



Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van het projectbesluit betreffende het complexe project “Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge”

Rechtsgrond

Dit besluit is gebaseerd op:

- het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, [artikel 26, gewijzigd bij de decreten van 23 december 2016 en 17 mei 2024.

Vormvereisten

De volgende vormvereisten zijn vervuld:

- De Inspectie van Financiën heeft advies gegeven op 26 juni 2025
- De Vlaamse minister, bevoegd voor het budgettair beleid, heeft zijn akkoord gegeven op (datum).

Motivering

Dit besluit is gebaseerd op de volgende motieven:

- Categorie 1° en 2° van het besluit van de Vlaamse Regering van 13 februari 2015 tot aanwijzing van de Vlaamse en provinciale projecten ter uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende de omgevingsvergunning geven aan dat voor aanvragen met betrekking tot de realisatie van het project inzake de “Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge” de Vlaamse Regering de bevoegde overheid is.
- De Vlaamse Regering heeft op 15 juli 2016 de startbeslissing van het complexe project inzake de “Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge” goedgekeurd.
- Samen met de startbeslissing heeft de Vlaamse Regering een procesnota goedgekeurd.
- De startbeslissing motiveert dat het project beantwoordt aan een aantal van de criteria die in het decreet complexe projecten zijn opgenomen, zodat het grote maatschappelijke en ruimtelijk-strategische belang in voldoende mate is aangetoond en dat het project valt onder het toepassingsgebied van het decreet complexe projecten.
- De Vlaamse regering heeft op 28 juni 2019 het voorkeursbesluit van het complexe project “Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge” definitief vastgesteld. Het definitief vastgestelde voorkeursbesluit is op 1 oktober 2019 bij uittreksel bekendgemaakt in het Belgisch Staatsblad.
- In de loop van de uitwerkingsfase is de procesnota, die via de projectwebsite <https://www.nieuwesluiszeebrugge.be/> op elk moment publiek beschikbaar is, meermaals geactualiseerd.

- Er is van 8 juni 2020 tot en met 10 juli 2020 een publieke raadpleging georganiseerd over de projectonderzoeksnota.
- De projectonderzoeksnota werd van 8 juni 2020 tot en met 10 juli 2020 voor advies voorgelegd aan de adviesinstanties
- Het toenmalige team MER heeft op 12 november 2020 de richtlijnen van het MER goedgekeurd
- In een overwegingsdocument is een antwoord geformuleerd op de inspraak op de projectonderzoeksnota. Die nota is gepubliceerd op de projectwebsite.
- Er is van 1 juni 2021 tot en met 21 juni 2021 een publieke raadpleging georganiseerd over de tussennota die werd opgemaakt over het aangepaste alternatief 'ovonde' voor de westelijke ontsluiting van het verkeer
- De tussennota werd van 18 mei 2021 tot en met 2 juli 2021 voor advies voorgelegd aan de adviesinstanties
- In een overwegingsdocument is een antwoord geformuleerd op de inspraak op de tussennota. Die nota is gepubliceerd op de projectwebsite.
- Er is een open en transparant proces gevoerd, met ook diverse informele infomomenten:
 - Alle documenten zijn gepubliceerd op de projectwebsite (<https://www.nieuwesluiszeebrugge.be/>),
 - Er werden workshops en infomomenten gehouden met actoren uit het actorenoverleg of op ad hoc uitnodiging in juni 2021, februari 2022, juni 2022 en op 13 en 14 september 2023.
- De Vlaamse Regering heeft via een mededeling op 14 juli 2023 groen licht gegeven voor de organisatie van de adviesronde over het voorontwerp van projectbesluit betreffende het complexe project inzake de “Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge”.
- Dat voorontwerp van projectbesluit is op 17 juli 2023 voor formeel advies aan de decretaal vastgestelde adviesinstanties voorgelegd
- Op de adviesvergadering van 22 september 2023 zijn de adviezen besproken
- In een antwoordennota is een antwoord gegeven op alle adviezen op het voorontwerp projectbesluit
- Het geïntegreerd effectenonderzoek (inclusief MER en passende beoordeling) is gevoerd op het planniveau en op het niveau van het eindbeeld, conform artikel 20 van het decreet complexe projecten, en houdt dus rekening met het detailleringsniveau van het te nemen eerste projectbesluit.
- het ontwerp van projectbesluit werd door de Vlaamse Regering vastgesteld op 26 april 2024.
- het ontwerp van projectbesluit lag in openbaar onderzoek van 6 mei tot en met 4 juli 2024
 - In een antwoordennota is een antwoord gegeven op alle bezwaren en inspraakreacties over het ontwerp van projectbesluit
 - het team Omgevingseffecten beoordeelde op 24 oktober 2024 de kwaliteit van het ontwerp van MER en toetste het ontwerp van MER inhoudelijk aan de scopingbeslissing die voor het effectenonderzoek werd genomen en aan de inhoudsvereisten die voor een MER werden bepaald in het Decreet Algemene Bepalingen Milieubeleid (DABM) (artikel 25 Decreet Complexe Projecten).
- De screening aan de meest recente wetenschappelijke inzichten ten aanzien van verzuring en vermesting is doorgevoerd met behulp van de tool die op 4 juli 25 is ter

beschikking gesteld door het departement Omgeving. In een *Nota screening kritische depositiewaarden aan de meest recente wetenschappelijke inzichten* dd 9 juli 2025 opgemaakt door de MER deskundigen zijn de resultaten van deze toetsing opgenomen. De conclusies uit het oorspronkelijke MER (Passende Beoordeling en verscherpte natuurtoets) kunnen volgens deze toetsing onverminderd van kracht blijven. De nota is toegevoegd aan het projectbesluit als bijlage 9.

- ANB heeft op 10/07/2025 een advies gegeven over deze nota

Juridisch kader

Dit besluit sluit aan bij de volgende regelgeving:

- het besluit van de Vlaamse Regering van 12 december 2014 tot uitvoering van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten.

Initiatiefnemers

Dit besluit wordt voorgesteld door de Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw en de Vlaamse minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport.

Na beraadslaging,

DE VLAAMSE REGERING BESLUIT.

Artikel 1. Het projectbesluit voor de Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, waarvan de elementen, vermeld in artikel 23, derde lid van het decreet van 25 april 2014 betreffende complexe projecten, zijn opgenomen in het hoofddocument, en de bijlagen erbij, dat is opgenomen in bijlage die bij dit besluit is gevoegd, wordt vastgesteld

Art. 2.

De Vlaamse minister, bevoegd voor de omgeving en de natuur, en de Vlaamse minister, bevoegd voor de weggebonden mobiliteit en het weggebonden transport, en voor de watergebonden mobiliteit en het watergebonden transport zijn, ieder wat hem/haar betreft, belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 18 juli 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw,



Jo BROUNS

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

Annick DE RIDDER

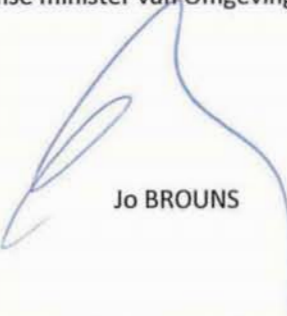
Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2025
Houdende de definitieve vaststelling van het projectbesluit betreffende het complexe
project voor de "Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van
Zeebrugge".

Brussel, 18 juli 2025.

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Matthias DIEPENDAELE

De Vlaamse minister van Omgeving en Landbouw



Jo BROUNS

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

Annick DE RIDDER



gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**‘Verbetering van de nautische
toegankelijkheid tot de (achter)haven
van Zeebrugge’**

I Grafische Plannen



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

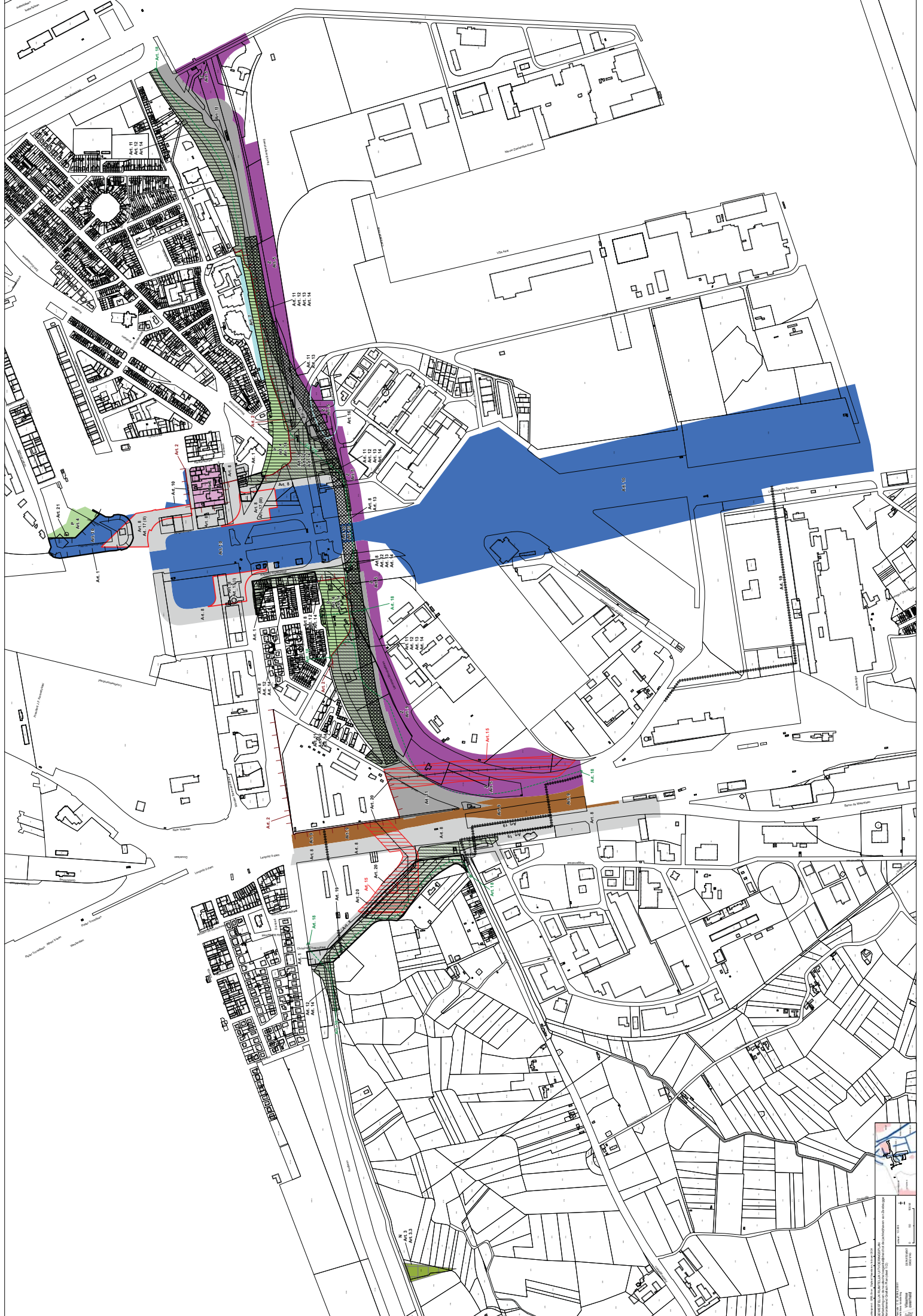
Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' ligt op grondgebied van de gemeenten Brugge en Blankenberge.

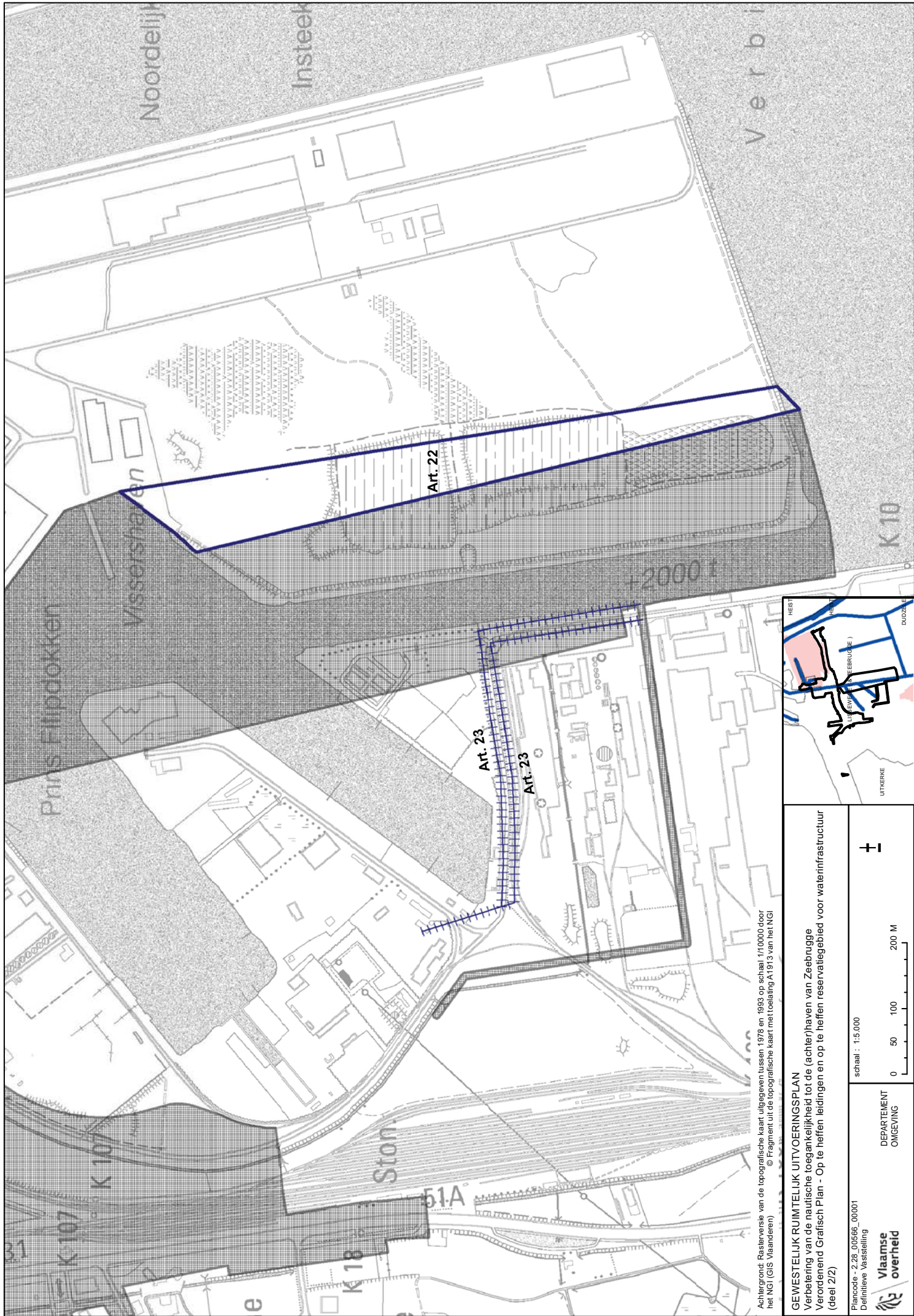
Dit document vormt het onderdeel '**grafische plannen**' voor het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Het document omvat:

- Verordenende grafische plannen (2 deelplannen);
- Kaart 0: situering plangebied
- Kaart 1 overstromingskaart (1a: fluviaal; 1b: pluviaal; 1c overstroming uit zee)
- Kaart 2 bestaande juridische toestand: vigerende bestemmingsplannen
- Kaart 3 bestaande juridische toestand: overige plannen
- Kaart 4: Duidingsplannen wijzing afbakeningslijn Zeehavengebied (2 deelplannen)

Voorliggend document maakt deel uit van het onderdeel van het kaderprojectbesluit dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', en gekaderd is binnen de procedure 'complexe projecten', meer bepaald binnen het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.





Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven tussen 1978 en 1993 op schaal 1:100,000 door het NGI (GIS Vlaanderen)
© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI

GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN
Verbinding van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)havens van Zeebrugge
Verordenend Grafisch Plan - Op te heffen leidingen en op te heffen reservatiegebied voor waterinfrastructuur
(deel 2/2)

Plancode - 2.28_00566_00001
Definitieve Vaststelling

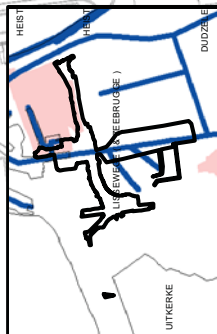


DEPARTEMENT
OMGEVING

schaal : 1:15.000

±

0 50 100 200 M





Legende

 Plangebied

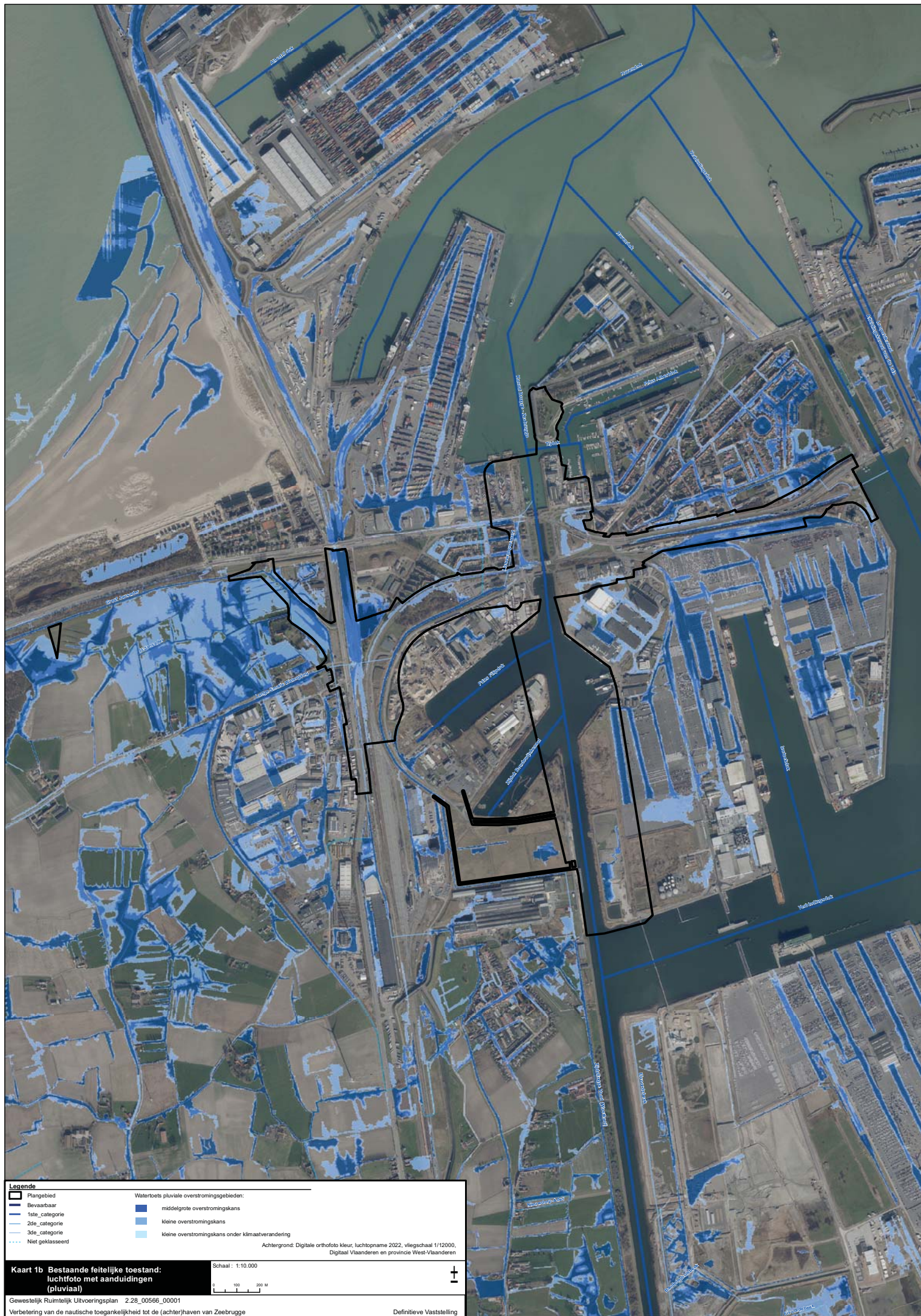
Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven 2008 op schaal 1/50000 door het NGI
© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI

Kaart 0 Situering plangebied

Schaal: 1:40.000

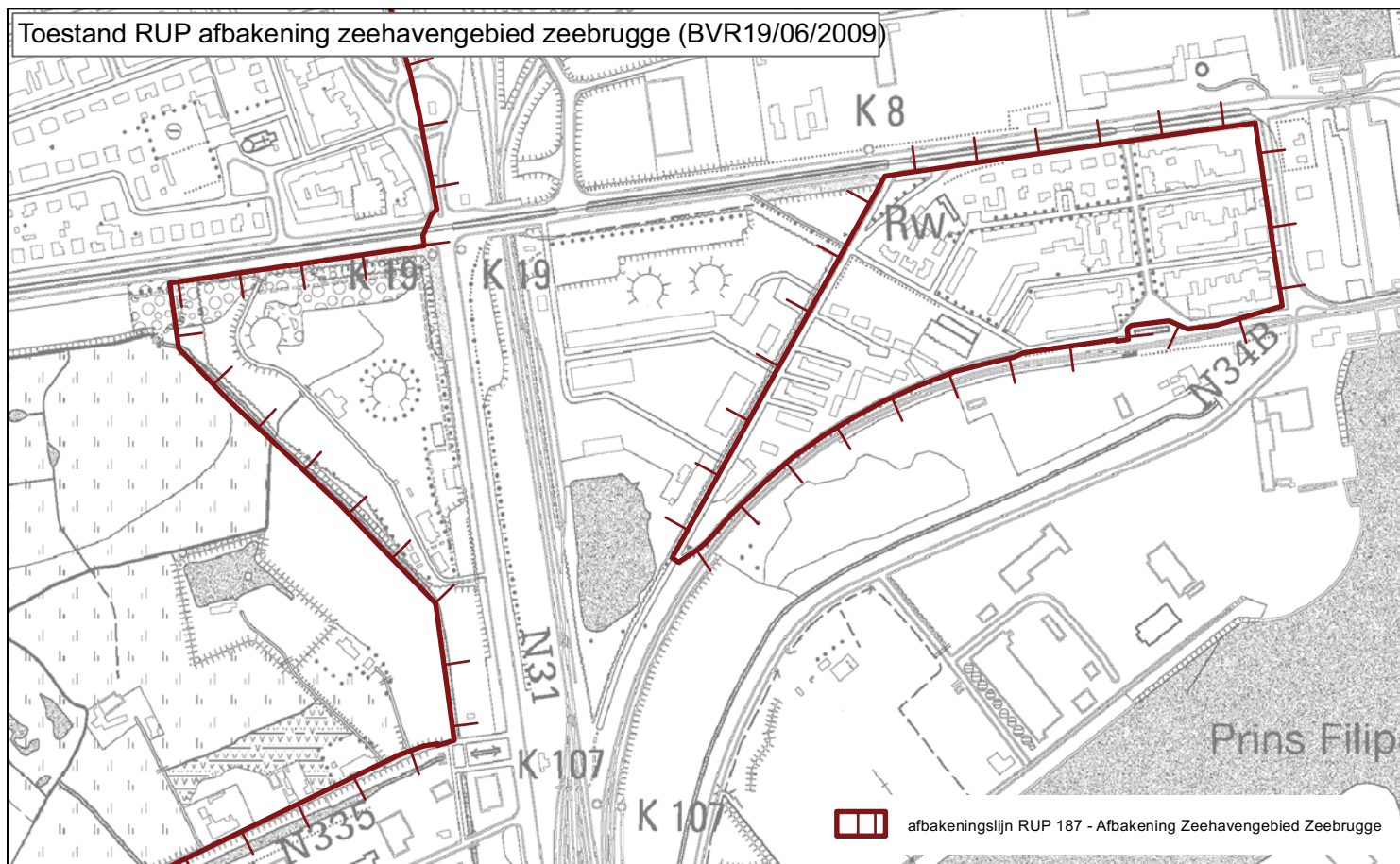
0 500 1.000 2.000 Meters



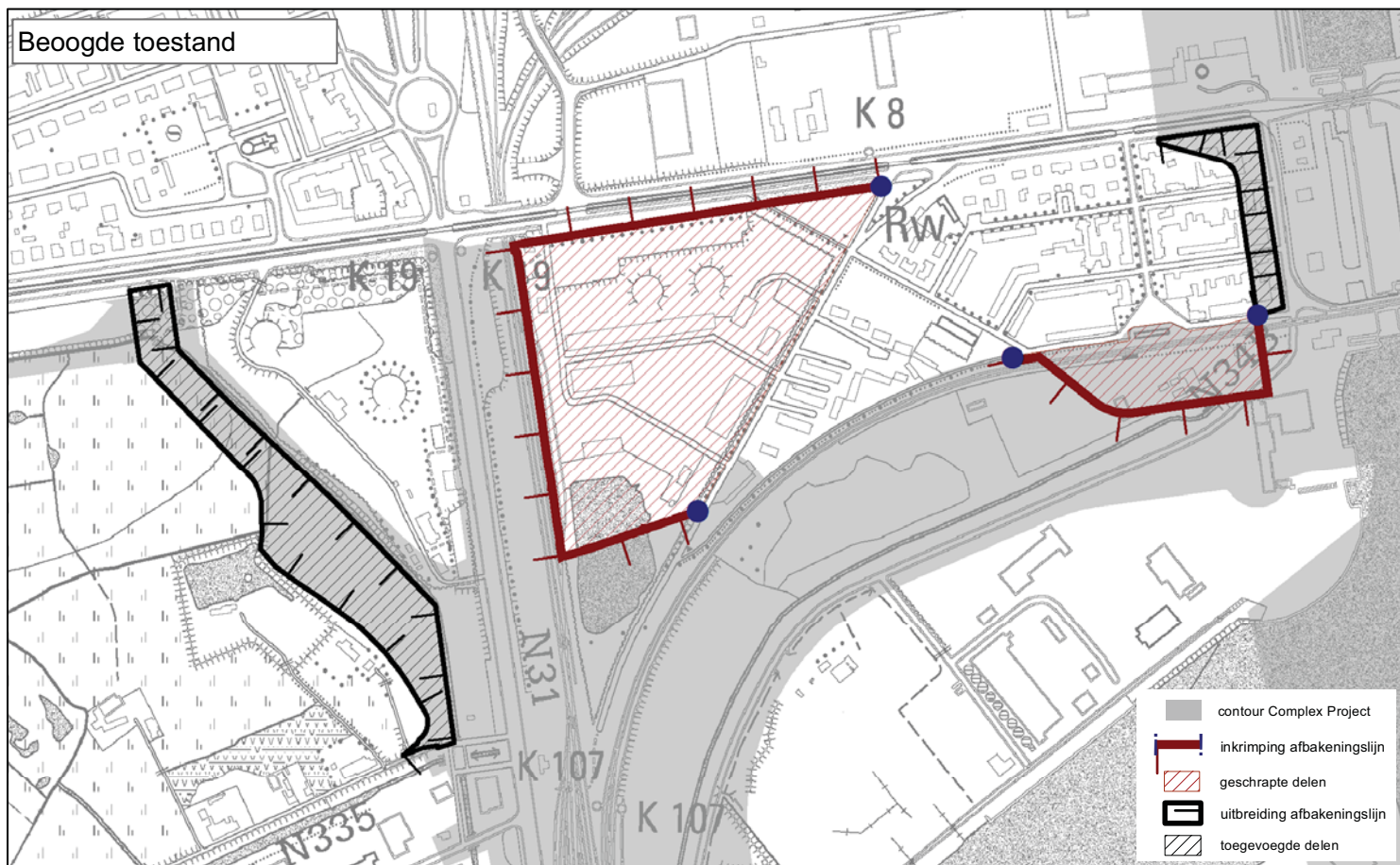




Toestand RUP afbakening zeehavengebied zeebrugge (BVR19/06/2009)



