoor en de bedieningsweg, bevinden zich bomenrijen van Italiaanse populier.

Tussen de spoorlijn en het terrein ligt een bufferende grondwal. Langs de randen van de putten, tussen de oude brekerszone in het westen en in de centrale zone, staan bomen en struikenrijen.

Aan de overzijde van de Ketenislaan liggen opslagplaatsen van onder andere Katoen Natie en DHL. Aan de oostelijke zijde ligt een binnenvaartterminal (containerkade).

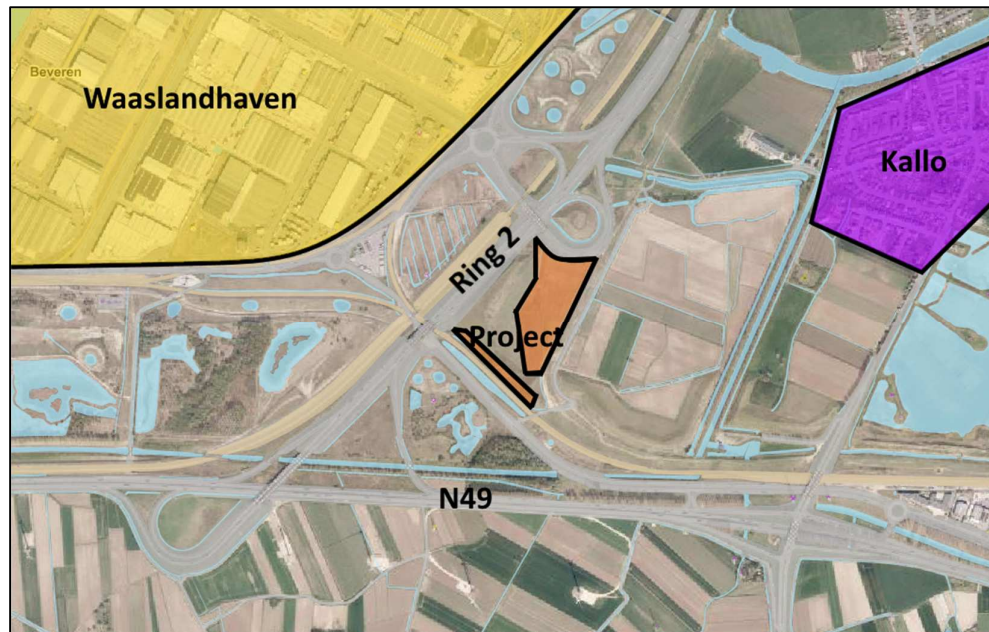


Figuur 1-3 Foto ingang terrein aan de Fort de Perelweg

In het noordoostelijk deel van het perceel ligt een groene begroeide zones, met twee lage plekken die als “eutroof water” worden aangegeven. Het perceel is verder niet specifiek ingericht.

1.2. Beschrijving van de huidige situatie – locatie boscompensatie

De locatie waar de compensatie wordt uitgevoerd bevindt zich ten zuiden van de projectsite aan de Ketenislaan. In de omgeving van deze site komen voornamelijk percelen in landbouwgebruik voor. De omgeving wordt voornamelijk bepaald door de snelwegen Ring 2 richting de Beverentunnel ten westen, de N49 ten zuiden en het knooppunt tussen deze wegen.



Figuur 1-4 Ligging compensatie

1.3. Omschrijving van de werken – Locatie Ketenislaan

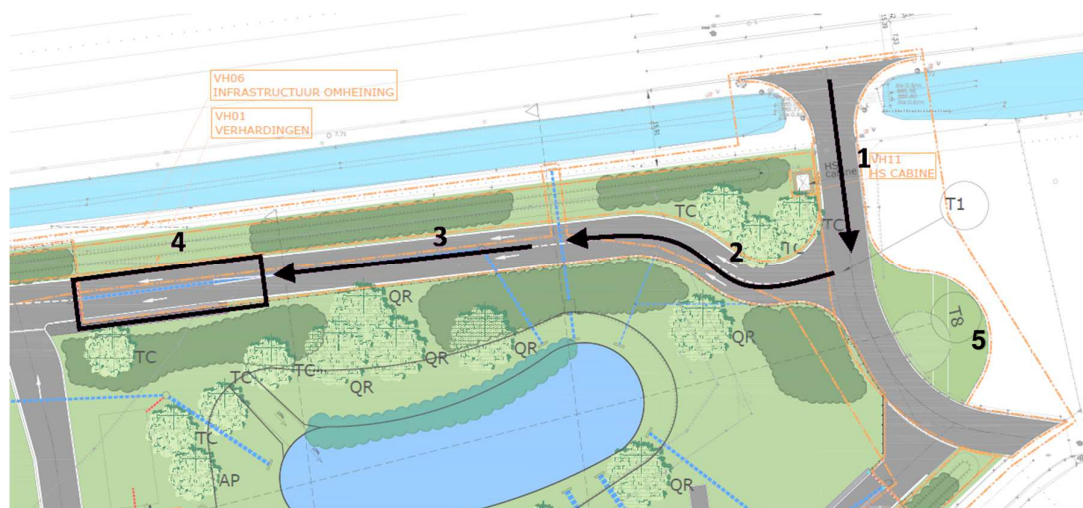
Het project betreft de aanleg van een afgesloten vrachtwagenparking waar onmiddellijk plaats wordt voorzien voor 283 vrachtwagens. Het parkeergedeelte bevindt zich in het zuidelijk deel van het gebied, de noordelijke zone wordt aan de oostelijke zijde als groengebied ingericht en aan de westelijke zijde wordt een reservezone voorzien voor mogelijke uitbreiding van de parking in de toekomst. De parking zal praktisch volledig omgeven worden door een verhoogde groenbuffer van circa 6m breedte, om zo een comfortgroene omgeving te creëren.

In teksten en nota's wordt de huidige aanleg van de 283 parkeerplaatsen met toebehoren als fase1 benoemd. De later mogelijk uit te breiden zone voor circa 90 parkeerplaatsen is fase 2.

In het noordoostelijk deel van de groenzone wordt een RWA buffer van 2116 m³ ingeplant.

De ontsluiting gaat via de bestaande, her aan te leggen weg, die aansluit op de Ketenislaan. Van hieruit zorgt een ringweg voor de bereikbaarheid van de interne parkeerwegen en de afzonderlijke parkeerzones. Er wordt bijkomend een noodverbinding aangelegd die aansluit op de Fort de Perelweg. Plaatselijk is een afgesloten poort op een licht verhoogde zone (doorbreking van het talud) voorzien enkel toegankelijk voor de brandweer.

De toegang tot de site vanop de Ketenislaan situeert zich in de noordoostelijke hoek van het terrein en wordt ingebed in een kwalitatieve groenzone die wordt gevormd door grasvelden met verspreid staande bomen en gesloten heestermassieven. De afslag van de Ketenislaan (1 op plan) wordt gedeeld met de site van Katoen Natie, ten oosten. De toegang naar de parking bestaat uit twee rijstroken (2) en sluit aan op een wachtstrook (3) met ruimte voor 12 vrachtwagens, en met een lengte van 160m, en een verder een zone met toegangscontrole (4). Op de gedeelde toegangsweg is een draailus voorzien in grasdallen. (5 op plan)



Figuur 1-5 detail toegang

Op het terrein wordt ook een gebouw voorzien met toiletten, douchecabines, vending machines en een drinkfontein.. Rondom het gebouw komt een terras met picknick tafels. Verspreid over het terrein worden er 3 zones met ondergrondse afvalcontainers ingeplant.

Er komt eveneens een luifel, die de meest noordelijke parkeerzone afbakent. De luifel zorgt er voor dat de vrachtwagencabines beschermt worden tegen regen- en zoninval. Deze constructie biedt bijkomend een draagstructuur voor de zonnepanelen. Het invallende regenwater wordt opgevangen en maximaal gerecupereerd in het sanitaire gebouw. De luifel, die voorziet in een overdekking van ongeveer 15%, zijnde 40 van de 283 parkeerplaatsen, wordt centraal op het terrein gepositioneerd als een ruggengraat die de verschillende elementen op de site aan elkaar verbindt. Door de gegroepeerde inplanting van de verschillende gemeenschappelijke voorzieningen centraal op het terrein blijven de wandelafstanden beperkt. Het langwerpige sanitair volume wordt dwars op de luifel ingeplant met zicht op de ruime groenzone met waterpartij. Zo ontstaat op deze plaats een aangename verblijfszone met picknickbanken en zicht op de RWAbuffer met rietvegetatie. De RWA buffer heeft het uitzicht van een vijver en staat dus in voor de buffering en geknepen afvoer van het op de parking verzamelde regenwater.

Vanuit het sanitair volume wordt op de verharde parkeerzone een voetganger-as gemarkeerd die de verschillende parkeerstroken met elkaar verbindt. Deze as wordt langs de Oostzijde geflankeerd door bomen.

Op een drietal plaatsen op het terrein worden ondergrondse afvalcontainers ingeplant.

Aan de buitenzijde van het terrein wordt een dijk met houtkant (wilgenstruweel) voorzien als dichte groenstructuur naar de Ketenislaan, Steenlandlaan en Waaslandkanaal.. Deze biedt enerzijds enige privacy voor de vrachtwagenchauffeurs zodat inkijk vanop de omliggende wegen vermeden wordt. Anderzijds zorgt deze afscherming er voor dat de koplampen van de vrachtwagens geen hinder vormen voor het scheepvaartverkeer. De verhoogde dijk zorgt er langs waterzijde bovendien voor dat de Sigmahoogte wordt bereikt. (niveau van de dijk/talud zit overal hoger dan 12mTAW, de sigmahoogte is 9,25mTAW). Door de aanleg van het talud is het tevens mogelijk om een evenwichtige grondbalans uit te werken.

Sanitaire afvalwaters zullen op het terrein zelf worden gezuiverd, hemelwater van de luifel wordt maximaal hergebruikt in het sanitaire gebouw en hemelwater van de parking wordt na zuivering door een KWS-afscheider gebufferd en vertraagd afgevoerd via de RWA buffer. Het gezuiverde water van de waterzuiveringsinstallatie en het eventueel te veel aan hemelwater van de luifel komen ook in de RWA buffer terecht.

1.3.1. BA - VH01 - Aanleg nieuwe verhardingen

Voor de parkeerplaatsen, de ontsluitingswegen en de nodige manoeuvreerruimte wordt een asfaltverharding aangelegd. Dit verhardingsmateriaal is bestand tegen gebruik en keerbewegingen van grootschalige voertuigen. Waar nodig worden aanhorigheden zoals trottoirbanden en rioleringskolken geplaatst.

De oppervlakte aan verharding bedraagt 5,23ha van de 9 ha en wordt aangelegd voor volgende functies:

Materiaal	oppervlakte	Gebruik
Asfalt	46.199 m ²	<i>De wegen en parkeerplaatsen</i>
Geborsteld beton	123 m ²	Aanrijstroken aan de ingang en de uitgang
<i>Uitgewassen beton</i>	<i>1258 m²</i>	<i>voetpaden en terras rond sanitair gebouw en rond afvalcontainers</i>
<i>Betonelementen: Aanrijbeveiliging, schampkanten, borduren</i>	4687,7 m ²	<i>betonblokken als borduren en als verhogingen ter bescherming van de luifel, van de voetgangerszones, van de afvalcontainers.</i>
<i>Halfverharding</i>	10 m ²	<i>Halfverharding rond de HS cabine (niet vergunningplichtig)</i>
<i>Gestabiliseerd gras</i>	<i>534,5 m²</i>	<i>Draaicirkel aan de inkomzone</i>

1.3.2. BA - VH02 - Ontbossing

Momenteel bestaat het gebied uit 0,83 ha boom- en struikopslag. 0,43 ha hiervan betreft bos ouder dan 22 jaar dat bijgevolg compensatieplichtig is. Gezien het niet mogelijk blijkt om het bos te behouden bij inrichting van de parking, gaat er dus 0,83 ha boom- en struikopslag verloren, waarvan 0,43 ha compensatieplichtig bos. Het boscompensatievoorstel maakt deel uit van de vergunningsaanvraag.

1.3.3. BA - VH03 - Reliëfwijziging voor het opvullen van de putten en voor de wal rondom

Praktisch de volledige oppervlakte van ca. 9 ha wordt vergraven, het reliëf wordt aangepast, op het ontworpen niveau gebracht en vervolgens wordt het grotendeels verhard.

Rond het volledige terrein wordt de bestaande kleine grondwal aan de westelijke zijde van het project verplaatst en verhoogd, helemaal rondom doorgetrokken en als groene buffer/dijk aangelegd. De aarden wal wordt aangelegd met gronden die afkomstig zijn van de uitgravingen elders op het terrein. Er zal uiteindelijk geen externe grond moeten worden aangevoerd, en een 2.500 m³ worden afgevoerd. De dijk heeft een voetbreedte van afgerond 6m, een kopbreedte van 2 m en een hoogte van 2m gemeten ten opzichte van het aanpalende maaiveld zijde parkeerterrein. Aan de Noordoostzijde van het terrein, buiten de draadomheining werd er voor gekozen op de kopbreedte te beperken tot 1m breedte omdat de aansluiting van het talud zijde opengracht langs de Ketenis beduidend lager gelegen is en het buitentalud verlengt.

Vervolgens dient opgemerkt dat de dijk werd ontworpen vanaf de zijde van het nieuwe parkeerterrein. Aan de buitenzijde sluit het dijktalud aan op de bestaande niveau's. Dit zorgt er voor dat de voetbreedte plaatselijk iets meer of minder dan 6m bedraagt.

In het noordoosten wordt een RWAbuffer van ca. 0,2 ha voorzien met daarrond nog een groenbuffer. Dit is ter hoogte van de put 2 in de huidige situatie. De bodem komt op een diepte van 6.4m te liggen. Dit is ca 3.6m diep, gemeten ten opzichte van het omliggende maaiveld. Zowel de taluds als de bodem worden uitgevoerd in graszodes. De hellingen zijn flauw waardoor het hoogteverschil geleidelijk aan wordt ingezet. De taludhellingen variëren van ca 35° naar een onderhoudstoegang van 10° over een beperkte zone. De 10° laat overrijden toe voor onderhoud.

De nog aanwezige meer Noordwestelijke gelegen put 1 wordt opgevuld tot 10.35m en ingericht als bezaaide zone. Deze zone is gelegen ter plaatse van de toekomstige uitbreiding van het parkeerterrein (fase 2)

Binnen het projectgebied bevindt zich een opslagplaats van bentoniet en grond afkomstig van de aanleg van de Liefkenshoekspoortunnel en een vergunde stortplaats voor inert puinafval. De opslagplaats voor bentoniet/grond vertaalt zich in de aanwezigheid van verschillende hopen grond, sommige steiler en hoger dan andere hopen die meer uitgespreid gelegen zijn. Het inert stort is ook afgedekt met 1m grond en zal grotendeels onaangeroerd blijven.

Vervuilde grond en inert bouwpuin dat vrijkomt bij de werken in die zones en die plaatselijk niet herbruikt kan worden, zal afgevoerd worden naar een erkende verwerker. De vrijgekomen gronden die volgens Vlarebo wel ter plaatse herbruikt mogen worden, worden op eigen terrein in de grondwal gebruikt, voor het nivelleren van het terrein en voor het aanvullen van de noordelijke putten 1 en 2.

1.3.4. BA - VH04 - sanitair gebouw

Het dienstgebouw wordt opgetrokken in een eenvoudige, prijs-economische, kwalitatieve industriële structuur in geprefabriceerd beton en betonmetselwerk. De ruwbouwstructuur wordt maximaal in het zicht gelaten en er worden zo weinig mogelijk afwerkingsmaterialen gebruikt. Hierdoor verkrijgt het gebouw zijn solide uiterlijk dat tevens 'huffer-proof' is.

Structureel is het volume opgebouwd uit betonnen portieken die as op as 2m20 uit elkaar staan en de volledige breedte van het volume overspannen. De betonstructuur wordt volledig in het zicht gelaten en vormt een groot afdak waaronder het sanitair gebouw wordt geschoven. Door de portiekstructuur te tonen in de gevel verkrijgt de langse gevel van het volume een ritmiek en een bepaalde eenvoud.

De wanden van het sanitair volume worden opgebouwd in betonsteenmetselwerk. Het metselwerk wordt op de wanden en vloeren afgewerkt met een naadloze en hygiënische kunstharsafwerking die eenvoudige reiniging toelaat.

Aan de buitenzijde wordt het volume bekleed met een rotswolisolatie en een ruwhouten beplanking. De toegangsdeuren tot het sanitaire gedeelte zijn in staal en beglaasd. De toegangsdeuren tot de technische ruimtes zijn in staal en bekleed met houten beplanking, waardoor deze minder goed opvallen. De hoge ramen zijn in aluminium.

Het functionele programma van eisen werd vertaald in een eenvoudig rechthoekig volume waarin alle functies werden ondergebracht: een centrale inkomhal, een afsluitbare en eenvoudig te onderhouden *toilettruimte voor mannen met 8 toiletten, 8 urinoirs en lavabo's, een apart afsluitbare en eenvoudig te onderhouden doucheruimte voor mannen met 8 douches en lavabo's, afzonderlijke toiletten en doucheruimte voor dames en voor mindervaliden, technische ruimte, poetsberging en MS-lokaal*. In totaal zijn er 11 douches, waarvan 2 voor vrouwen en 1 voor mindervaliden en 8 voor mannen.

Bovenop het dak wordt een volume geplaatst over de lengte van het gebouw, opgebouwd uit sandwichpanelen, waarin de technieken (luchtkanalen, leidingen en kabelgoten) zullen verlopen. *Naast dit volume in sandwichpanelen, komt er ook een kleiner, hoger volume op het dak waar de buitenunit van de warmtepomp zich in bevindt. Dit volume bestaat uit een stalen structuur, bekleed met strekmetaal en is bijgevolg semi-transparant.*

De resterende dakoppervlakte wordt voorzien van een extensief groendak.

Het sanitair volume wordt uitgewerkt als een BijnaEnergieNeutraal gebouw. De gebouwschil zal voldoen aan de eisen voor een BEN-kantoor. Er wordt gestreefd naar een luchtdichtheid van $3\text{m}^3/\text{h.m}^2$. De lokalen worden voorzien van vloerverwarming op lage temperatuur en aangestuurd door een lucht-water warmtepomp. De netto-energiebehoefte per m^2 voor verwarming blijft onder de $100\text{KWh}/\text{m}^2$ en de parking als geheel wordt energieneutraal op jaarbasis. De PV-panelen dekken de energievraag voor verwarming, verlichting en sanitair warm water.

Materiaalgebruik

- Portiekstructuur uit geprefabriceerde betonnen elementen: betonnen kolommen en voorgespannen betonnen liggers hoh 2m20.
- Vloerplaat op volle grond, isolatie en 2de fase beton op vloerverwarming.
- Dakplaat: ter plaatse gestorte betonplaat op predallen, bitumineus dampscherm, drukvaste rotswolisolatie, 2 laagse bitumineuze dakdichting en extensief groendak.
- Wanden in betonsteenmetselwerk, gedeeltelijk voorzien van naadloze kunstharsafwerking.
- Alle voorzieningen en technieken worden maximaal, huffer-proof ingewerkt in de ruwbouw wanden en ruwbouwplafonds.
- strekmetaal

1.3.5. BA - VH05 – Luifel

De luifel wordt centraal op het terrein gepositioneerd als een ruggengraat die de verschillende elementen op de site aan elkaar verbindt. Over een oppervlakte van 457m^2 van de centrale luifel worden zonnepanelen geplaatst. De energie die hierdoor opgewekt zal worden, zal de energievraag van de site dekken.

Materiaalgebruik

- stalen kolommen en ligger om de 10,96m, met 10.76 m vrije ruimte er tussen, stalen gordingen, steeldeck dakplaat afwaterend in een goot, met afvoeren in de stalen kolommen en zonnepanelen. Verder zal het uitzicht gepoederlakt staal zijn in alu-grijs, zoals de ramen en deuren van het sanitair gebouw.

1.3.6. BA - VH06 – Omheining

Het parkeerterrein wordt afgesloten met een omheining. Deze bestaat uit een draadafsluiting van circa 1.80 m die grotendeels buiten de grondwal wordt aangelegd. In deze omheining zit ook een toegang met slagbomen, die werken op een toegangscontrole met Alfapass of met een alternatief systeem op basis van GSM-signalen om de parking primordiaal voor havenbestemmend vrachtverkeer te voorzien.

De omheining zorgt er samen voor dat indien nodig de parking volledig afgesloten kan worden voor in -en uitrijdend verkeer en voor mensen.

Er is ook 1 poort aanwezig aan de Zuidoostelijke zijde. Deze poort wordt geplaatst op een verhoogde toegang, ter plaatse van een uitsparing in de groene wal/talud rondom de parking. Deze poort is enkel toegankelijk voor de brandweer.

1.3.7. BA – VH07 - Aanleg riolering en waterzuiveringsinstallatie

Op het vlak van afwatering en riolering, werd rekening gehouden met de randvoorwaarden die voortvloeiden uit de adviezen die werden ingewonnen bij de gemeente Beveren en Afdeling Maritieme Toegang. Uit deze adviezen volgt een zuivering van bedrijfsafvalwater (parking) en huishoudelijk afvalwater tot Vlare II normen voor aansluiting op oppervlaktewater en het voorzien van een RWA buffer met vertraagde afvoer naar de gracht van de Ketenislaan.