Beoogde toestand



Kaart 4 Duidingsplan Afbakeningslijn (deel 1/2)

1:5.000

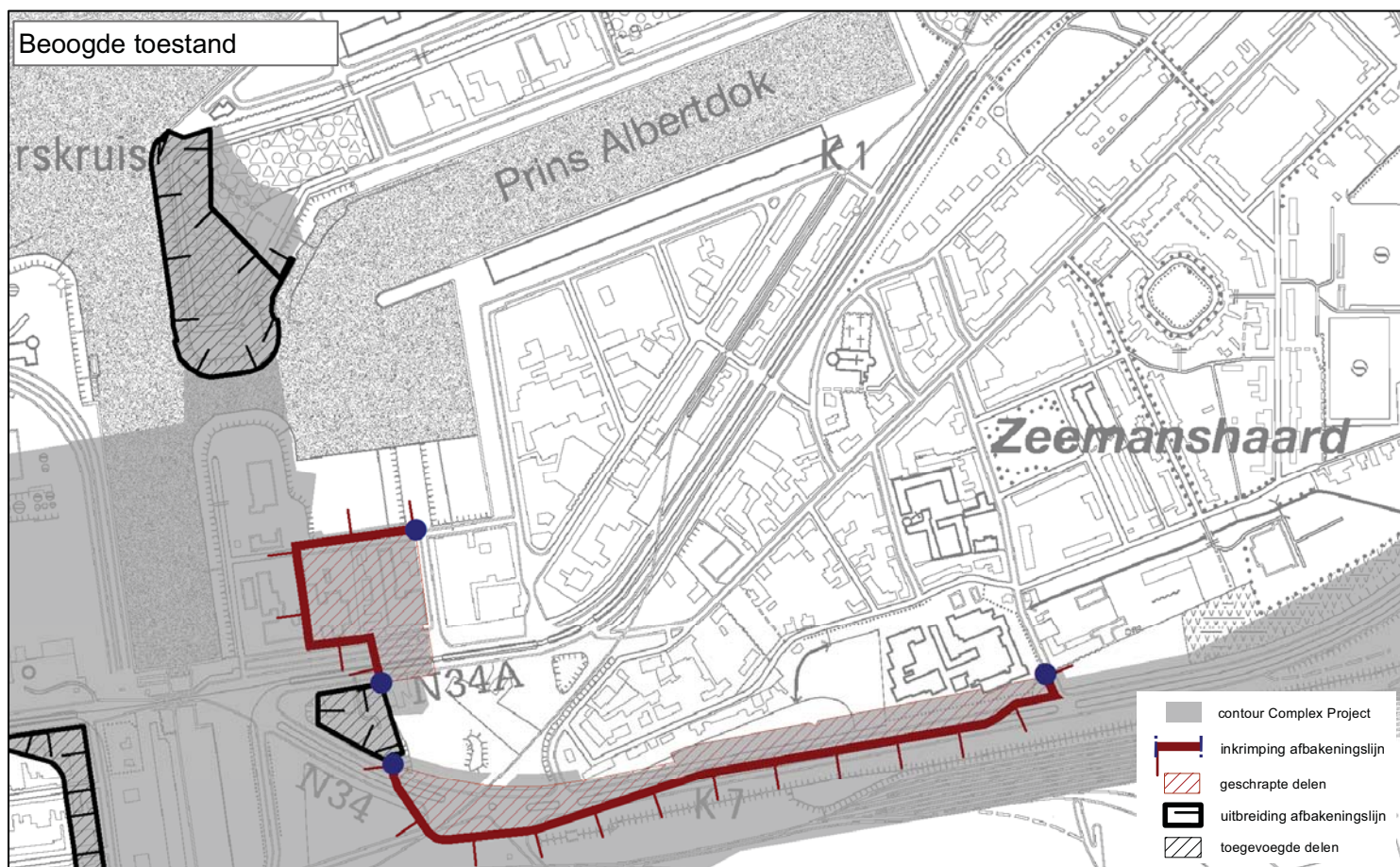
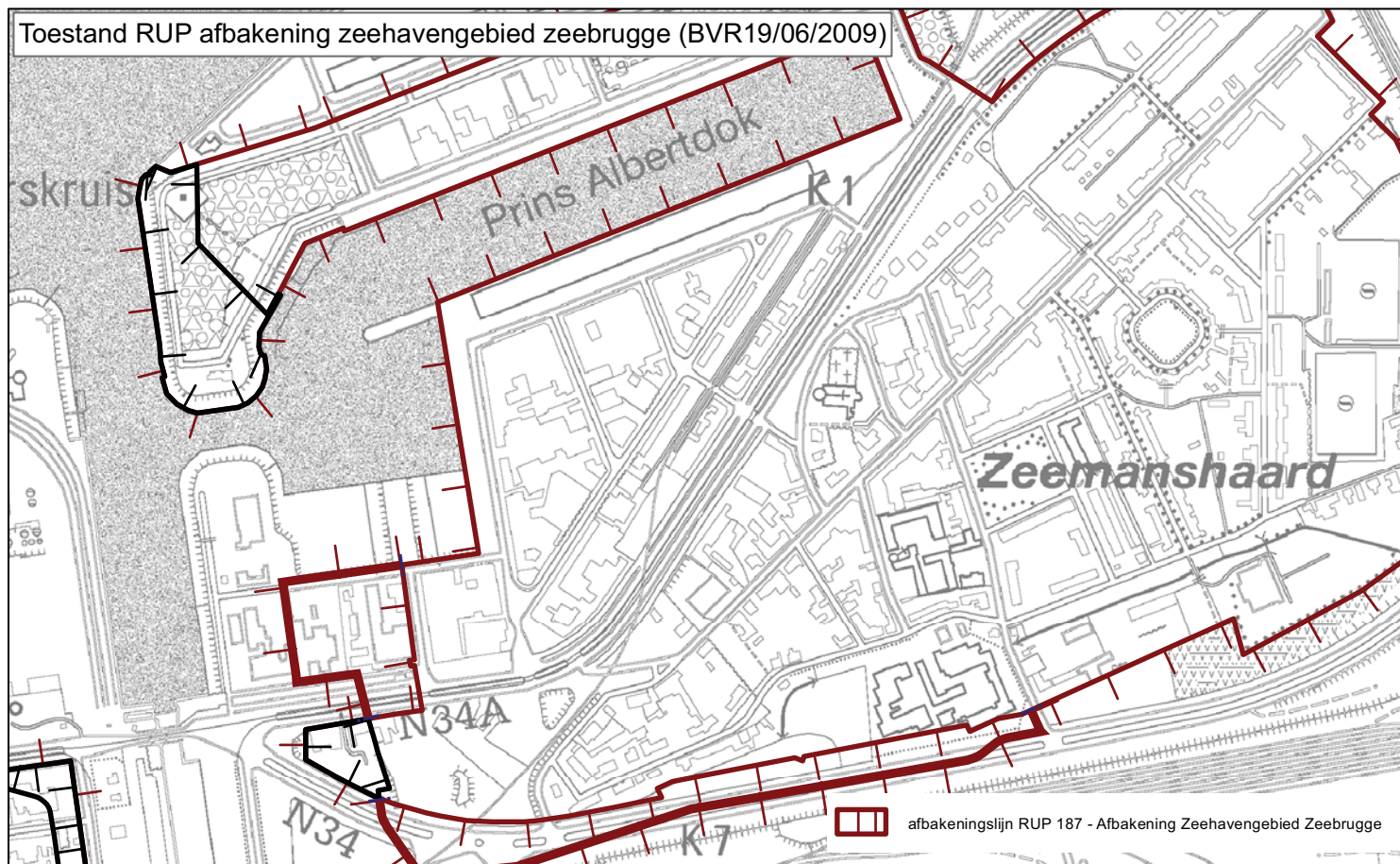
Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven 2008 op schaal 1/50000 door het NGI
© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI

0 125 250 Meters

Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan 228_00566_00001

Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge

Definitieve Vaststelling



Kaart 4 Duidingsplan Afbakeningslijn (deel 2/2)

1:5.000

Achtergrond: Rasterversie van de topografische kaart uitgegeven 2008 op schaal 1/50000 door het NGI
© Fragment uit de topografische kaart met toelating A1913 van het NGI

0 125 250 Meters



gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**‘Verbetering van de nautische
toegankelijkheid tot de (achter)haven
van Zeebrugge’**

**Verordenende
Stedenbouwkundige voorschriften**



**Vlaamse
overheid**

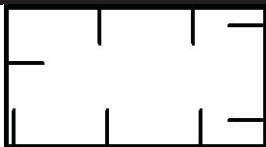
**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' ligt op grondgebied van de gemeenten Brugge en Blankenberge.

Dit document vormt de **'Verordenende stedenbouwkundige voorschriften'** voor het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Voorliggend document maakt deel uit van het onderdeel van het kaderprojectbesluit dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', en gekaderd is binnen de procedure 'complexe projecten', meer bepaald binnen het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften



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

Artikel 1. Afbakeningslijn zeehavengebied

De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Zeebrugge

Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen.

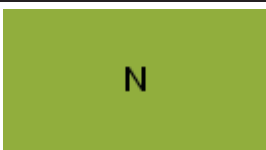
Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.



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

Artikel 2. Wijziging afbakeningslijn zeehavengebied

De vigerende afbakeningslijn van het zeehavengebied wordt gewijzigd ter hoogte van deze aanduiding. Deze gebieden behoren niet langer tot het zeehavengebied Zeebrugge.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'natuur en reservaat'

Artikel 3. Natuurgebied

Artikel 3.1

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.

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.

Artikel 3.2

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- Het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van de Oudemaarspolder,
- Het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de polderwaterlopen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie,
- Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden en het voorkomen van droogte,

zijn toegelaten voor zover daarbij de technieken van natuurtechnische milieubouw worden toegepast.

De in artikel 3.1 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het poldergebied.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Artikel 3.3 Vlaams Ecologisch Netwerk



Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.
Het in overdruk aangeduide gebied is een grote eenheid natuur.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'parkgebied'.

Artikel 4. Parkgebied

Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park. Dit gebied heeft ook een sociale functie.

Binnen dit gebied zijn waterbeheersing, natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Het voorzien van recreatieve verbindingen en kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur is toegelaten.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten.

Daarnaast zijn ook volgende handelingen toegelaten:

- Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur en verharding, gericht op het toegankelijk maken van het parkgebied voor recreatief medegebruik.
- Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande infrastructuur en nutsleidingen.

Deze handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, de horticulturele waarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven.

Daarbij moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze activiteiten en wordt ten minste aandacht besteed aan:

- de relatie met de in de omgeving aanwezige functies;
- de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers;
- de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid;
- de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen.

Handelingen die nodig of nuttig zijn voor:

- Het behoud en herstel van het waterbergend vermogen en waterbeheersingsmaatregelen;
- Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden en het voorkomen van droogte;
- Waterkering en kustverdediging,

zijn toegelaten voor zover daarbij de technieken van natuurtechnische milieubouw worden toegepast.

Gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Groen kadepark

Dit parkgebied ligt ten noorden van de nautische toegang tot de jachthaven. Minimaal 50% van de zone dient onverhard te blijven en groen ingericht te worden.

Onverharde delen dienen ingericht te worden met kwalitatief en/of recreatief groen. Het bestaand grasland, opgaand groen en het bomenbestand moet maximaal behouden blijven en versterkt worden.

Het Visserskruis wordt in dit parkgebied geïntegreerd, zoals reeds op indicatieve wijze bepaald in artikel 21.

Gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Stationswijk

Dit parkgebied situeert zich ten zuiden van de stationswijk. Het voorzien van recreatieve verbindingen en kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur is toegelaten.

Het oude stationsgebouw moet worden behouden. Beperkte uitbreiding van het volume met maximaal 10% is mogelijk

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

voor zover de historische waarde van het gebouw niet in het gedrang wordt gebracht.

Volgende functies zijn toegelaten in het stationsgebouw:

- Nuts- en gemeenschapsvoorzieningen;
- Lokale en laagdynamische sport- en recreatievoorzieningen;
- Socio-culturele en educatieve voorzieningen;
- Toeristisch-recreatieve voorzieningen;
- Horeca;
- Publieke kantoor- of dienstfuncties.

Gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Zeebrugge dorp

Dit parkgebied situeert zich ten zuiden van de dorpswijk. Het voorzien van recreatieve verbindingen, kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur en aanleg van volkstuintjes met hun aanhorigheden is toegelaten.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie bedrijvigheid

Artikel 5 Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

Artikel 5.1

Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven Zeebrugge. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur.

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, kunnen worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen in het bedrijf voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.

Artiekl 5.2

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 waterszijde en langs de landszijde;
- Maatregelen in functie van waterbeheersing of kustverdediging zijn toegelaten.
- Het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie;
- Productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling;
- Gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel

Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van tijdelijke ecologische infrastructuur toegelaten.

Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie bedrijvigheid.

Artikel 6 Gebied voor jachthavengebonden bedrijven

Artikel 6.1

Het gebied is bestemd voor jachthaven gebonden bedrijven.