Daarnaast werd ook ingezet op de plaatsing van 60.000l hemelwaterberging in 3 putten. Hierin wordt het water van de luifel opgevangen voor hergebruik in het sanitair gebouw.

De randvoorwaarden werden als volgt vertaald voor het ontwerp:

- Zuivering van de sanitaire en bedrijfsafvalwaters dient op het bedrijfsterrein zelf te worden voorzien tot op het niveau van de milieunormen voor lozing in oppervlaktewater.
- Buffering van hemelwater dient voorzien, dat herbruikt kan worden voor sanitaire en bedrijfstechnische doeleinden voor zover technisch en resultaatgericht haalbaar.
- Lozing van overtollig water dient in de aangeduide gracht ten noorden van het terrein te gebeuren, na buffering (330m³/ha) en met geknepen afvoer (10l/s/ha)
- Watertoets dient nageleefd te worden.

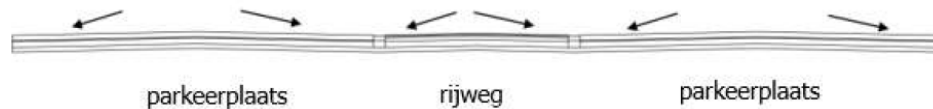
Om aan de lozings- en buffervoorwaarden te voldoen is voor de verharde oppervlakte van circa 6,412 ha (fase 1: 5.234 ha en Fase 2: 1,178 ha) een buffering van 2.116 m³ nodig. Deze zal voorzien worden onder de vorm van een poel met vertraagde afvoer. De poel (RWA buffer) heeft een oppervlakte van + 3.800 m² en een diepte: +6.4 mTAW (omgeving: +10 mTAW) . Er werd voor gekozen om 0.5m waterhoogte onder de uitlaat te voorzien. Dit komt neer op een watervolume van ca 900m³ dat onder de uitlaat aanwezig kan zijn en zinvol is voor de vegetatie. Tussen de uitlaatopening (6.9mTAW) en het drempelpeil (8.00m TAW) is 2.116m³ waterbuffering mogelijk. De geknepen afvoer wordt gerealiseerd met een leiding di 160mm. Er wordt afgeknepen tot 52,24l/s in fase 1. Dit zal verhogen naar 58,62l/s mocht fase 2 later uitgebouwd worden.

Het water van de WC's gaat naar de septische put, die geïntegreerd is in de IBA. Het vuilwater (wasbakken van toiletten en douches) sluit aan op en zal gezuiverd worden in een IBA en vervolgens doorgevoerd worden naar de RWA buffer. Het water wordt gezuiverd tot viswaterkwaliteit.

Het hemelwater afkomstig van de luifel van de vrachtwagenparking, wordt verzameld en afgevoerd naar de regenwatertanks. Dit water wordt gebruikt voor de spoeling van de toiletten. Er wordt 60.000l water gestockeerd. Quasi alle water dat op de luifel valt wordt hergebruikt. Om te voldoen aan de vraag zal er deels moeten worden aangevuld met leidingwater. In de hydraulische nota is zichtbaar dat de 60.000l water de beste oplossing is. Een vergroting van het buffervolume verandert de situatie niet betreffende toevoer van leidingwater.

Voor de parking wordt een verbod voor ADR-vrachtwagens voorzien, om het risico op vervuiling van oppervlakte- en grondwater te vermijden.

In het project dienen KWS-afscheiders voorzien te worden zodanig dat de onzuiverheden, die veroorzaakt worden door het vrachtverkeer in het projectgebied, gezuiverd worden vooraleer te lozen naar de gracht. De afwatering van de parkings en de wegenis zal gebeuren volgens onderstaand afwateringsconcept (**Error! Reference source not found.**).

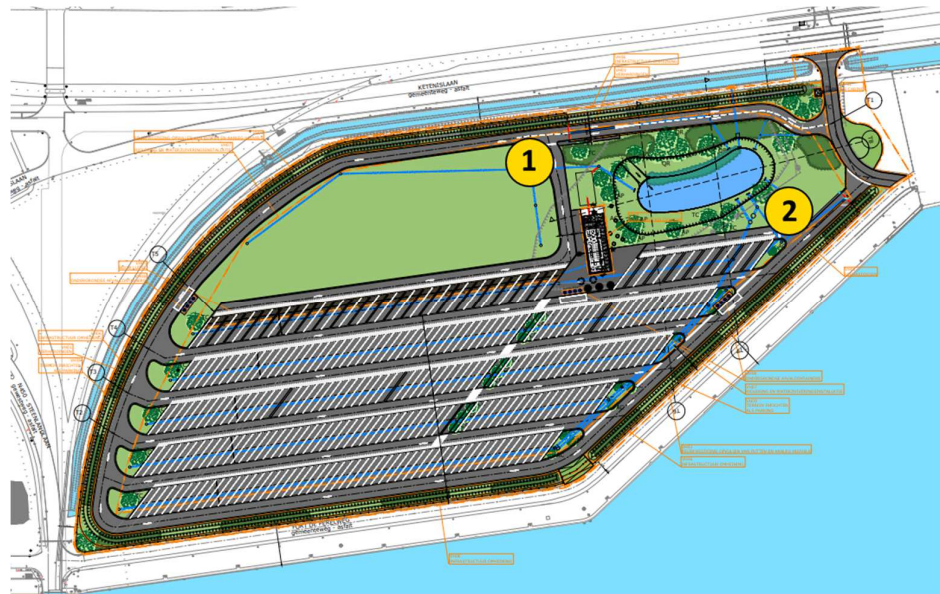


Figuur 1-6. Afwateringsconcept parkeerplaatsen en wegenis.

Normaliter zal een KWS-afscheider 10% van het totaal afstromend verharde oppervlak behandelen (en voornamelijk de first flush waar de grootste onzuiverheden aanwezig zullen zijn). Het resterend volume zal via een bypass (geïntegreerd in de KWS afscheider KWS02) naar de afwaarts gelegen RWA buffer stromen. Hiervoor dient de capaciteit van de KWS-afscheider voldoende groot te zijn .. De KWS-afscheider is gedimensioneerd zodat deze hun optimale werking bereiken tijdens een regenbui met terugkeerperiode van 20 jaar. Dit is ook terug te vinden in de hydraulische nota.

Er worden twee KWS-afscheiders voorzien volgens de hydraulische nota voor de inrichting van fase 1 en fase 2 van de parking.

Enkel KWS 02, te bouwen in fase 1 is opgenomen op de plannen. De locatie van KWS01 voor fase 2 is indicatief weergegeven op onderstaand schema maar wordt nu niet gebouwd.



Figuur 1-7 Locaties KWS-afscheiders

1.3.8. BA – VH08 – Aanleg ondergrondse afvalcontainers

Er worden drie zones met steeds drie semi-ondergrondse afvalcontainers voorzien. Elke container heeft een stalen of HDPE buitenkuip (diam 1.7m) met een hoogte van 2,8m waarvan 1,1m bovengronds zichtbaar zal zijn. Het totaal volume van één container is 5.000L. Onder in de container is een lekbak voorzien zodat de draagzak met afval niet in contact komt met vloeistoffen. De container heeft een deksel van HDPE met inwerpdeksel en een buitenafwerking van geïmpregneerd hout.



Figuur 1-8 Semi-ondergrondse afvalcontainers

1.3.9. BA – VH09 – een grond inrichten en gebruiken als parking

Het terrein wordt ingericht als parkeerplaats voor vrachtwagens. Er wordt ruimte voorzien voor 283 vrachtwagens, in totaal een oppervlakte van 46.199 m² van de verharde oppervlakte is bestemd voor de parkeerplaatsen en circulatiewegen voor de parkeerplaatsen.

1.3.10. BA – VH10 – Rooien van bomen

Er wordt een bomenrij van 141 bomen en 4 bomen aan de straatkant gerooid. 79 van de 145 bomen die worden gerooid hebben een omtrek groter dan 1 m op 1 m hoogte, en zijn dus vergunningplichtig. Op het inplantingsplan wordt aangegeven wat de omtrek is van de bomen, alsook welke kapvergunning plichtig zijn. Alle te kappen bomen zijn Italiaanse populieren.

1.3.11. BA – VH11 – HS cabine

Op de hoek van de toegangsweg en de Ketenislaan wordt een hoogspanningscabine met betonnen prefab behuizingen geplaatst. De cabine is 3,4 m x 2,75 m = 9,35 m².

De cabine komt op een betonfundering van 20cm en krijgt een pad van 60cm in halfverharding van kiezel rondom.

De betoncabine bestaat uit drie elementen:

1. Het geraamte, dat de funderingsplaat en de muren omvat, wordt in één enkel stuk gegoten. Het geraamte omvat verder een aantal kabeldoorvoeren voor de toevoer en afvoer van nutsleidingen.

2. De tussenvloer, bestemd voor het dragen van de HS-apparatuur, is van de nodige uitsparingen voorzien voor de kabels en voor het opvangen van olie. Deze wordt standaard uitgerust met een vergrendelbaar mangat. Andere uitsparingen kunnen ook voorzien worden in de tussenvloer om een efficiënte montage van de uitrusting te realiseren.

3. Het dak is vervaardigd uit beton met een dubbele afwatering (helling 3%). Het dak wordt behandeld met een impregnatieproduct om de waterdichtheid te garanderen. Een druiplijst rondom voorkomt het binnensijpelen van water, ongeacht de weersomstandigheden. De cabines worden langs de buitenkant standaard afgewerkt met crépi in olijfgroen.

1.4. Omschrijving van de werken – Locatie Natuurcompensatie

De compensaties voor de vrachtwagenparking zijn binnen een zoekzone gelegen in Kallo, Beveren, ingesloten door de R2 (in het westen, de Beverse dijk (in het noorden), de Melseledijk (in het oosten) en de Steenlandlaan (in het zuiden).

Binnen deze zoekzone (> 100 ha), verder Beverse dijk Kallo genoemd, werd ruimte gezocht om natuur-en boscompensaties voor diverse inbreidingsprojecten binnen de Linkeroeverhaven te alloceren.

Daartoe werd een globale en geïntegreerde visie op de landschapsontwikkeling geformuleerd en besproken met actoren. Deze visie houdt rekening met :

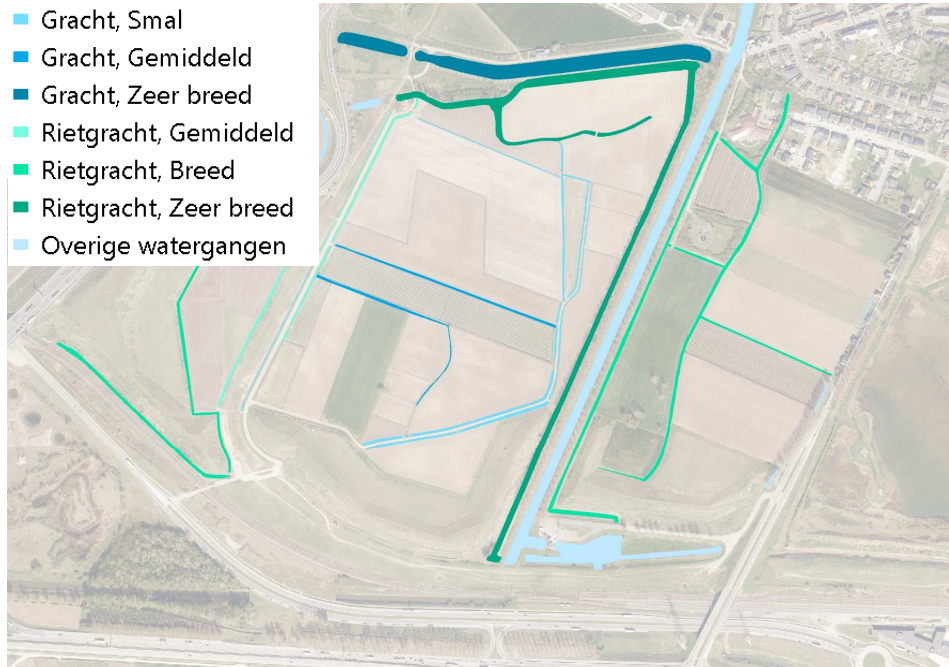
- Inzichten over de landschaps-en erfgoedwaarden bekomen via het Kreeken-en Dijkenplan Grenspark Groot Saeftinghe (2019)
- Het bestaand bodemgebruik binnen deze zone zoals het werd geïnventariseerd (Intoe, voorjaar 2020). Dit is onderstaand weergegeven op kaart.
- De afwateringsstructuur van het gebied en de mogelijkheden en randvoorwaarden die daaruit blijken voor natuur en landbouw, besproken met het polderbestuur 09.07.2020. Kaart waterlopen onderstaand weergegeven. Eigen inventaris waterlopen grachten (Intoe, voorjaar 2020) eveneens weergegeven.
- De eigendomstoestand van het gebied waarbij natuurcompensatie maximaal geprojecteerd wordt op gronden die reeds in eigendom zijn van overheden / de grondenbank Linkeroever
- De vereiste om instandhoudingsmaatregelen van Europese natuur en compensatie voor Europese natuur duidelijk van elkaar te onderscheiden



Figuur 1-9 Bodemgebruik binnen zoekzone natuurcompensaties (Intoe, 2020)



Figuur 1-10 Hiërarchie en nummering waterlopen (polderbestuur, 2020)



Figuur 1-11 Typologie waterlopen (Intoe, 2020)

Binnen deze zoekzone werd onderzocht welke zones in aanmerking komen voor **instandhouding** van foerageerwaarden voor Bruine kiekendief en welke zones in aanmerking komen voor **compensaties** voor Riet en Water, Plas en Oever en als foerageergebied voor Bruine kiekendief.

Dit leidde tot het zoneringsconcept in volgende figuur :

- Waarbij natuurwaarden (rode zones) en landbouwwaarden (gele zones) van elkaar gescheiden maximaal gescheiden worden, ook qua waterbeheer
- Waarbij de landschapswaarden (bufferdijken, populieren op dijken, buffergroen, ..) behouden en versterkt worden

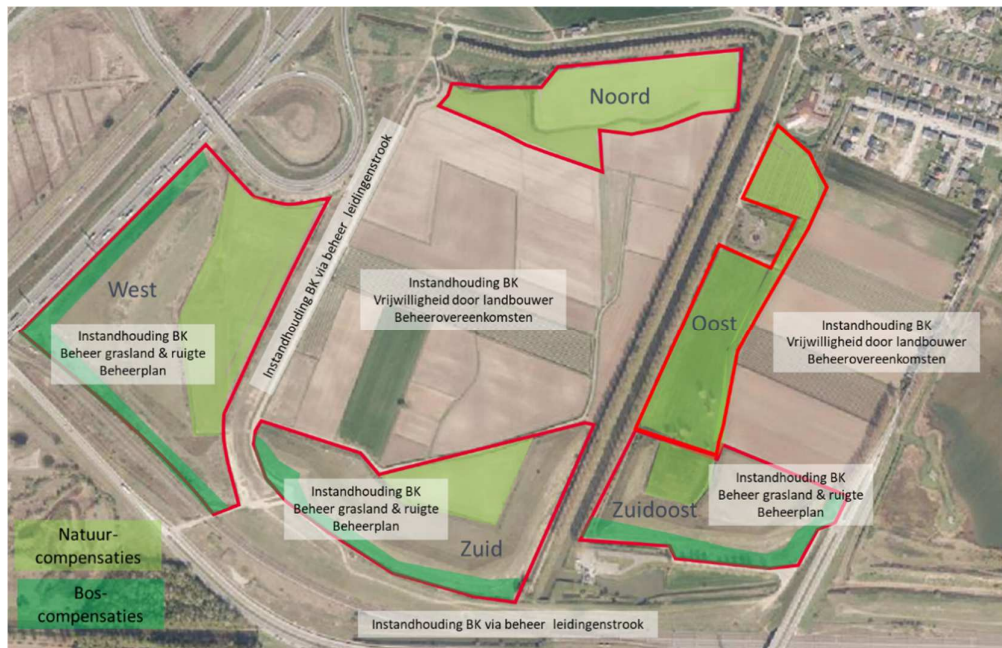
De betekenis van de aanvullende kleuren in deze figuur :

- Groen : bebost wisselcomplex
- Oranje : zone met mogelijke archeologische waarde / erfgoedwaarde ic oostelijke uitloper van het historische gehucht Steenland
- Paars : leidingenstrook



Figuur 1-12 Zoneringsconcept natuur en landbouw binnen het gebied Beverse dijk Kallo (Intoe, 2020)

In volgende figuur is aangegeven op welke wijze de geplande compensaties zich verhouden ten aanzien van de instandhoudingsdoelstellingen voor natuur binnen dit zoneringsconcept. Het is – in juridisch opzicht - belangrijk dat compensaties niet in de plaats treden van instandhouding en er duidelijk van kunnen worden onderscheiden.



Figuur 1-13 Onderscheid tussen compensatie en instandhouding binnen het gebied Beverse dijk Kallo (Intoe, 2020)

De **zones voor instandhouding** zijn op figuur 8 tekstueel vermeld. Er zijn 2 types instandhoudingsmaatregelen te onderscheiden:

- De overheidsgronden die permanent beheerd (zullen) worden met oog op instandhouding van hun geschiktheid als foerageergebied voor Bruine kiekendief en die bestaan uit de landschapsbufferdijken West, Zuid en Zuidoost (telkens met uitsluiting van hun zuidelijke flank) die beheerd worden via begrazingsbeheer met schapen én de leidingenstreek doorheen het volledige gebied. Totaal oppervlakte van deze zone ca 25 ha, hetzij 25 % van de zoekzone.
- De eventuele zwervende en tijdelijke instandhoudingsmaatregelen die door landbouwers op basis van vrijwilligheid, wellicht na het afsluiten van beheerovereenkomsten kunnen voorkomen en die bestaan uit kiekendief-vriendelijke teelten. Totaaloppervlakte akkerland ca 30 ha.

De **zones voor compensatie** zijn op figuur 8 groen ingekleurd, met een onderscheid tussen

- De donkergroen gekleurde zones, ic zuidelijke flanken van de landschapsbuffers die in aanmerking komen voor bos en boscompensatie. Totaaloppervlakte ca 7 ha. De lichtgroen gekleurde zones, ic zones afgebakend binnen de gebieden aansluitend bij de landschapsbuffers west, zuid en zuidoost en 2 zones aansluitend bij waterlopen, ic de zone noord en oost. Deze compensaties dienen verder ontworpen te worden. Ze hebben een totaaloppervlakte van ca 16 ha.

De ruimere context en de integrale benadering van de compensatie binnen het gebied Beverse dijk Kallo zijn hoger omschreven. Specifiek voor de natuur- en boscompensaties voor de vrachtwagenparking werd binnen het gebied Beverse dijk Kallo de zone West geselecteerd.

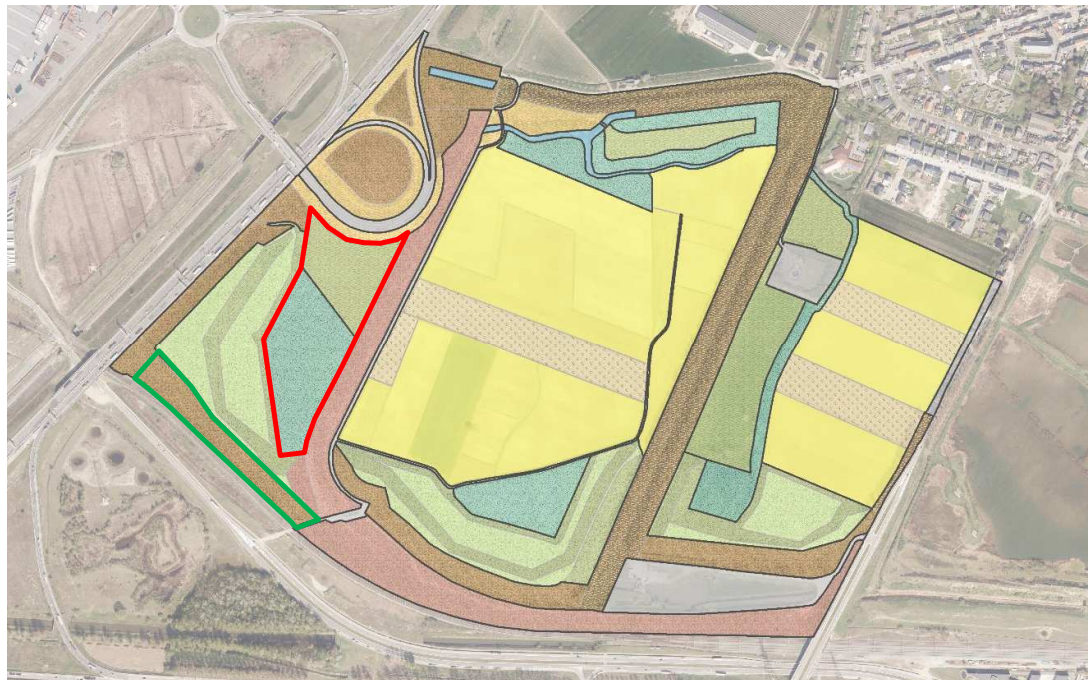
In het MER werden zowel zone Noord als zone West onderzocht en geschikt bevonden. De keuze voor zone West is gebaseerd op de stand van het ontwerpmatig onderzoek en op divers overleg (oa met het polderbestuur inzake waterbeheer),...