Het herstel, onderhoud, restauratie en bouw van boten en schepen is toegelaten als hoofdbestemming. In functie van het goed functioneren van deze functie zijn alle handelingen, verhardingen en constructies toegelaten. Deze functies

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

dienen maximaal inpandig te worden georganiseerd.

Stallen en verkoop van boten en schepen en aanhorigenden is toegestaan als ondergeschikte functie.

Gekoppeld aan deze hoofdbestemming zijn tevens verkoopsruimtes, kantoren en parkeerruimte toegelaten, alsook 1 woongelegenheid per bedrijf.

Sevesobedrijven zijn niet toegelaten.

Artikel 6.2.

De ontsluiting van het gebied verloopt via de Werfkaai of de ventweg aan de Kustlaan. Interferentie met het toeristisch gebruik van de Werfkaai wordt tot een minimum beperkt. Dit maakt deel uit van de inrichtingsstudie zoals omschreven in artikel 6.3.

Er wordt voorzien in voldoende parkeermogelijkheden op het bedrijventerrein zelf, hetzij geclusterd met de mogelijkheid van meervoudig en gedeeld gebruik, hetzij per bedrijf zelf. In geen geval kan vrachtwagenparkeren afgewenteld worden op de openbare weg of de omgeving.

Artikel 6.3.

Bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning voor de inplanting van een nieuw bedrijf of een aanvraag voor een terrein groter dan 1 ha 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.

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, in het bijzonder op het parkeren en de ontsluiting. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de manier waarop de nieuwe inrichting zich zal verhouden tot de woonontwikkeling aan de Kielbankstraat. 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.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie gemeenschaps- en nutsvoorzieningen.

Artikel 7 Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen

Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor het aanleggen en goed functioneren van de site zijn toegelaten.

Verharding moet, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering.

Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt.

Gronden die niet gebruikt worden voor de school worden ingericht met kwalitatief groen. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van hoog opgaand groen, in functie van het creëren van schaduwwerking voor de reductie van hittestress.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur

Artikel 8. Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur

Artikel 8.1

Dit gebied is bestemd voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende handelingen gerekend:

- Maatregelen in functie van waterbeheersing of kustverdediging;
- Productie van hernieuwbare energie of energierecuperatie.

Handelingen van natuur-technische milieubouw zijn toegelaten.

Artikel 8.2

Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat:

- De ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;
- Wateroverlast door de aanleg van de infrastructuur wordt vermeden;
- De aansluiting op het bestaande trage verkeersnetwerk wordt gegarandeerd;
- Een dynamische verkeerssturing rond de sluis is gegarandeerd

Artikel 8.3

Binnen deze bestemming zijn gedurende de aanleg van de verkeers- en vervoerinfrastructuur alle handelingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van werfzones toegelaten. De ruimte-inname en periode van ingebruikname werfzones worden zoveel mogelijk beperkt.

Artikel 8.4

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van hoog opgaand groen, in functie van het creëren van schaduwwerking voor de reductie van hittestress.

Artikel 8.5

Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt.

De infiltratie- en buffervoorzieningen i.f.v. de opvang van afstromend hemelwater moeten maximaal bovengronds voorzien worden onder de vorm van wadi's en grachten langsheen de nieuwe wegenis.

Verharding moet, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering.

Artikel 8.6

Handelingen voor het realiseren van de bestemming moeten voorzien in de realisatie van een buffer, zoals bepaald in artikel 12, naar de aangrenzende zones. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op de definitieve oplevering van de infrastructuur, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur

Artikel 9. 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 spoorinfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, parkeergelegenheid, lokale dienstwegen, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten.

Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.

Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende ingrepen kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de spoorinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.

Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

beperkt.

De verharding tussen de spoorbeddingen in het plangebied moeten, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur

Artikel 10. 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 de waterweginfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen toegelaten.

Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.

Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende ingrepen kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de waterweginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.



Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'lijninfrastructuur'.

Artikel 11. Gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur

Artikel 11.1

Dit gebied is bestemd voor verkeers- of vervoersinfrastructuur en aanhorigheden.

In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die weg- en spoorinfrastructuur en aanhorigheden.

Daarnaast zijn alle handelingen toegelaten:

- Met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer.
- Optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast incl. kustbeschermingsmaatregelen.
- Productie van hernieuwbare energie of energierecuperatie

Artikel 11.2

Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat:

- De ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen;
- Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, op een kwaliteitsvolle manier worden geïntegreerd in de omgeving;
- Wateroverlast door de aanleg van de infrastructuur wordt vermeden;
- De aansluiting op het bestaande trage verkeersnetwerk wordt gegarandeerd;

Artikel 11.3

Binnen deze bestemming zijn gedurende de aanleg van de verkeers- en vervoersinfrastructuur alle handelingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van werfzones toegelaten. De ruimte-inname en periode van ingebruikname werfzones worden zoveel mogelijk beperkt.

Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van hoog

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

opgaand groen, in functie van het creëren van schaduwwerking voor de reductie van hittestress.

Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt.

De infiltratie- en buffervoorzieningen voor de opvang van afstromend hemelwater moeten maximaal bovengronds voorzien worden onder de vorm van wadi's en grachten langs de nieuwe wegenis;

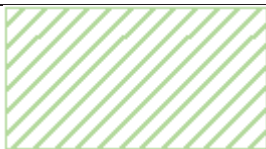
Verharding moet, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering.

Artikel 11.4

De in artikel 11.1 bedoelde verkeers- en vervoersinfrastructuur is toegelaten voor zover gelijktijdig wordt voorzien in:

- Een geluidsscherm van minimaal 4 meter boven het maaiveldniveau ten zuiden van de vijver van site Knapen, ter afscherming van de NX.
- Het schranken van de tunnelmonden aan het Westelijke uiteinde van de tunnel NX.
- De inrichting van het kruispunt N31 x NX wordt uitgevoerd als een ongelijkvloers kruispunt met lichtenregeling voor de op- en afritten van de N31.
- De aansluiting met de Lanceloot Blondeellaan op de Nx wordt uitgevoerd als een lichtengeregeld kruispunt.

Handelingen voor het realiseren van de bestemming moeten voorzien in de realisatie van een buffer, zoals bepaald in artikel 12, naar de aangrenzende zones. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op na definitieve oplevering van de infrastructuur moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.



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

Artikel 12. Bufferzone

Artikel 12.1

Tussen de gebieden zoals bepaald in artikel 8 en 11 en de aangrenzende zones wordt in een buffer voorzien. Deze buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, waterbuffering, omgevingsafscherming in functie van lucht en/of geluid, landschappelijke inpassing of afstand tot de toegelaten infrastructuur van art. 5, art. 8 en art. 11.

De bufferende maatregelen dienen gelijktijdig met de infrastructuur aangelegd te worden. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op de definitieve oplevering van de infrastructuur, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.

Artikel 12.2

Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd of van waterbeheersingswerken. In deze zones zijn tevens toegelaten voor zover de bufferende functie niet wordt gehypothecerd:

- Ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, functionele paden voor niet-gemotoriseerd verkeer.
- Optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast incl. kustbeschermingsmaatregelen.
- De aanleg van een tunnelgebouw aan de beide tunnelmonden, voor zover deze geïntegreerd worden in een groene berm.
- De aanleg van een uitkijkpunt.

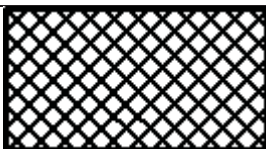
Artikel 12.3

De aanleg van volgende buffermaatregelen zijn vereist:

- Berm langs de westelijke helft van de bijkomende wegverbinding tussen de Kustlaan en N31, langs de Oudemaarspolder tot aan de aftakking naar de transportzone. Deze berm loopt af als een horizontale lijn in het landschap waarbij de hoogte steeds 1,3m is ten opzichte van de nieuwe wegverbinding.
- Geluidsscherm met een minimale hoogte van 4m langs de nieuwe aftakking naar de transportzone
- Groene bermen met een minimale hoogte van 5m ter afscherming van de westelijke tunnelmond.
- Groene bermen met een minimale hoogte van 5 meter boven maaiveldniveau van de Stationswijk, ter afscherming van de zuidelijke infrastructuur bestaande uit NX en de spoorlijn.
- Groene berm met een minimale hoogte van 5m boven maaiveldniveau langs de Kapitein Fryattstraat.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

- Groene berm met een afschermende hoogte van minimaal 5m ten westen van de Ploegstraat en een groene berm met een afschermende hoogte van minimaal 4m ten Oosten van de Ploegstraat, tot aan de rotonde Kiwiweg.



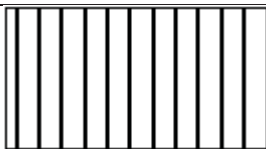
Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.

Artikel 13. Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuren aanhorigheden van de Nx in tunnel en/of open sleuf. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur en leidingen toegelaten.

De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van verkeers- en vervoersinfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht.

Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.



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

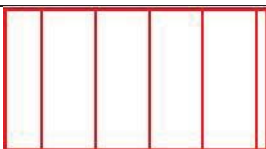
Artikel 14 Zone voor tijdelijke werfzone

In deze zone, aangeduid in overdruk, zijn handelingen, zoals bijvoorbeeld werfzones, in functie van de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de infrastructuur, evenals de stockage van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten, de werfuitrusting voor het personeel en de beveiliging van werfzones tijdelijk toegelaten, gedurende de aanleg van de weg-, spoor- en waterweginfrastructuur.

Het gebruik van een breekinstallatie dient op minimaal 300m van alle huizen te gebeuren, of gelijkwaardig via geluidsreducerende bronmaatregelen.

Na de realisatie van de wegen-, spoor- en waterweginfrastructuur, vervalt de overdruk en moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden in functie van het herstel van de bodemstructuur, de bodemopbouw en de bodemdoorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de aanleg van de wegen-, spoor- en waterweginfrastructuur bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen.

Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied. De mogelijkheid voor de inrichting van een tijdelijke werfzone vervalt eveneens indien de zone gedurende een periode van 15 jaar vanaf de verlening van een definitieve en uitvoerbare omgevingsvergunning voor de aanleg van de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur, niet als werfzone werd ingericht.



Artikel 15 zone voor beperkte bouw mogelijkheden

Binnen deze zone gelden volgende bouwbeperkingen:

Het verhogen door verbouwen of herbouwen van bestaande constructies en gebouwen hoger dan de in dit voorschrift bepaalde bouwhoogtebeperkingen is niet toegestaan;

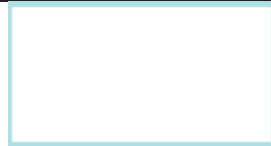
Het oprichten van nieuwe constructies en gebouwen van gelijk welke aard is slechts toegestaan mits de hoogte beperkt is tot:

- 8m voor woonzone, woongebied met landelijk karakter, woonuitbreidingsgebied;
- 11m voor industriegebieden, KMO-zone, zone voor openbaar nut;

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

- 20m voor industriegebieden binnen afgebakende havengebieden;
- 4m voor alle agrarische gebieden, alle groene bestemmingen en alle overige bestemmingen.

Deze hoogtebeperkingen zijn evenwel niet van toepassing op handelingen voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weginfrastructuur, waterweginfrastructuur en hun noodzakelijke aanhorigheden zoals de tunnelgebouwen of de vereiste milderende maatregelen zoals groenbermen en bufferende schermen.



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

Artikel 16. Zone voor toegelaten inrichting voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen

In deze zone is een inrichting als recyclagepark toegelaten.

Er wordt voorzien in voldoende mobiliteitsafwikkeling op eigen terrein.

De compensatie voor het overstromingsgevoelig gebied wordt voorzien op eigen terrein.

Indien het recyclagepark niet is gerealiseerd ten laatste na definitieve oplevering van de Zeesluis vervalt deze overdrukzone.



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

Artikel 17. Zone voor toelaatbare bebouwing en infrastructuur

Artikel 17.1

Deze zones in overdruk dienen gelijktijdig met de oplevering van het sluisplateau en aanhorigheden een kwalitatieve inrichting te krijgen. Deze zones krijgen een publiek toegankelijk karakter.

Er worden drie deelzones onderscheiden met volgende nevenfuncties:

- Zone I: in functie van gebouwen en constructies van openbaar nut
- Zone II: in functie van een publiek plein met een gebouw met recafunctie
- Zone III: in functie van havengebonden onthaalinfrastructuur met uitkijkpunt en multifunctionele zone voor start-ups of havengebonden publieksactiviteiten

Artikel 17.2

Kleinschalige infrastructuur voor openbaar nut of in functie van het publieke karakter is toegelaten, alsook specifieke constructies in functie van het functioneren van de deelzones zoals omschreven in artikel 17.1.

Deze bebouwing staat ten dienste van de inrichting per deelzone, en blijkt uit een inrichtingsstudie. In deze inrichtingsstudie wordt minstens rekening gehouden met de ontsluiting en toegankelijkheid van de zones, de omgevingskwaliteit en de relatie tussen onbebouwde en bebouwde gebieden.

De zones kunnen volledig worden verhard indien dit uit motivatie noodzakelijk blijkt voor het functioneren van de inrichting van de deelzone en mits het respecteren van de hemelwaterverordening. Niet verharde delen worden groen ingericht.



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

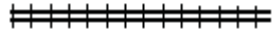
Artikel 18. Verbinding voor langzaam verkeer

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, de locatie is evenwel indicatief.

In deze overdruk zijn alle handelingen toegelaten voor zowel de aanleg en de exploitatie de fietssnelwegen F31 Brugge-

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

Zeebrugge en F34 Blankenberge-Knokke-Heist, als lokale trage verbindingen, met inbegrip van hun kunstwerken (tunnels edm) en aanhorigheden.



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

Artikel 19. Leidingstraat

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg en de exploitatie van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd met het oog op het optimale ruimtegebruik van de leidingstrook. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding 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 leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.



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

Artikel 20. Hoogspanningsleiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg en de exploitatie van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen 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 en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.