De vereiste natuur-en boscompensaties blijken uit het MER en uit de passende beoordeling. De vereiste boscompensatie is bovendien hernomen in het boscompensatieformulier zoals opgenomen in het omgevingsloket. Het betreft :

- Riet en Water : verlies van 1,13 ha te compenseren via aanleg van 2,8 ha Riet en Water (compensatiefactor 2,5)
- Foerageergebied Bruine Kiekendief : verlies van 4,73 ha foerageergebied van lage kwaliteit te compenseren door aanleg van minimaal 0,43 ha foerageergebied van hoge kwaliteit
- Bos : verlies van ca 0,43 ha loofbos, te compenseren door aanleg van minimaal 0,86 ha loofbos (compensatiefactor 2)

De zonering van de compensatie is onderstaand weergegeven en valt uiteen in 4 onderdelen (waarvan de eerste 2 te beschouwen zijn als omgevingsvergunningplichtige handelingen) :

- De aanleg van een rietmoeras door terreinafgraving (natuurcompensatie 'Riet en Water') over een oppervlakte van ca 2,8 ha (BA-VH12)
- Het bekleden van het bovenste deel van de zuidelijke flank van de landschapsbuffer met de uitgegraven poldergrond, voorafgaand aan boscompensatie, over een oppervlakte ca 0,5 ha (BA-VH13)
- Het inrichten en beheren van minimaal 0,42 ha met kiekendiefvriendelijke teelten op permanente basis binnen een zone van 1,60 ha (natuurcompensatie 'Foerageergebied Bruine kiekendief')
- De bebossing van de zuidelijke flank van de landschapsbuffer, ic deel met en zonder bekleding met poldergrond, over een oppervlakte van ca 0,98 ha (boscompensatie)



Figuur 1-14 Natuurcompensaties (rood omrand) en boscompensaties (groen omrand) voor vrachtwagenparking binnen zone West

1.4.1. Aanleg van de niet-vergunningplichtige elementen

1.4.1.1. AANLEG EN BEHEER KIEKENDIEFVRIENDELIJKE TEELTEN

Ten noorden van het rietmoeras zal een zone ingericht en beheerd worden met Bruine-kiekendiefvriendelijke teelten. Dit zal gebeuren in overleg met plaatselijke landbouwers maar op permanente basis (ic als compensatie).

Het kan gaan om :

- Extensief beheerd hooiland (voorkeur behoud > 10 j / geen bestrijdingsmiddelen / maaien na 15 juli)

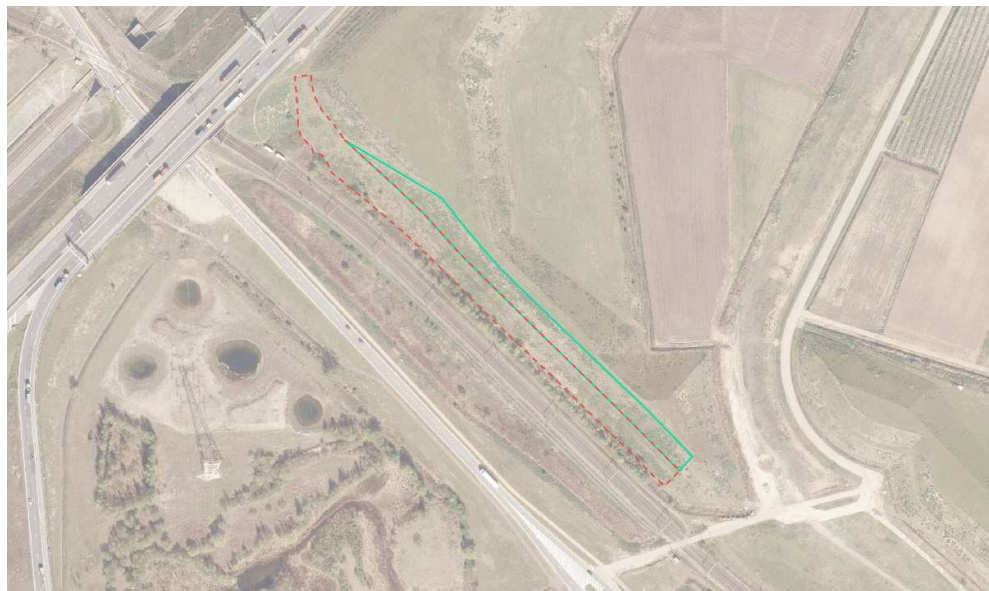
- Extensief beweid grasland (vee < 2GV per Ha / geen bestrijdingsmiddelen / voorkeur behoud > 10 jaar)
- Ruigte (geen bemesting / geen bestrijdingsmiddelen / maaien om 2 à 5 jaar)
- Vogelakker (stroken vlinderbloemigen naast granen / minstens 3 jaar / geen bestrijdingsmiddelen / > 15 juli)

Het betreft geen vergunningplichtige handeling.

1.4.1.2. BOSCOMPENSATIE

De boscompensatie zal worden uitgevoerd binnen de zones aangeduid binnen figuur 9 :

- De rode zone waar sowieso geen poldergrond wordt opgebracht maar rechtstreeks wordt aangeplant/ Oppervlakte zone (bruto) : ca 6 220 m².
- De omrande zone waar poldergrond wordt aangebracht (bij positieve technische en geotechnische studie / handeling VH12) en vervolgens bebost. Indien beslist wordt om geen poldergrond aan te brengen wordt rechtstreeks geplant. Oppervlakte zone (bruto) : ca 3 780 m²



Figuur 9 Zone voor boscompensatie

De compensatieplicht belooft 0,86 ha. Met een bruto-oppervlakte van ca 1 ha is de zone dus alleszins voldoende groot.

Er wordt uitgegaan van een aanplant van boomvormende houtige gewassen onderaan het talud (rode zone) en struikvormende houtige gewassen bovenaan het talud (groen zone) zodat enerzijds een dichte bosbuffer ontstaat maar anderzijds de totale hoogte van het dijklichaam niet verder stijgt.

De soortenkeuze en aanplantwijze zijn afhankelijk van een nog te verlenen advies van het INBO. De beplanting van dijken is immers een uitdagende aangelegenheid omwille van bodemkwaliteit (wellicht hoge geleidbaarheden), vochthuishouding (wellicht beperkt waterhoudend vermogen), de expositie (zuidelijk gericht) in relatie tot de klimaatverandering, ... Onderstaande soortenkeuze is dus als voorlopig te beschouwen :

- Droogteresistente struiksoorten die kunnen worden aangeplant bovenaan talud (indien geen poldergrond wordt aangebracht) : Brem, Meidoorn, Hondсроos, Egelantier, Gaspeldoorn, ..
- Droogteresistente boomsoorten die kunnen worden aangeplant onderaan talud : Ratelpopulier, Grauwe abeel, Elsbes, Wilde lijsterbes, Tamme kastanje, Winterlinde, Zomereik, Wintereik, ..
- Meer veeleisende struiksoorten die kunnen worden aangeplant bovenaan talud (na aanbrengen poldergrond) : Wilde kardinaalsmuts, Hazelaar, Sleedoorn, Wilde ..
- Soorten die kunnen worden aangeplant indien de bestaande dijk een verhoogde saliniteit vertoont (ic zouttolerantere soorten volgens Ellenberg) : Witte abeel, Sleedoorn, Duindoorn, ...

Gelet op de bestemming koppelingsgebied geldt voor deze bebossing geen vergunningsplicht (ic geen vergunning volgens veldwetboek art 35bis vereist).

1.4.2. BA – VH12 – Reliëfwijziging Reliëfwijziging voor het creëren van een rietveld (als natuurcompensatie)

In de oksel van de westelijke landschapsbuffer wordt een rietmoeras gecreëerd tussen een watervoerende beek (westzijde) en een drainagesloot (oostzijde, langsheen de leidingstrook). Deze zone is relatief laag gelegen en ontvangt het afstromend water van de landschapsdijk.

Vorming van een rietmoeras wordt nagestreefd door creatie van een microreliëf als volgt :

- Een algehele terreinverlaging tot 1,50 m TAW. Dit betekent een afgraving tussen de 25 cm à 50 cm afhankelijk van waar men zich in het terrein bevindt
- Een verdere terreinverlaging met 25 cm tot 1,25 m TAW waardoor ca 10 m brede depressies ontstaan vanuit de watervoerende beek in het westen

Op deze wijze ontstaat een microreliëf tussen de 1,25 m TAW en 1,50 m TAW.

In de brede depressies zullen rietrhizomen worden aangebracht die vrijkomen bij de eerst maaibeurt/ruiming van de watergangen in de polder door het polderbestuur. Vanuit deze depressies zal Riet zich verspreiden door uitlopers en door kieming.

De watervoerende beek kan, met het oog op een seizoenaal wisselend waterpeil om de vestiging van riet te bevorderen, beperkt worden gestuwd (waardoor het rietmoeras vernat) zonder negatieve impact op de landbouw. De zone is immers volledig geïsoleerd gelegen en stroomopwaarts liggen geen landbouwgebieden.

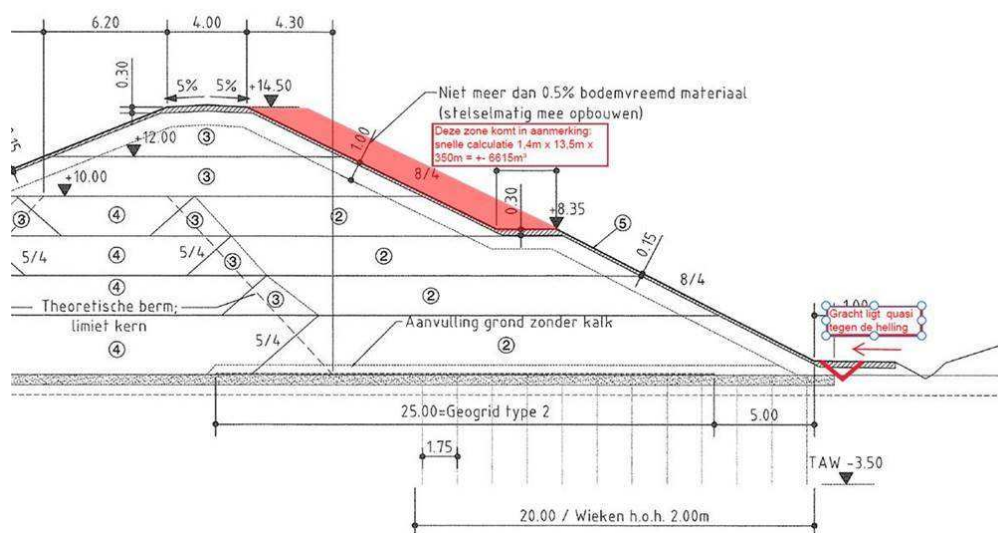
De poldergrond die bij de aanleg afgegraven wordt, wordt deels gerecupereerd voor de bekleding van de dijk (BA-VH13) en verder afgevoerd van de werf door de aannemer.

De totale afvoer wordt geraamd op 9.877 m³.