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

Artikel 21. Visserskruis

Ter hoogte van de locatie, symbolisch (indicatief) aangeduid als een punt, moet het erfgoeditem Visserskruis worden gerealiseerd en op kwalitatieve wijze geïntegreerd in het groen kadepark, zoals bepaald in artikel 4.



Artikel 22. Op te heffen reservatiegebied voor waterweg

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, worden de geldende stedenbouwkundige bepalingen van het reservatiegebied opgeheven.



Artikel 23. Op te heffen enkelvoudige leiding

In het gebied, aangeduid met deze overdruk, worden de geldende stedenbouwkundige bepalingen voor de enkelvoudige

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften

leiding opgeheven.



gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**‘Verbetering van de nautische
toegankelijkheid tot de (achter)haven
van Zeebrugge’**

III Toelichtingsnota

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' ligt op grondgebied van de gemeenten Brugge en Blankenberge.

Dit document vormt de '**Toelichtingsnota**' voor het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Voorliggend document maakt deel uit van het onderdeel van het kaderprojectbesluit dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', en gekaderd is binnen de procedure 'complexe projecten', meer bepaald binnen het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

INHOUD

1	Inleiding	5
1.1	Een Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) als onderdeel van een projectbesluit	5
1.2	Inhoud van het herkenbaar onderdeel dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) ...	7
2	Plandoelstellingen	8
2.1	Kadering binnen algemene projectdoelstellingen Nieuwe Sluis Zeebrugge	8
2.2	Plandoelstellingen GRUP	9
3	Visie en gewenste ontwikkelingsperspectieven	10
3.1.1	Zone nieuwe sluis	10
3.1.2	Zone nieuwe toegang jachthaven.....	14
3.1.3	Zone Stationswijk.....	15
3.1.4	Zone achterhaven: Doorvaartkanaal, Oud-Ferrydok en kaai Q.....	17
3.1.5	Zone wegenis: nieuwe tunnel Nx.....	19
3.1.6	Zone wegenis: westelijke ontsluiting.....	20
3.1.7	Zone wegenis: oostelijke ontsluiting	25
3.1.8	Zone Wulfsberge.....	27
3.1.9	Wijzigingen in de waterhuishouding	28
3.1.10	Wijzigingen leidingstraten	28
4	Vertaling naar het grafisch plan	29
4.1	Overzicht bestemmingen	29
4.2	Toelichting bij bestemmingen	31
4.2.1	Bestemmingszones	31
4.2.2	Overdrukken	34
4.3	Afbakening zeehavengebied	36

4.4	Ontvenning en VEN-compensatie	40
5	Vertaling naar verordenende stedenbouwkundige voorschriften en op te heffen voorschriften	41
5.1	Op te heffen voorschriften	41
5.2	Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	43
6	Ruimtebegroting	66

1 INLEIDING

Voorliggend document is de **toelichtingsnota** bij het onderdeel van het kaderprojectbesluit dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge, en gekaderd is binnen de procedure '**complexe projecten**', meer bepaald binnen het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'. Het GRUP maakt deel uit van het eerste projectbesluit van het complex project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', dat omwille van het gegeven dat het nog niet de benodigde vergunningen bevat om over te gaan tot uitvoering van het complexe project, het kaderprojectbesluit wordt genoemd.

Onderhavige toelichtingsnota is een informatief en niet-verordenend document waarin de bestemmingen die in het verordenend grafisch plan werden opgenomen, worden toegelicht.

In aanvulling op het hoofddocument van het **kaderprojectbesluit** beschrijft en verduidelijkt deze toelichtingsnota de verordenende plannen, bestemmingen en de bedoelingen ervan.

Omwille van de leesbaarheid zijn de stedenbouwkundige voorschriften ook opgenomen in deze toelichtingsnota (zie hoofdstuk 5). De stedenbouwkundige voorschriften, evenals het grafisch plan, maken deel uit van het verordenend gedeelte van het GRUP en moeten gelezen worden in samenhang met dit grafisch plan.

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

1.1 EEN GEWESTELIJK RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN (GRUP) ALS ONDERDEEL VAN EEN PROJECTBESLUIT

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

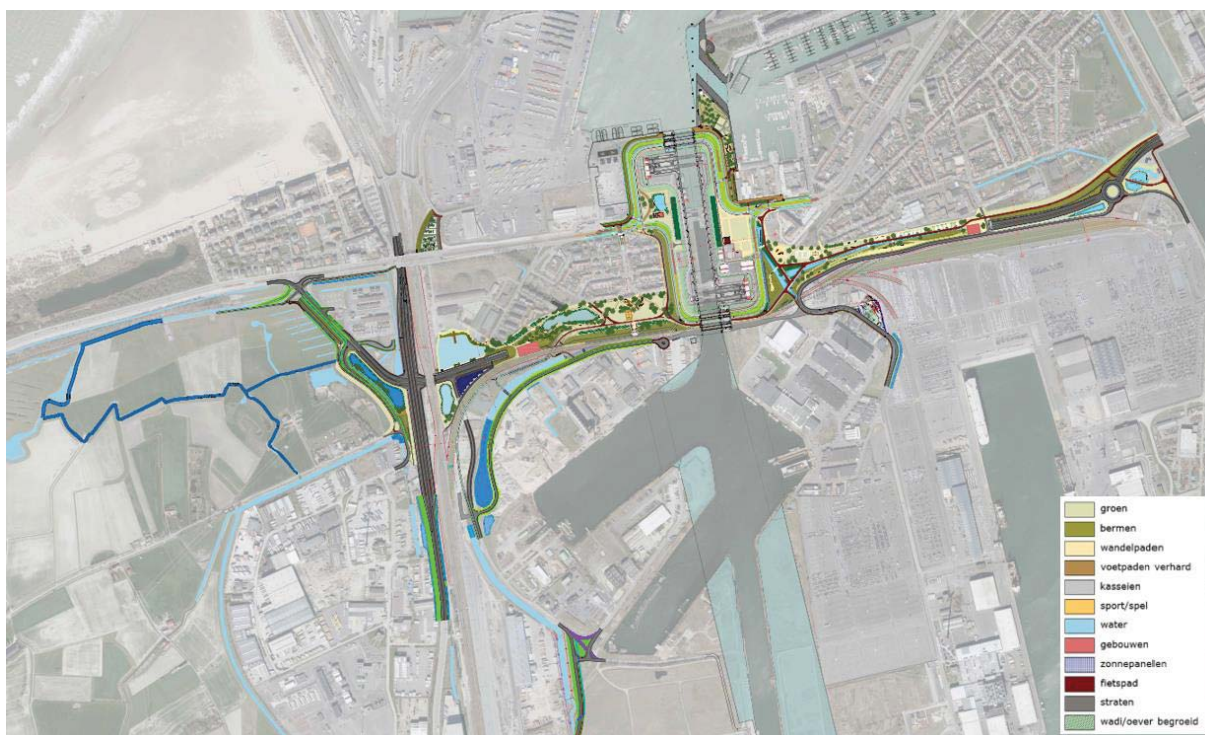
- Verkenningsfase met startbeslissing (15 juli 2016)
- Onderzoekfase met voorkeursbesluit (28 juni 2019)
- Uitwerkingsfase met projectbesluit (vanaf voorkeursbesluit)
- Uitvoeringsfase en monitoring (nog te bepalen)

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

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).

In de uitwerkingsfase is een inrichtingsalternatief gekozen en verder in detail uitgewerkt, dit zowel binnen het geïntegreerd onderzoektraject als op basis van het participatietraject. Zodoende werd het inrichtingsalternatief verder uitgewerkt en geoptimaliseerd tot het eindbeeld van het project waarin de drieledige doelstelling van het project (zie verder onder hoofdstuk 2) werd samengebracht. Hierin werden onder andere alle milderende maatregelen en projectgebonden leefbaarheidsmaatregelen opgenomen.

Onderstaande Figuur 1.1 geeft het eindbeeld van het geoptimaliseerde inrichtingsalternatief weer. Het eindbeeld vormt de basis waarvoor het Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) wordt opgemaakt.



Figuur 1.1: Eindbeeld van het geoptimaliseerd inrichtingsalternatief (status 16 maart 2023)

Het eindbeeld toont de krachtlijnen voor de uitvoering van het project en legt hierbij ook de randvoorwaarden voor uitvoering vast op basis van de effectbeoordelingen en participatie. Dit eindbeeld levert tevens de motivatie voor noodzakelijke herbestemmingen die zullen worden voorzien in het GRUP. Deze herbestemmingen zijn noodzakelijk om een decretale vergunningsbasis te leveren voor het project van de nieuwe sluis. Het GRUP maakt integraal deel uit van het kaderprojectbesluit. Het is belangrijk om in acht te nemen dat het GRUP op zichzelf moet kunnen blijven bestaan indien het complexe project niet uitgevoerd wordt. Het grafisch plan (GP) en de stedenbouwkundige voorschriften (SV) zijn zoals steeds omvattend en bevatten garanties voor de leefbaarheid en het functioneren van het gebied en de omgeving.

Het eindbeeld zoals beschreven en gevisualiseerd in het kaderprojectbesluit en ruimtelijk verankerd in het bijhorend GRUP zal de basis vormen voor de verdere vergunningverlening en realisatie van het project.

De gedetailleerde uitvoeringswijze en de exacte ligging van leidingen, fietspaden,... zijn bij opmaak van het kaderprojectbesluit nog niet gekend. De nodige bestemmingswijzigingen daartoe worden wel reeds voorzien.

Het GRUP moet deze ontwerprijheden ruimtelijk toestaan en de engagementen tot uitvoering ook bevatten (o.a. de milderende maatregelen (MM) en projectgebonden (PG) leefbaarheidsmaatregelen) daar waar nodig. De milderende maatregelen werden uitgebreid onderzocht op het vlak van ruimtebeslag, nadere engagementen en maatregelen. Een en ander wordt in het hoofddocument van het kaderprojectbesluit verder uitgewerkt (zie hoofdstuk 4). De milderende maatregelen worden, op basis van dit onderzoek, deels rechtstreeks opgenomen in het GRUP, m.n. enkel voor de maatregelen die een ruimtelijke weerslag hebben. Naast een verdere technische uitwerking van het eindbeeld zullen eveneens de nodige stappen gezet worden betreffende het beheer, de monitoring en de evaluatie van het project.

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):

7

VCRO		Waar terug te vinden
	c) het ruimtelijk veiligheidsrapport d) andere verplicht voorgeschreven of gemaakte effectenrapporten: zijn niet van toepassing voor huidig ruimtelijk uitvoeringsplan in voorkomend geval de monitoringsmaatregelen in het kader van de uitgevoerde effectbeoordelingen	www.nieuwesluiszeebrugge.be Kaderprojectbesluit, bijlage 1 – V Kaderprojectbesluit, Hoofdstuk 6
9°	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	Kaderprojectbesluit, bijlage 1 - IV
10° - 13°		Zijn niet van toepassing voor huidig ruimtelijk uitvoeringsplan
14°	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	Kaderprojectbesluit, hoofdstuk 10
15°	het rooilijnplan	Op te nemen in een volgend projectbesluit.

2 PLANDOELSTELLINGEN

2.1 KADERING BINNEN ALGEMENE PROJECTDOELSTELLINGEN NIEUWE SLUIS ZEEBRUGGE

De kernelementen uit de projectdefinitie uit het voorkeursbesluit kunnen samengevat worden in volgende projectdoelstellingen:

- Een volwaardige **NAUTISCHE TOEGANG** naar de achterhaven,
 - Voorzien van een redundante nautische toegang naar de achterhaven
 - Sluis bouwen ter hoogte van de Visart locatie
 - Verbinding van de Visartsluis met het Verbindingsdok aanpassen (Doorvaartkanaal)
 - Toegang tot de jachthaven blijven garanderen
- **NETWERKPERFORMANTIE** – alle modi = mobiliteitsdoelstellingen
 - Zorgen voor een vlotte multimodale verbinding, rekening houdend met de aanwezige omgevingsfactoren

- Het vervolledigen van het raamwerk van primaire wegen (N31 bestaande primaire weg niveau I, N350 primaire weg niveau II) door de realisatie van de Nx¹ (primaire weg niveau II)
- Voorzien in een maximale scheiding van verkeersstromen (waarbij lokaal verkeer gescheiden wordt van bovenlokaal (doorgaand) en havenverkeer) met enerzijds een ontsluitende/verzamelende en anderzijds een verbindende functie
- Met het oog op een **verbeterde LEEFBAARHEID** van de woonkernen.
 - De impact op bedrijfsvoering minimaliseren en mitigeren waar nodig
 - De lokale relaties (i.e. de verbinding tussen Zeebrugge Stationswijk en Zeebrugge Dorp) maximaal faciliteren
 - Hefboom voor woonkwaliteit en kwaliteit van de werkomgeving (o.a. aspecten hinder)
 - Landschap / ruimtelijke inpassing

Hierbij dient elke ingreep te gebeuren met aandacht voor de zeewerende functie.

Naast de hierboven vermelde doelstellingen en randvoorwaarden is ook maximaal rekening gehouden met het kunnen of moeten samenspannen met andere ingrepen die bijdragen aan de verdere ontwikkeling en optimalisatie van de werking van het havengebied en de leefbaarheid van Zeebrugge (**hefboom voor haven en regio**).

De projectdoelstellingen (zie boven) indachtig werd het inrichtingsalternatief, middels een geïntegreerd onderzoekstraject en na het doorlopen van een participatietraject, verder omgevormd/geoptimaliseerd tot een eindbeeld waarin de driedelige doelstelling van het project werd samengebracht en verankerd.