1.4.3. BA – VH13 – Reliëfwijziging Bekleden dijk met polderklei

De landschapsbuffer kent langs zijn zuidzijde een getrappt talud met hellingen van 8/4 en een tussenbanket van 1,4 m. De bovenzijde van het talud, ic boven het banket, zal worden bekleden met polderklei.

In grondplan is deze werf reeds aangeduid in Figuur 1-15. In dwarsdoorsnede geeft onderstaande figuur in rode tint conceptueel aan waar de poldergrond wordt aangebracht. De achtergrond van deze figuur betreft een detaildoorsnede van de landschapsbuffer (as built).



Figuur 1-15 Conceptplan bekleding bufferdijk

Met deze bekleding wordt een dubbel doel beoogd :

- Enerzijds het transport van de uitgegraven bodem bij de aanleg van het rietmoeras beperken in afstand (principe: werk met werk maken).
- Anderzijds een grondverbetering met rijkere grond met grotere vochthoudende capaciteit zodat de bebossing van de zuidelijke taluds van de landschapsbuffer gevarieerder én kansrijker is (principe: risicospreiding door variatie).

De technische aanpak en geotechnische stabiliteit van deze handeling wordt evenwel nog verder onderzocht. Indien deze bekleding door de hoogte of steilte te complex zou blijken, zal alsnog gekozen worden voor volledig afvoer van de grondoverschotten en voor bebossing zonder bijkomende bekleding van het talud.

De totale bekleding met grond wordt geraamd op 7.100 m³.

1.5. Werkzone

De werken worden uitgevoerd binnen de uiterste projectgrenzen, er zijn geen bijkomende percelen nodig tijdens de aanlegfase.

Locatie Ketenislaan:

De werkzone bevindt zich grotendeels op het kadastrale perceel 295C, met een beperkte zone over perceel 335B naar de Ketenislaan toe. De grens van de werkzone valt bijgevolg grotendeels binnen de grens van het kadastrale perceel 295C. De werkzones worden gebruikt als circulatiegebied, als stapeling van gronden en materialen die nodig zijn voor de aanleg van het park.

Locatie boscompensatie:

De werken worden uitgevoerd binnen de uiterste projectgrens, er zijn geen bijkomende percelen nodig tijdens de aanlegfase.

De hele werkzone bevindt zich :

- voor wat de afgraving voor het rietmoeras betreft op de kadastrale percelen Beveren 8^e Afdeling, Sectie C nrs 142A, 125D, 124D, 123A, 100A, 143A
- voor wat bekleding van de bufferdijk met poldergrond betreft op de kadastrale percelen Beveren 8^e Afdeling, Sectie C nrs 149A, 147A, 140A, 136C

2. RUIMTELIJKE CONTEXT VAN DE GEPLANDE WERKEN OF HANDELINGEN – LOCATIE KETENISLAAN

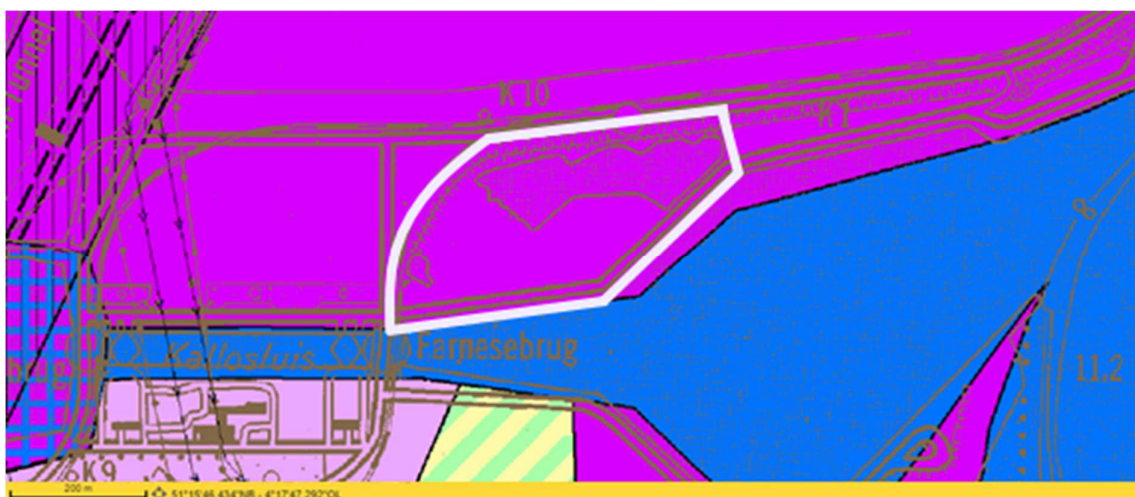
2.1. Zoneringsgegevens van het goed

2.1.1. Het gewestplan:

Het gehele projectgebied is gelegen binnen de plancontour “origineel gewestplan St.Niklaas – Lokeren binnen de bestemmingszone “Industriegebieden”.

Deze gebieden zijn bestemd voor de vestiging van industriële of ambachtelijke bedrijven. Ze omvatten een bufferzone. Voor zover zulks in verband met de veiligheid en de goede werking van het bedrijf noodzakelijk is, kunnen ze mede de huisvesting van het bewakingspersoneel omvatten.

Tevens worden in deze gebieden complementaire dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de ander industriële bedrijven toegelaten, namelijk: bankagentschappen, benzinstations, transportbedrijven, collectieve restaurants, opslagplaatsen van goederen bestemd voor nationale of internationale verkoop.



Figuur 2-1 Ligging project op Gewestplan, bron Geopunt 27-07-2020

2.1.2. Gewestelijk RUP

Het projectgebied is gelegen binnen de afbakening van het GRUP Zeehavengebied Antwerpen - havenontwikkeling linkeroever (herneming) - Afbakeningslijn zeehavengebied, binnen het plangrondvlak Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Het RUP werd in deze zone vernietigd op 20-12-2016, en is dus niet meer geldig.

2.1.3. Provinciaal RUP

Er is geen Provinciaal RUP van kracht op het projectgebied

2.1.4. Gemeentelijk RUP

Er is geen Gemeentelijk RUP van kracht op het projectgebied

2.1.5. BPA's

Er zijn geen BPA's van kracht binnen het projectgebied

3. RUIMTELIJKE CONTEXT VAN DE GEPLANDE WERKEN OF HANDELINGEN – LOCATIE BOSCOMPENSATIE

3.1. Zoneringsgegevens van het goed

3.1.1. Gewestelijk RUP

Zowel het te realiseren rietmoeras als de te bekleden bufferdijk bevinden zich in de bestemmingszone ART 3.3 koppelingsgebied zoals bepaald binnen het GRUP Waaslandhaven fase I



Figuur 3-1 Uittreksel GRUP Waaslandhaven fase I

Het voorschrift koppelingsgebied omvat, oa volgende verordenende bepalingen :

- *Alle werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en functiewijzigingen voor de instandhouding en het herstel van de natuur en het natuurlijk milieu en voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van de landschapswaarden zijn toegelaten.*
- *Er moet een buffer worden aangelegd tussen de zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven of het industriegebied en de kern van het koppelingsgebied Kallo. De buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, geluidsafscherming en afstand. In de buffer zijn die werken, handelingen, voorzieningen en functiewijzigingen toegelaten die gericht zijn op de instandhouding, de vervanging, het herstel of de ontwikkeling van de natuur en het natuurlijk milieu en van de landschapswaarden die ingevolge de bepalingen over de speciale beschermingszones in het decreet natuurbehoud nodig zijn om de bestemming zone voor zeehaven- en watergebonden bedrijven blijvend te kunnen realiseren*

En volgende toelichtende bepaling :

- *In de buffer kunnen tevens natuurcompensaties aangelegd worden.*

3.1.2. Provinciaal RUP

Er is geen Provinciaal RUP gelegen op het projectgebied

3.1.3. Gemeentelijk RUP

Er is geen Gemeentelijk RUP gelegen op het projectgebied

3.1.4. BPA's

Er zijn geen BPA's gelegen binnen het projectgebied

4. DE OVEREENSTEMMING EN DE VERENIGBAARHEID VAN DE AANVRAAG MET DE WETTELIJKE CONTEXT – LOCATIE KETENISLAAN

4.1. Gewestplan

De werken binnen het Industriegebied zijn in overeenstemming met de wettelijke context, gezien binnen de voorschriften van art 2.0 ruimte voorzien wordt voor dienstverlenende bedrijven ten behoeve van de andere industriële bedrijven. Het MER voor dit project werd opgemaakt op basis van de mer-rubriek "industrieterreinontwikkeling", dus als publieke infrastructuur ten dienste van de verdere ontwikkeling van het havengebied (industriegebied). Hiermeevoldoet de inplanting van het project aan deze voorschriften.



Figuur 4-1 Gewestplan Ketenislaan

4.2. Biologische waarde

4.2.1. Bruine kiekendief

Voor dit project werd een individuele passende beoordeling (PB) opgesteld (zie ook **Error! Reference source not found.**), die zich conformeert aan een gebiedsdekkende passende beoordeling voor alle haveninbreidingsprojecten in de Waaslandhaven. De gebiedsdekkende PB concludeert dat de inname van alle braakliggende (rest)gronden binnen de Waaslandhaven zal leiden tot een betekenisvolle aantasting van de SBZ op het cumulatieve niveau, in het bijzonder door het relevante verlies aan foerageergebied voor Bruine Kiekendief.

Als gevolg van deze vaststelling dat cumulatieve effecten niet kunnen worden uitgesloten heeft de Vlaamse overheid geoordeeld dat een project-mer-screeningsnota niet kan worden aanvaard en er bijgevolg een volwaardig project-MER moet worden opgesteld.