2.2 PLANDOELSTELLINGEN GRUP

Het decreet betreffende complexe projecten integreert in het projectbesluit het ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP) met de nodige effectbeoordelingen (hier het kaderprojectbesluit) en de voor het project nodige vergunningen (door middel van een of meerdere aanvullende projectbesluiten.). Het RUP regelt de bestemmingswijzigingen, noodzakelijk voor de nodige vergunningen (door middel van een of meerdere aanvullende projectbesluiten). Het bundelen van deze 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 complexe project zoals in voorgaand hoofdstuk omschreven. In het volgende hoofdstuk worden deze doelstellingen meer in detail omschreven.

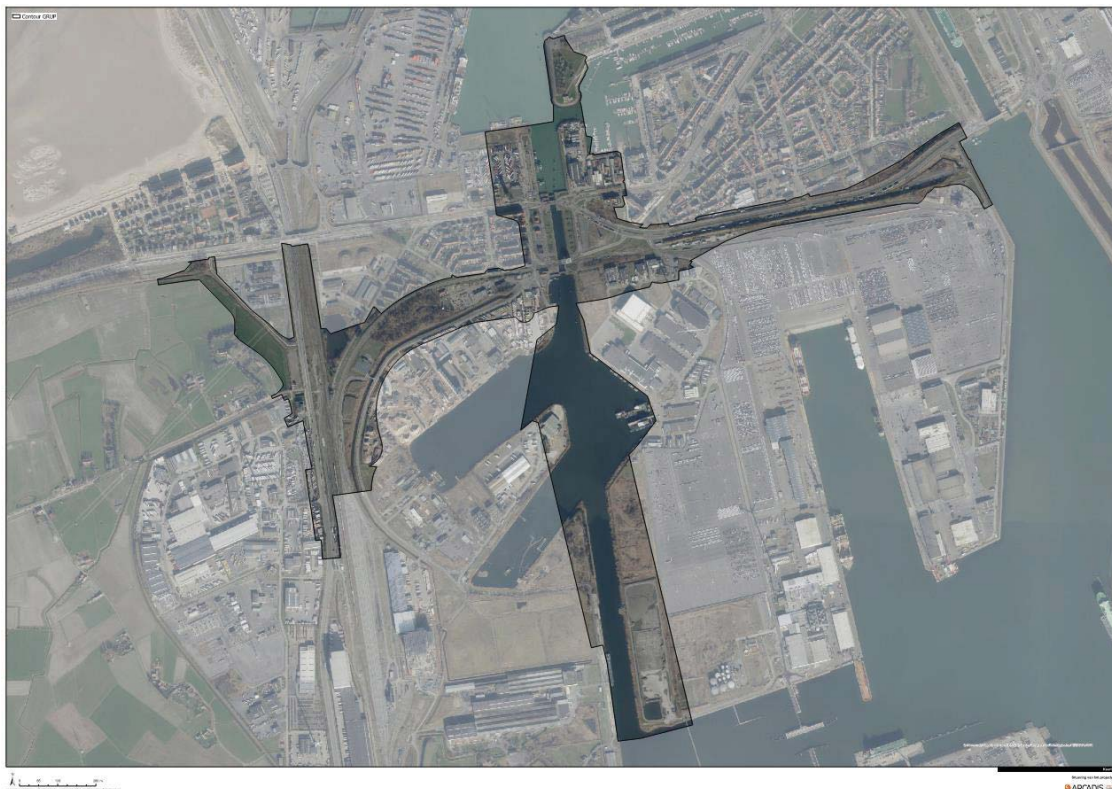
De reikwijdte van het plan dat moet opgemaakt worden, betreft maatregelen in de ruimtelijke ordening, in casu het wijzigen van de bestemming van een gebied, beperkt tot de ruimte nodig voor realisatie van het complexe project Nieuwe Sluis Zeebrugge. Dit betreft de bouw en realisatie van de nieuwe sluis, de

¹ De Nx is de nieuwe verbindingsweg (x staat voor een later toe te wijzen nummer) tussen de N31 en de N350 om het netwerk van havenwegen te vervolledigen en de vlotte verkeersafwikkeling in de haven te verbeteren. De Nx zal hierbij volgende functies vervullen:

- verbindingsas voor havenverkeer tussen de N31 en N350;
- bovenlokale verbinding tussen Blankenberge en Knokke-Heist;
- ontsluiting naar verschillende kamers in de haven.

Verdere toelichting vind je in het streefbeeld

aanpassingen aan bestaande wegenis, de bouw en realisatie van nieuwe wegenis (inclusief een tunnel) en de inpassing van de milderende maatregelen en de projectgebonden leefbaarheidsmaatregelen.



Figuur 2.1: Situering van het plangebied op luchtfoto

3 VISIE EN GEWENSTE ONTWIKKELINGSPERSPECTIEVEN

Dit hoofdstuk bevat de projectonderdelen van het eindbeeld van het complexe project die de basis vormen voor de noodzakelijke herbestemmingen die worden voorzien in het herkenbaar onderdeel dat zal gelden als (Gewestelijk) Ruimtelijk Uitvoeringsplan. Dit eindbeeld zal in een latere fase nog evolueren tot detailplannen op vergunningenniveau uitvoeringsplannen en vormt dus niet het exacte plan voor realisatie.

3.1.1 ZONE NIEUWE SLUIS

De **nieuwe sluis** wordt gebouwd ter hoogte van de bestaande Visartsluis met de as Noord-Zuid georiënteerd. Deze as is dezelfde als de as van de huidige Visartsluis. De huidige Visartsluis wordt afgebroken. De afmetingen van een sluis worden bepaald aan de hand van een zogenaamd maatgevend schip dat door de sluis moet kunnen passeren.

De **inrichting van het sluisplateau** heeft vorm gekregen rekening houdend met de noodzakelijke veiligheidsmaatregelen inzake ISPS-code (International Ship and Port facility Security Code). De ISPS-zone is afgebakend met een hekwerk. De ligging van de ISPS zone is weergegeven op onderstaande Figuur 3.1. Binnen de ISPS-zone zijn alle sluisgebouwen gelegen voor de bediening van de sluis, eveneens is er interne wegenis

voorzien en zones voor waterinfiltratie voorzien (twee langwerpige wadi's ten oosten en ten westen van de sluiskolk).



Figuur 3.1: weergave van de ISPS-zone op het eindbeeld

De zeewaartse deurkamer ligt aan de westzijde van de sluis. De landwaartse deurkamer ligt aan de oostzijde van de sluis. Ter hoogte van het sluisplateau wordt een **nieuwe oostelijke kade** aangelegd met een trappenarena gericht op de jachthaven, deze wordt langs de westzijde voorzien van een nieuwe promenade, die dan verder aansluit op een wandelpad richting Strandwijk en Zeedijk. De **Kielbanksite** wordt opnieuw ingericht voor jachthavengebonden (lokale) bedrijven.

Aan beide zijden van de sluis ontstaan er tussen de sluis en de Kustlaan vrije ruimtes. Deze vrije ruimtes zullen na de werken in eerste instantie kwalitatief afgewerkt in afwachting van hun definitieve invullingen. Een aantrekkelijke inrichting als ontmoetingsplaats voor jong en oud, ... staat voorop. Deze publieke ruimtes worden als volgt ingericht:

- Aan de westzijde blijft de huidige **watertoren** bestaan en komen er drie (nuts)gebouwen en een waterbekken/-buffering.
- In het oosten komt een **uitkijkpunt** met publieke ruimte errond.

De Kustlaan zal, in het projectgebied, enkel nog worden ingericht voor traag verkeer, lokaal bestemmingsverkeer en de kusttram. Ze loopt zowel ter hoogte van de zeewaartse als landwaartse sluisdeur over de sluis, door middel van beweegbare bruggen. Ter hoogte van de Stationswijk is voorzien in een groene berm, evenals aan de zijde van Zeebrugge-Dorp om de impact van de sluis naar de woningen toe te milderen.

In het ontwerp van de nieuwe sluis werden de nodige randvoorwaarden inzake **kustveiligheid** (bescherming tegen stormen en zeespiegelstijging) geïntegreerd in het ontwerp.

Door de realisatie van het project, dient een **nieuwe sleepboothaven** voorzien te worden. Deze zal ingericht worden ten noordwesten van de ingang van de nieuwe sluis. Onderstaande Figuur 3.2 geeft het eindbeeld weer voor de zone nieuwe sluis.



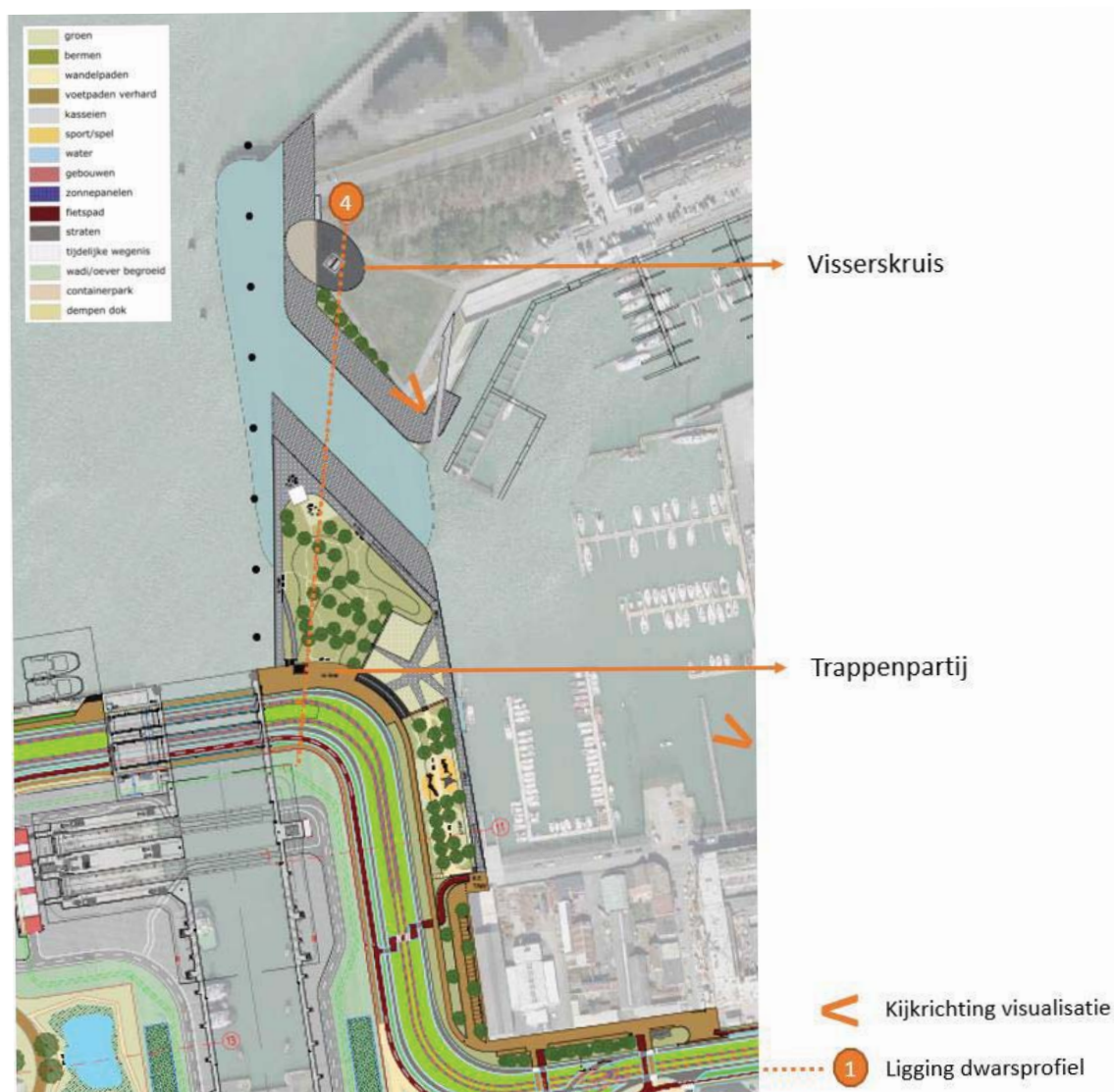
Figuur 3.2: het eindbeeld voor de zone nieuwe sluis met aanduiding ligging dwarsdoorsneden en kijkrichting visualisaties

3.1.2 ZONE NIEUWE TOEGANG JACHTHAVEN

Door de bouw van de nieuwe sluis, kan de huidige toegang tot de jachthaven omwille van nautische en veiligheidsredenen niet behouden blijven. Er komt dan ook een **nieuwe toegang tot de jachthaven** ten noordoosten van de Nieuwe Sluis.

Aan de noordoostzijde van de sluis (ten zuiden van de nieuwe toegang tot de jachthaven) wordt een **stedelijke kade** voorzien, die de link maakt naar de Tijdokstraat en de Werfkaai rondom de jachthaven. Deze zone krijgt een publiek toegankelijk karakter met richtinggevend de aanvullende functie van een publiek plein met recreatiefunctie. Via een **trappenpartij** met aanliggende helling voor rolstoelgebruikers is de zone ook vanuit het westen (zijde sluis) toegankelijk. Deze zone zal worden ingericht als een parkzone met wandelpaden en een klein plein, waar wandelaars kunnen vertoeven tussen de jachthaven en de voorhaven.

Aan de noordzijde van de jachthaventoegang zal een nieuwe plaats langs het water voor het **Visserskruis** worden voorzien met hierrond een parkzone. De **vernieuwde parkzone** rondom het Visserskruis zal kleiner zijn dan in de huidige toestand. De ruimtelijke indeling van de zone zal echter op zo'n manier hersteld worden dat de beleving van het Visserskruis gelijkaardig blijft aan die in de bestaande situatie.