4.2.2. Natura 2000

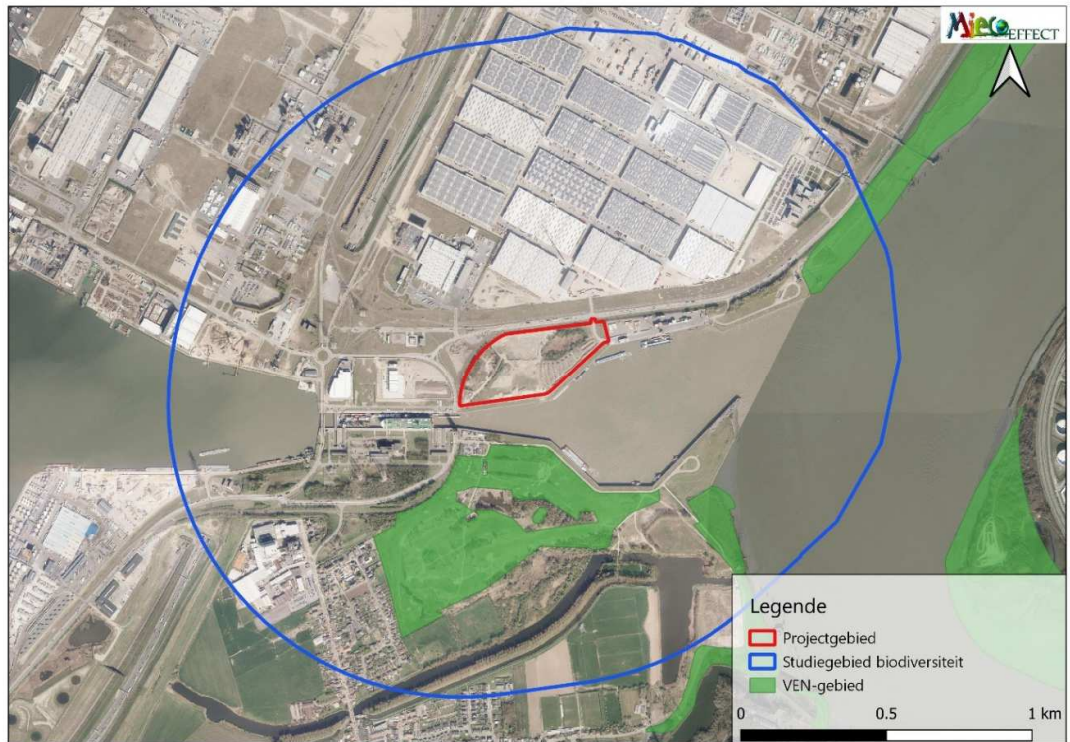
Het projectgebied overlapt met Vogelrichtlijngebied 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde' (BE2301336). Op 500 m ligt het Habitatrichtlijngebied 'Schelde- en Durme-estuarium van de Nederlandse grens tot Gent' (BE2300006). Het projectgebied betreft een hoog gelegen zone die bij de aanleg van de Kallosluis ontstond en evolueerde tot de huidige situatie. Omwille van veiligheidsredenen (overstromingsgevaar), ligt het projectgebied op sigmahoogte: de hoogte die alle dijken of andere aangrenzende zones langs de Schelde moeten hebben om ongewenste overstromingen te voorkomen. Dit betekent dat noch juridisch (afbakeningsgrens), noch feitelijk (hoogteligging) het projectgebied enige affiniteit vertoont met het Habitatrichtlijngebied. De natuurdoelen voor het Vogelrichtlijngebied worden besproken in de passende beoordeling.



Figuur 4-2 Situering projectgebied ten opzichte van Habitat- en Vogelrichtlijngebieden.

4.2.3. VEN-gebieden

Het projectgebied ligt in de directe nabijheid van twee VEN-gebieden. Aan de overzijde van de Kallo-sluis ligt het gebied Golf van Beveren. Daarnaast zijn grote delen van de oevers van de Schelde opgenomen in het VEN-gebied 'Slikken en schorren van de Schelde'. Voor dit laatste gebied geldt dezelfde bemerking als voor het Habitatrichtlijngebied dat hiermee overlapt (zie hoger). Op dit laatste VEN-gebied worden effecten dan ook bij voorbaat uitgesloten.



Figuur 4-3 Situering van het projectgebied ten opzichte van VEN-gebieden.

4.2.4. Soortbeschermingsprogramma Antwerpse haven

Binnen het Antwerps havengebied werd een gebiedsgericht soortenbeschermingsprogramma uitgewerkt. Het soortenbeschermingsprogramma heeft als doel beschermde soorten waarvoor het havengebied een belangrijke vindplaats is in stand te houden op het niveau van het havengebied. In 2013 werden individuele soortenbeschermingsprogramma's opgemaakt voor de blauwborst, bruine kiekendief, rugstreeppad, gierzwaluw, huiszwaluw, oeverzwaluw, wit bosvogeltje, moeraswespenorchis, groenknolorchis, bruin blauwtje, vleermuizen, zwartkopmeeuw en slechtvalk. Op 1 juni 2014 trad het soortenbeschermingsprogramma Antwerpse haven in werking en in 2020 kwam SBP 1 tot een einde. Uit het evaluatierapport van SBP Antwerpse Haven (2014-2019) volgt dat de meeste populatiedoelstellingen ten minste deels gehaald werden, behalve voor de bruine kiekendief (Adriaens, 2019). Op basis van dit evaluatierapport werden enkele aanpassingen voorgesteld wat betreft welke parapluoorten best opgenomen worden in het nieuwe soortenbeschermingsprogramma 2020-2024. Concreet wordt in plaats van het bruin blauwtje de argusvlinder als paraplu soort voor de doelhabitat droge, schrale graslanden gekozen. De bruine kiekendief wordt niet meer meegenomen als paraplu soort in het nieuwe soortenbeschermingsprogramma wegens de vraag of de ecologische infrastructuur wel het geschikt instrument is om bij te dragen aan het behalen van de lokale instandhoudingsdoelstellingen.

Voor natuurwaarden die tot doel zijn gesteld voor het SBP Antwerpse haven (paraplusoorten: blauwborst, oeverzwaluw, huiszwaluw, boerenzwaluw, gierzwaluw, visdief, zwartkopmeeuw, argusvlinder, rugstreeppad, meervleermuis, groenknolorchis en wilde orchideeën van categorie I van het soortenbesluit en hun meeliftende soorten) geldt dat het uitgangspunt is dat deze soorten niet moeten worden meegenomen binnen dit MER aangezien er van wordt uitgegaan dat de doelen gehaald worden binnen de gebieden die in de context van het SBP Antwerpse haven werden voorzien. Uitzonderingen hierop zijn die soorten die ook expliciet als doelstelling naar voren worden geschoven in het SIHD-besluit zijnde: blauwborst, visdief, zwartkopmeeuw en meervleermuis.

Figuur 11.4 geeft het netwerk van de ecologische infrastructuur in de haven weer, zoals dit momenteel bekend is bij de opmaak van het SBP Antwerpse Haven 2020-2024. Het projectgebied is gelegen ten zuiden van een permanente ecologische infrastructuur, maar vertoont geen overlap.



Figuur 4-4 Situering van het projectgebied ten opzichte van het Netwerk Ecologische Infrastructuur SBP2.

5. DE OVEREENSTEMMING EN DE VERENIGBAARHEID VAN DE AANVRAAG MET DE WETTELIJKE CONTEXT – LOCATIE BOSCOMPENSATIE

5.1. Gewestplan/GRUP

Alle aangevraagde handelingen mbt bos-en natuurcompensatie zijn in overeenstemming met de bestemmingsvoorschriften van het GRUP. Meer zelfs, de aangevraagde handelingen, geven precies uitvoering aan de in het voorschrift koppelingsgebied beoogde buffering.

5.2. Biologische waarde

Het projectgebied voor compensatie is volledig gelegen in Vogelrichtlijngebied 'Schorren en polders van de Beneden-Schelde' (BE2301336).

Het projectgebied voor compensatie heeft vandaag geen bijzondere natuurwaarden (uitspraak gebaseerd op BWK en op terreinverkenning).

Het projectgebied voor compensatie is gelegen buiten VEN en IVON.

Compensatie door significante waardeverhoging van percelen binnen SBZ is een perfecte compensatiewijze.

In dit dossier werd de compensatie echter zeer duidelijk onderscheiden van de instandhoudingsmaatregelen.



Figuur 5-1 Situering projectgebied natuurcompensatie (rood omrand) ten opzichte van het Vogelrichtlijngebied (blauwe tint)

6. DE INTEGRATIE VAN DE GEPLANDE WERKEN OF HANDELINGEN IN DE OMGEVING – LOCATIE KETENISLAAN

De afbakening van het projectgebied blijft binnen de begrenzing van het kadastrale perceel.

De aanleg van een vrachtwagenparking langs de Ketenislaan past ruimtelijk volledig in het grotere geheel van grootschalige industriële en havengebonden activiteiten van de Waaslandhaven. Vandaag ontbreekt een dergelijke parking in een bij uitstek logistieke omgeving. Op de rechteroever werd reeds met succes een dergelijke parking ingericht (Goordijk).

De grondwal die rondom de parkeerplaats wordt aangelegd maakt dat de lichten van de parkerende voertuigen geen hinder veroorzaken aan de scheepvaart op de Schelde en naar het VEN-gebied aan de overzijde van de Schelde ten zuiden. De effecten van het project op de omgeving wordt verder besproken in het MER. De volgende milderende maatregelen die in het MER werden voorgesteld, werden in het project geïmplementeerd.

AFSTEMMING MET MER

Voor de volledigheid overlopen we per discipline de aanbevelingen uit het MER met korte beschrijving van de maatregelen die werden genomen

Discipline Bodem

Milderende maatregelen :

- Geen specifieke milderende maatregelen opgelegd

Aanbevelingen :

- Er wordt wel vermeld dat met de bestaande regelgeving inzake grondverzet en bodemsanering rekening moeten gehouden en dat er aandacht moet zijn voor preventie van bodemverontreiniging.
 - o Dit zal worden opgenomen in de uitvoeringsbeschrijvingen.
 - o De nodige onderzoeken betreffende kwaliteit van de bodem (Technisch verslag) en SOP (sloopopvolgingsplan) werden uitgevoerd en gebruikt en gevolgd in het project
- Aandacht wordt gevraagd voor voldoende groen en onverharde zones
 - o Van de totale 9ha oppervlakte wordt heden in fase 1 5.234ha verhard. Incl fase 2 kan dit 6.412ha zijn. Dit is max 71,2% verharding (fase 1 + fase 2). Na uitvoering van fase 1 is dat 58,16% verharding.
 - o In de onverharde zones wordt ingezet op waterbuffering en streekeigen beplanting.
 - o Langs de voetpadzone worden nog extra bomen aangeplant.
 - o Op het grondtalud rondom de parking worden heel wat zones met wilgenstruwelen aangeplant.

Discipline Water

Milderende maatregelen :

- Geen specifieke milderende maatregelen opgelegd

Aanbevelingen :

- Bemalingswater moet qua kwaliteit gecontroleerd worden alvorens in de noordelijke gracht te lozen
 - o Heden wordt slechts zeer beperkte of geen bemaling nodig geacht voor de werken. Ter verdere verificatie worden nog extra peilfilters en grondwateranalyse gedaan. Mocht hieruit extra bemaling of vervuiling grondwater voortvloeien zullen de nodige extra vergunningen gevraagd worden.
- Het water van de parking wordt door een KWS afscheider gevoerd alvorens op de RWA buffer aan te sluiten. Het afvalwater van het sanitair gebouw wordt gezuiverd in een IBA. De zuivering moet op vraag van “afdeling maritieme toegang” gebeuren tot viswaterkwaliteit, strenger dan de klassieke IBA.

Niettegenstaande dit geen negatieve invloed heeft op de Noordelijke gracht langs de Ketenislaan, wordt de aanbeveling om over te dimensioneren en oeervegetatie te voorzien opgevolgd.

 - o Onder de uitlaat van de RWA buffer (peil 6.90m) wordt de bodem nog een halve meter verlaagd, tot 6.4m. Dit betekent dat een halve meter water kan blijven staan in de RWA buffer. Dit gaat over 900m³ water. De berekende bufferhoeveelheid van 2.116m³ bevindt zich tussen 6.9m TAW en 8.00m TAW (drempelpeil). In totaal is er dus een beschikbaarheid van 3.016m³ water.
 - o Er wordt ook riet aangeplant op de oever van het bekken om in te staan voor extra nazuivering.
- Hergebruik van regenwater voor het sanitaire gebouw.
 - o De luifel wordt aangesloten op Hemelwaterputten voor een totaal van 60.000l (60m³). Dit water wordt hergebruikt voor de spoeling van toiletten en urinoirs. Er zijn ook 2 kraantjes voorzien voor gebruik door het onderhoudspersoneel. Deze kraantjes zitten ondermeer in de poetsberging en zijn dus enkel toegankelijk voor geautoriseerd personeel.
 - o Gezien er veel waterverbruik is door de toiletten en urinoirs zal er deel bijgevuld moeten worden door leidingwater. De luifel wordt echter volledig gebruikt. Er is quasi geen overstorting van de hemelwaterputten, waardoor vergroting van het volume van 60m³ geen nut heeft.

Discipline Biodiversiteit

- Milderende maatregelen : Geen milderende maatregelen. Wel compenserende maatregelen voor het verdwijnen van het leefgebied van Blauwborst en bruine kiekendief, die in de vergunning werden uitgewerkt.

Aanbevelingen :

- Gerichte verlichting

Het probleem van lichtverstoring voor vleermuizen aan de Schelde of het open water aan de Kallosluis kan gemakkelijk opgelost worden door aangepaste armaturen te voorzien die zorgen voor een gerichte verlichting. Hiermee wordt bedoeld dat de lichtstraal maximaal naar de parking gericht wordt met zo weinig mogelijk lichtverstrooiing aan de achterzijde van de verlichtingspalen.

Hiermee wordt rekening gehouden bij de keuze van de armaturen.

- Inrichting groenbuffer met streekeigen beplanting
 Om voor de groenbuffer rond de parking de biodiversiteit en de waarde als leefgebied te verhogen, kan gekozen worden voor een streekeigen beplanting. Hierbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan een variatie van bosjes van laagblijvend wilgenstruweel en andere soorten in combinatie met wat hoger opgaande soorten. Beplanting zou kunnen starten vanaf het talud van de gracht.
 Er worden beplantingen voorzien
 - Voor de groenzone rond de RWA buffer
 - Op het talud rond de parking
 - Langs de voetgangerspassage
 - Aanplanting met geschikt gras/kruidenmengsel ter hoogte van de latere uitbreiding voor fase 2
 - Deze beplantingen werden overleg met ANB/natuurpunt en zijn ook goedbevonden.
- Gefaseerd maaibeheer
 Om ook voor de grasperken de diversiteit aan soorten te verhogen kan, waar mogelijk en haalbaar deze ook in een deels gefaseerd maaibeheer kunnen worden gestoken in de plaats van een exclusief gazonbeheer. Hierdoor wordt het gras lokaal minder frequent gemaaid waardoor er meer mogelijkheid is voor kruiden om zich te vestigen en waardoor de graslanden interessanter worden voor bijvoorbeeld vlinders en bijen.
 - De haven van Antwerpen zal instaan voor een gefaseerd maaibeheer. De mengsels die worden gebruikt vragen ook geen wekelijkse maaibeurten. Het is geen klassiek gazon, maar een gras-kruidenmengsel.

Discipline mens, mobiliteit

- Milderende maatregelen : Geen milderende maatregelen.
 Aanbevelingen :Het verkeerslicht ter hoogte van de Ketenislaan is in beheer van POA. In die hoedanigheid is het afstellen van het verkeerslicht mogelijk en kan deze geoptimaliseerd worden eenmaal de parking in gebruik is.

Om de beschikbaarheid van de parkeerplaatsen aan te geven, zal in een volgende fase met het Departement Mobiliteit en Openbare werken bekeken worden om met aanduidingsborden en dynamische signalisatie die de vrije plaatsen aangeven te werken, en zo overbodige verplaatsingen naar de parkeerplaats te vermijden.

Er zal ook met de gemeente Beveren worden overlegd of er een mogelijk parkeerverbod kan worden voorzien langs de Ketenislaan, wanneer de Parkeerplaats is aangelegd. Op die manier kan overlast langs de Ketenislaan worden vermeden.

ZUIVERING VAN AFVALWATER IN IBA

Voor de zuivering van het afvalwater in het sanitaire gebouw wordt een Individuele Behandeling Afvalwater geplaatst op het terrein.

De zuivering gebeurt tot VLAREM II normen voor aansluiting op oppervlaktewater.

Het ondergronds IBA-systeem is ontworpen volgens volgend hydraulisch verloop; opvang van alle water gebeurt in een betonnen voorbezinker met een volume van 20.000L (4,5x3x2,5m LxBxH) om de bezinkbare en zwevende stoffen uit het water te verwijderen. Via een HDPE zeefput (diam 0,63m, 1,8m H) wordt het afvalwater voorgefilterd alvorens aan te sluiten op een bufferput. De bufferput is analoog aan de voorbezinker, een geprefabriceerde betonnen put met een volume van 20.000L (4,5x3x2,5m LxBxH). Deze bufferput doseert de pieklozingen naar de waterzuiveringsinstallatie. Deze laatste is een drietrapszuiveringsinstallatie: voorbezinking, beluchting en nabezinking. Het gehele zuiveringssysteem wordt in twee kuipen voorzien (11x3,3x2,4m en 6,4x3,3x2,4m LxBxH) uit ter plaatste gestort gewapend beton. Alle elementen (voorbezinker, zeefput, bufferput, drietrapszuiveringsinstallatie) worden in de groenzone ten noorden van het sanitaire gebouw ingepland en zullen op enkele mangaten na aan het oppervlakte uiterst beperkt zichtbaar zijn.

SEMI ONDERGRONDSE AFVALCONTAINERS

Er worden drie zones met steeds drie semi-ondergrondse afvalcontainers voorzien op de vrachtwagenparking. Elke container heeft een stalen of HDPE buitenkuip (diam 1.7m) met een hoogte van 2,8m waarvan 1,1m bovengronds zichtbaar zal zijn. Het totaal volume van één container is 5.000L. Onder in de container is een lekbak voorzien zodat de draagzak met afval niet in contact komt met vloeistoffen. De container heeft een deksel van HDPE met inwerpdeksel en een buitenafwerking van geïmpregneerd hout.



bidden without prior written approval

This document is

7. DE INTEGRATIE VAN DE GEPLANDE WERKEN OF HANDELINGEN IN DE OMGEVING – LOCATIE BOSCOMPENSATIE

De geplande natuur-en boscompensaties passen zich volledig in binnen koppelingsgebied en geven uitdrukkelijk uitvoering aan de landschappelijke buffering en afstandsbuffering die in deze koppelingsgebieden wordt beoogd.

Door een sterke zonering worden natuurwaarden gegroepeerd langs de randen van het gebied Beverse dijk waarbij aaneengesloten landbouw centraal in het gebied kan behouden blijven. Dit laat ook toe het waterbeheer voor natuur maximaal te scheiden van het waterbeheer voor landbouw.

De boscompensatie vormt een versterking van de reeds aanwezige bufferdijk en vervult een schermfunctie (licht, geluid, visueel, luchtkwaliteit) en ecologische functie.

De natuurcompensatie vormt een onderdeel van een ruimere visie op het gebied Beverse dijk die de vertrekt van de landschappelijke kwaliteit (krekken, waterlopen en dijken met populieren, archeologie voormalig gehucht Steenland), de landbouwkundige kwaliteiten (maximaal inschakelen landbouwers bij natuurbeheer, vrijwaren centrale landbouwkern).

De compensatie voor verlies in VRL wordt in dit dossier uitdrukkelijk onderscheiden van de instandhoudingsverplichtingen binnen VRL.

De compensaties kennen derhalve een sterke integratie in de omgeving en versterken dat ruimtelijke samenhang en kwaliteit van de omgeving.

8. GRONDVERZET

De uitgraving die nodig is, is afhankelijk van enerzijds de opbouw van de parking zelf en anderzijds de ondergrond. Op sommige locaties zal het immers nodig zijn om de draagkracht te verbeteren. Gemiddeld wordt 60 cm afgegraven. Voor de inschatting van de hoeveelheid grondverzet werd uitgegaan van volgende gegevens in verband met de nodige ontgraving:

- Ontgraving ter hoogte van weg met klinkerverharding tot 0,6 m-mv (veiligheidshalve wordt er hier 1 m-mv als maximale ontgravingsdiepte genomen);
- Ontgraving voor de aanleg van de parking tot 1 m-mv;
- Ontgraving voor de aanleg van de riolering tot 3,0 m-mv; en voor de KWS-afscheider, hemelwaterputten en afvalwaterzuiveringsinstallatie plaatselijk tot 4.5 m-mv

Gezien de historiek van het terrein (opgespoten terrein, aanwezigheid van een openbare weg, voormalig terrein voor puinverwerking, opslagplaats voor afvalstoffen en uitgegraven bodem en stortplaats) werd de aanwezige bodem als verdachte bodem aangeduid.

In de huidige situatie zijn er vooral aan in de Noordelijke helft nog 2 putten aanwezig, aangeduid als put 1 en put 2.

Daarnaast zijn aan de Oostelijke zijde diverse smalle hoge hopen gestockeerde bentoniet/grond aanwezig alsook meer uitgespreide hopen bentoniet/grond.

Hieruit werd een totaal volume uitgraving van ca. 51.500 m³ en een totaal volume aanvulling van 49.000m³. Er wordt dus nog een afvoer van 2500m³ geraamd. Meer concreet gaat het om:

Grondbalans

aanvulling		uitgraving	
RWA-buffer – Put 2	15000	Riolering	10000
Bentonietput – Put 1	15000	Overig	500
Dijk	9000	Stockage	21000
Wegenis	10000	Wegenis	20000
Totale aanvulling	49000	Totale uitgraving	51500
Balans 51.500 m³-49.000 m³ = 2500 m³ moet worden afgevoerd			

De verwijzingen in de tabel komen overeen met de verwijzingen op het de plannen

We benadrukken dat dit geraamde hoeveelheden zijn op basis van recente opmetingen.

9. ARCHEOLOGIE

Er is een archeologienota nodig in deze aanvraag die wordt opgeladen in het Omgevingsloket.

10. MOBER

Er is een Mober vereist voor alle aanvragen voor meer van 200 parkeerplaatsen aan de Ketenislaan. Er worden 283 parkeerplaatsen aangevraagd, daarom werd een Mober opgemaakt dat wordt opgeladen in het Omgevingsloket.