Figuur 3.3: eindbeeld voor de zone nieuwe toegang jachthaven met aanduiding ligging dwarsdoorsnede en kijkrichting visualisaties

3.1.3 ZONE STATIONSWIJK

Omdat de nieuwe sluis tot voorbij de zuidelijke grens van de Stationswijk zal reiken moet de huidige spoorweg verder naar het zuiden toe worden gelegd. Hierdoor komt er nieuwe ruimte vrij ten zuiden van deze wijk. Er ontstaat een brede en langgerekte nieuwe vrije ruimte welke wordt voorzien als park- en buffergebied, een functionele **groene ruimte voor de Stationswijk**. Langs de noordzijde van de nieuwe spoorweg, ten noorden van de NX en rondom de tunnelmond wordt een groene berm of bij weinig ruimte een scherm voorzien die een verplichte **buffer** vormt **tussen de Nx en het omliggende woon- en parkgebied**. Ten oosten van deze talud wordt eveneens het tunnelgebouw voorzien welke in deze talud wordt geïntegreerd.

Tussen de nieuwe bufferberm en de Stationswijk wordt een zone ingericht met de nodige waterbuffering, parklandschap en fiets- en wandelpaden. Ten zuiden van het huidige stationsgebouw komt **park** met recreatieve voorzieningen.

Nabij de spoorlijn komt het station met een nieuw **perron** met de nodige ruimte voor reizigers (schuilgelegenheid, fietsenstalling), waarbij de nodige aandacht wordt gegeven aan toegankelijkheid, sociale veiligheid en reizigerscomfort. Ook de inrichting van een Hoppin-punt is mogelijk. Het station van Zeebrugge vergt een vlotte combimobiliteit. Alle inrichtingswerken die daarvoor noodzakelijk zijn, zijn toegelaten.



Figuur 3.4: eindbeeld voor de zone Stationswijk met aanduiding ligging dwarsdoorsnede en kijkrichting visualisaties



Figuur 3.5: Dwarsdoorsnede 7 – Site Knapen met weergave van de Nx in open U-bak en nieuwe sporen

Er komt tevens een duidelijke en veilige **wandelverbinding richting site Knapen**. Ten zuiden van site Knapen, in de ontstane vrije ruimtes tussen de nieuwe spoorlijnen, de Nx en wegenis, wordt een **zone voor zonnepanelen** (zie Figuur 3.6) voorzien evenals **ruimte voor waterbuffering**. Ten zuiden loopt een onderhoudsweg naar het transformatorstation.

De huidige vijver ten zuiden van park Knapen wordt gedeeltelijk ingenomen door de Nx. Het verlies aan wateroppervlak wordt gecompenseerd onmiddellijk ten oosten van de vijver alsook ten zuiden van de Nx.

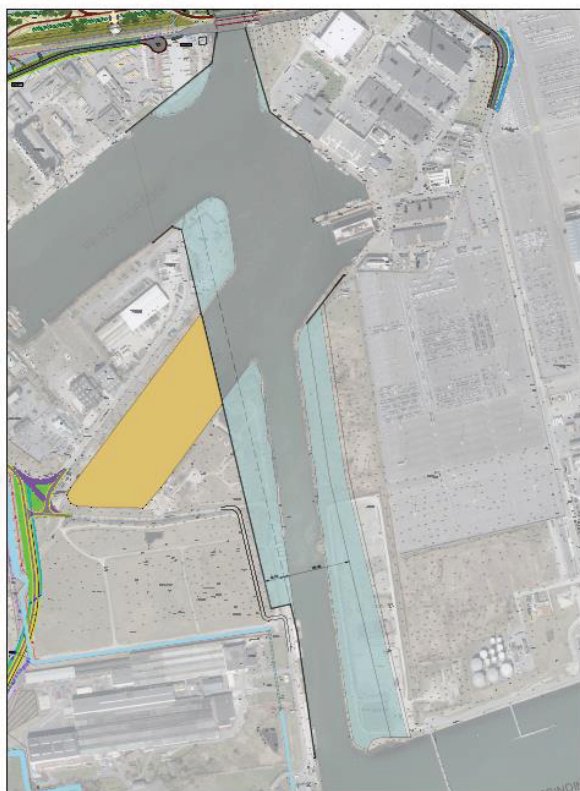


Figuur 3.6: Ligging van de zonnepanelen ten zuiden van de site Knapen en Nx

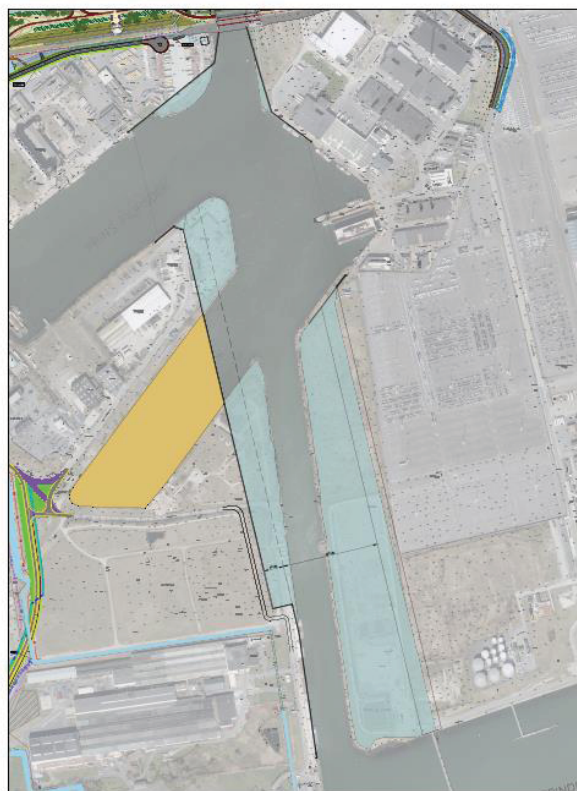
3.1.4 ZONE ACHTERHAVEN: DOORVAARTKANAAL, OUD-FERRYDOK EN KAAI Q

- Het bestaande **Doorvaartkanaal**, dat het Verbindingsdok verbindt met de huidige Visartsluis, wordt omwille van nautische redenen verbreed. Hierdoor is het noodzakelijk dat een deel van de bestaande bestemming (Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, met overdruk "reservatiegebied voor waterweginfrastructuur") wordt opgeheven. Het betreffen zones die aansluiten op het Doorvaartkanaal ter hoogte van:
- De zone tussen het Oud-Ferrydok en het Prins Filipdok;
 - De zuidelijke aansluiting naar de achterhaven;
 - De zone net ten zuiden van de nieuwe sluis;
 - De zone Zeematex/Carcake(/Gaverbel) (ten westen van het Doorvaartkanaal);
 - De zone GRC (ten oosten van het Doorvaartkanaal);
- Eerst wordt het Doorvaartkanaal, weliswaar in twee fases, verdiept over zijn volledige lengte. In een eerste fase (links) wordt het bestaande Figuur 3.7 toont de verbreding van het Doorvaartkanaal. Op lange termijn wordt het Doorvaartkanaal aangepast zodat de grootste schepen alternerend dit traject kunnen bevaren. Op lange termijn wordt het Doorvaartkanaal geoptimaliseerd zodat de grootste schepen kunnen kruisen.

Doorvaartkanaal korte termijn



Doorvaartkanaal lange termijn



Figuur 3.7: weergave verbreding Doorvaartkanaal van het geoptimaliseerd inrichtingsalternatief (links), inclusief de zone die pas in een latere fase zal verbreed en verdiept worden (rechts)

Het **Oud-Ferrydok** (geel gekleurd op bovenstaande figuur) zal binnen het project **gevuld** worden tot het peil van de omgevende terreinen en dit **met grond die vrijkomt in het kader van de uitvoering van de werken ter realisatie van het complexe project**. Tijdens de werken zullen, al dan niet tussentijds, grond en/of baggerspecie worden gestockeerd in het Oud Ferry dok. Het verder ontwikkelen van deze terreinen (Oud Ferry dok) maakt geen deel uit van het project. Circa 400.000 m³ van het vrijgekomen grondverzet in functie van de sluis zal dus ter plaatse kunnen gebruikt worden en moet dus niet afgevoerd worden. Op de kop van het Oud-Ferrydok zal een nieuwe kaaimuur gebouwd worden.

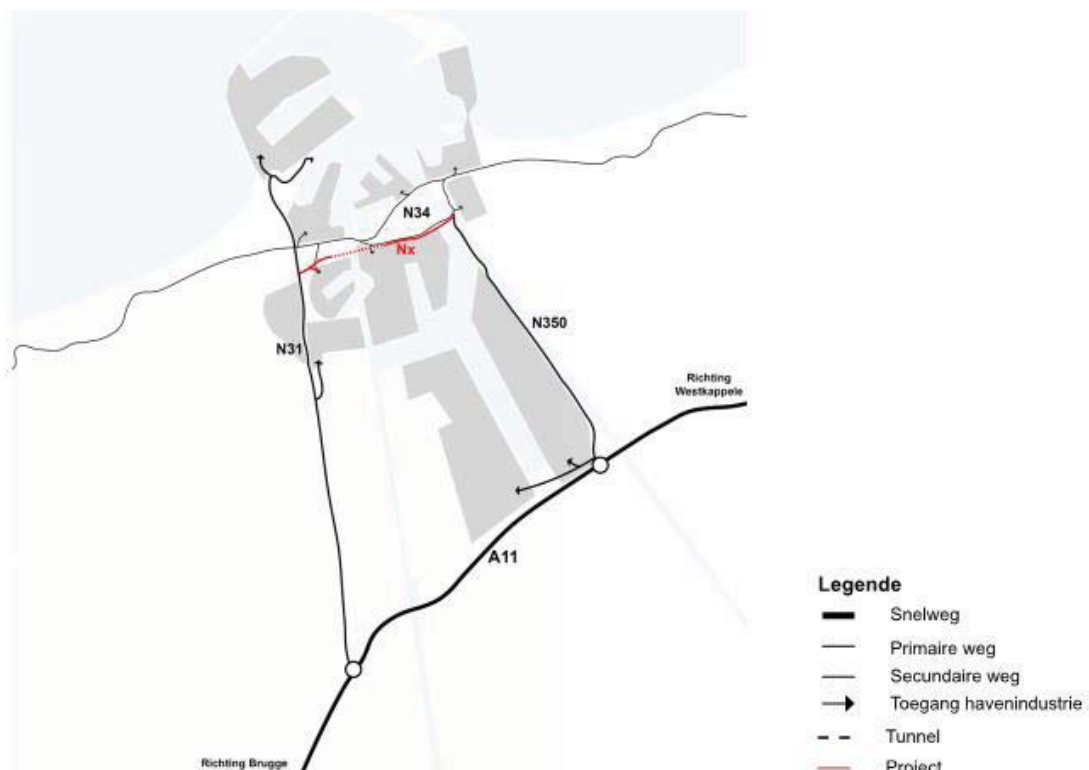
Als onderdeel van de bouw van de nieuwe sluis en de verbreding van het Doorvaartkanaal zullen **kaaimuren gesloopt en opnieuw gebouwd worden**, o.a. aan de Vismijncluster, in zone ten noorden van het Prins Filipsdok en langs het Doorvaartkanaal. De nieuwe kaaimuren worden weergegeven op onderstaande Figuur 3.8 in blauw. Ter hoogte van het Verbindingsdok zal enkel aan de westzijde een commerciële kaaimuur (**zogenoemde Kaai Q**) worden aangelegd. De oostzijde wordt uitgevoerd met een oever (groen op onderstaande Figuur 3.8).



Figuur 3.8: Weergave van de ligging van de nieuwe kaaimuren (blauw) o.a. aan de Vismijncluster, in zone ten noorden van het Prins Filipisdok en langs het Doorvaartkanaal. Ter hoogte van het Verbindingsdok zal enkel aan de westzijde een commerciële kaaimuur (zogenoemde Kaai-Q - geel) worden aangelegd. De oostzijde wordt uitgevoerd met een oever (groen).

3.1.5 ZONE WEGENIS: NIEUWE TUNNEL NX

De nieuwe verbindingsweg **Nx** wordt aangelegd tussen de N31 Baron de Maerelaan en de N350 Alfred Ronsestraat (Havenrandweg-Oost), dit om het netwerk van havenwegen op niveau 1 (dit zijn de wegen die de ontsluiting naar het hoofdwegenet verzorgen) te vervolledigen en de vlotte verkeersafwikkeling te verbeteren. Momenteel maken de N34 (Kustlaan, Isabellalaan) en N34a (Kustlaan tussen huidige Visartsluis en Vandammesluis) deze verbinding. De Nx moet een deel van de huidige functie van de N34 en N34a overnemen. Het doel is om het lokale verkeer zoveel mogelijk te scheiden van het andere verkeer. Het doorgaand verkeer en havenverkeer zullen uit de doortocht Zeebrugge (N34) worden geweerd, door een aantrekkelijk alternatief (Nx) te bieden. Na realisatie van de Nx, kan de N34 (Kustlaan) ingericht worden met een grotere aandacht voor verkeersveiligheid en leefbaarheid.



Figuur 3.9: Ligging nieuwe verbindingsweg Nx (rood) binnen het bestaande netwerk voor verkeersafwikkeling (zwart)

De tunnel van de Nx wordt aangelegd onder de brugkelders. Er worden geschrante tunnelmonden voorzien en ook verhoogde schermen en bermen na de uitgang van de tunnelmond. Het voorzien van bermen en schermen aan de tunnelmond kan zorgen voor een milderend effect ten aanzien van de luchtkwaliteit en is vereist vanuit de effectbeoordeling.

3.1.6 ZONE WEGENIS: WESTELIJKE ONTSLUITING

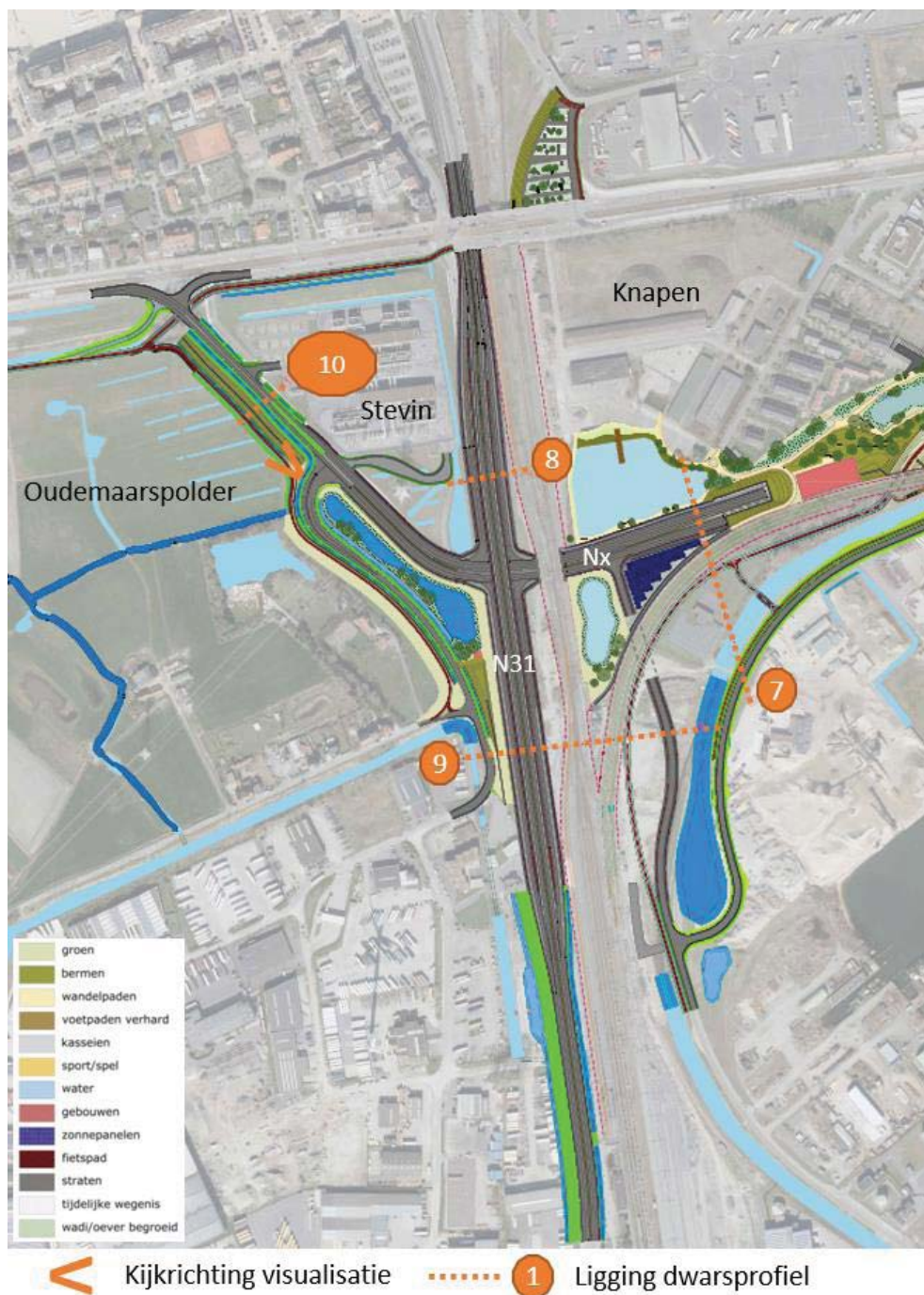
De westelijke ontsluiting NX/N31 wordt gerealiseerd door een verkeerslichten geregeld kruispunt (VRI). Deze bevindt zich onder de doorgaande weg N31 voorhaven-Brugge (niveau -1). Het havenverkeer kan via de VRI rechtstreeks op de nieuwe Nx, de N350, de voorhaven, de transportzone en de achterhaven-west en naar de Alfred Ronsestraat (N350). Dit leidt tot een vlotter havenkeer.

De ontsluiting van de N31 (Brugge-Voorhaven) van en naar de Kustlaan (N34) wordt voorzien via een nieuwe **schuine doorsteek ten oosten van de bestaande site Stevin**. Deze schuine doorsteek zal rechtstreeks aantakken op het VRI-kruispunt. Op de N34 zal het doorgaand verkeer (komende van Blankenberge) geleid worden via deze nieuwe tak naar het VRI-kruispunt en is de afslag naar Zeebrugge Dorp ondergeschikt. Het doorgaand verkeer tussen Blankenberge en Knokke-Heist sluit vervolgens via de VRI aan op de nieuwe Nx in plaats van via de Kustlaan (N34) waardoor de Kustlaan wordt ontlast. Hierdoor wordt de stroom Blankenberge-Knokke maximaal via de Nx geleid met de kleinste omrijfactor en wordt het gebruik van de Kustlaan ontmoedigd (een belangrijke projectdoelstelling). De aansluiting van de N34 met de New Yorklaan dient hierbij niet te blijven bestaan wat de verbondenheid tussen de Strandwijk en de site Knapen/Stationswijk ten goede komt. De ligging van de aansluiting langs de site Stevin aan de rand van de Oudemaarspolder heeft,

naast de voordelen van een verbeterde verkeerskundige afwikkeling van het doorgaand verkeer Oost-West over de VRI ook voordelen naareen goed leesbare verbinding naar de Kustlaan en de afwikkeling van het verkeer komende uit de westelijke voorhaven naar de Transportzone. Omwille van de beperkte ruimte tussen de Stevinsite en de spoorwegbundel ten oosten is een bijkomende weginfrastructuur hier niet inpasbaar en moet deze verbinding aan de westzijde van de Stevinsite liggen.

Er is bijkomend ook voorzien in een afslag naar de zone voor nutsvoorzieningen aangezien onderhoudsvoertuigen dit gebied moeten blijven kunnen bereiken. De huidige toegangsweg zou worden opgebroken voor de aanleg van de Stevinweg waardoor er een nieuwe aansluiting dient te worden voorzien.

De doorsteek loopt gedeeltelijk door een signaalgebied (kenmerk SG-R3-BPO-07). Het effectief overstromingsgevoelige deel van het signaalgebied (gegevens 2017) is gelegen in het zuiden van dit signaalgebied. De doorsteek heeft hier geen impact op. Volgens de recente overstromingskaarten (2021) bestaat een mogelijkheid op pluviale overstroming. Via de gewestelijke hemelwaterverordening en de watertoets zal in een voldoende waterbuffer worden voorzien. In het eindbeeld is reeds berekend welke ruimte er nodig zou zijn voor deze waterbuffering en is deze ook voorzien (zie eindbeeld).



Figuur 3.10: het eindbeeld voor de westelijke ontsluiting met aanduiding ligging dwarsdoorsnedes en kijkrichting visualisaties

Langs de schuine doorsteek langs de site Stevin is ook ruimte voorzien voor fietsers, voetgangers en een bufferende groenberm. Ter hoogte van de aansluiting met de Kustlaan zal een fietstunnel worden voorzien voor de fietssnelweg F34.

In functie van de aansluiting van deze Stevinweg op de Kustlaan, de fietstunnel van de F34 die hiermee kruist, de bijkomende afslag ten behoeve van de bereikbaarheid van de Fluxys site en een deel van het fietspad langs

de Kustlaan wordt een beperkt deeltje van het VEN-gebied ingenomen. Er is geen ontwerp voor de Stevinweg en fietstunnel mogelijk dat het VEN-gebied volledig vrijwaart. Er is in het kader van het eindbeeld wel gezocht naar de meest compacte optie, dewelke nu voorligt. Daarnaast is het deel van het VEN-gebied waar het ruimtebeslag optreedt, heden in gebruik als piekparking tijdens de zomermaanden. De natuurwaarden van deze zone zijn zeer gering, als gevolg van betreding door personen en voertuigen, aangebrachte (half)verharding en kort houden van het aanwezige grasland. Het onderdeel bos, dat permanent zal verdwijnen, wordt gekenmerkt door Japanse duizendknoop (exoot). Het ruimtebeslag op aangeduid VEN-gebied zal worden gecompenseerd in het Provinciedomein Zeebos, aansluitend aan het huidige VEN-gebied, aan de andere zijde ervan (zie verder, hoofdstuk 4.4)



Figuur 3.11: Ligging van de fietstunnel en de bijkomende afslag naar de Fluxys site ter hoogte van het kruispunt Stevinweg en de Kustlaan

De **aansluiting van de New Yorklaan met de N34 wordt geknipt voor het reguliere verkeer** (er blijft doorgang mogelijk voor sporadisch gebruik door hulpdiensten, speciaal uitzonderlijk vervoer en in geval van calamiteiten). Dit zorgt er ook voor dat de Strandwijk en site Knapen beter met elkaar kunnen verbonden worden voor fietsers en voetgangers. Eveneens wordt de westelijke ventweg gesloten voor gemotoriseerd verkeer.



Figuur 3.12: Weergave rechts: aansluiting van de New Yorklaan met de N34 (wordt geknipt voor het reguliere verkeer). Eveneens wordt de westelijke ventweg gesloten voor gemotoriseerd verkeer (links).

Voor de realisatie van het complexe project, meer bepaald voor bovenvermeld kruispunt van de Kustlaan richting het verkeerslichten geregeld kruispunt (Stevin-weg), zal een inname gebeuren van een deel van de seizoensparking D langsheen de Kustlaan. Ter compensatie van dit verlies, wordt een nieuwe parking voorzien in de oksel van de New-Yorklaan. Deze nieuwe parking wordt enkel ontsloten via de Kustlaan (N34).



Figuur 3.13: Aanduiding huidige seizoensparking en nieuwe parking (gedeeltelijke compensatie inname huidige seizoensparking)

Door de optimalisatie van een ovonde naar een verkeerslichten geregeld kruispunt werd de **aansluiting naar de Transportzone** ook opnieuw ontworpen. Om een veilige aansluiting te kunnen voorzien voor het (vracht)verkeer en om de nodige bochtstralen te kunnen garanderen is de aansluiting noordelijk opgeschoven. Geluid afkomstig van deze nieuwe infrastructuur zal gemilderd worden naar woningen aan de Evendijk-west

toe. Hiertoe worden bermen en, waar door plaatsgebrek niet mogelijk, schermen voorzien aan Stevinweg en aantakking op de N31. De afscherming loopt vanaf de aansluiting van het bedrijventerrein (Transportzone) aan de Karveelstraat tot aan de Kustlaan. Tussen de aansluitingsweg naar de Karveelstraat en de Stevinweg wordt de restruimte benut voor waterbuffering. Het scherm vormt tevens een buffer tussen poldergebied en havengebied.



Figuur 3.14: Ligging aansluiting VRI naar Transportzone. Tussen de aansluiting en Evendijk-West worden maatregelen voorzien voor het milderen van geluid.

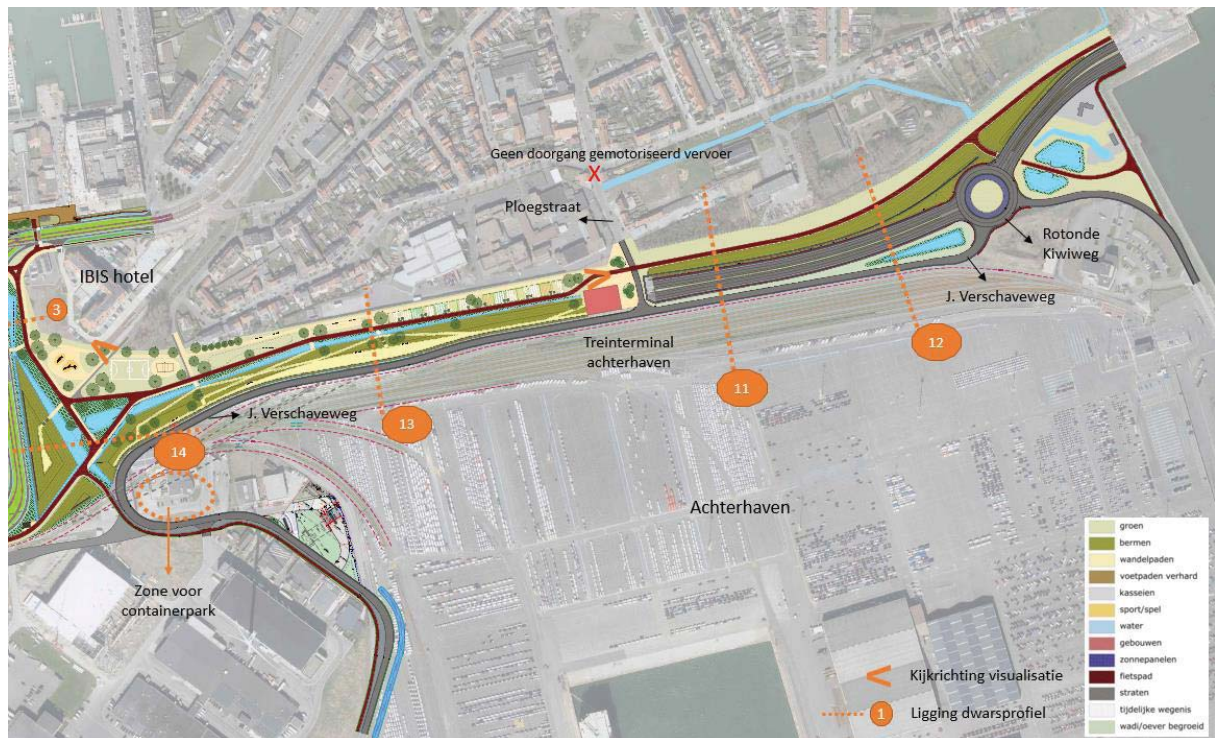
3.1.7 ZONE WEGENIS: OOSTELIJKE ONTSLUITING

De oostelijke ontsluiting verloopt als volgt. Eens uit de tunnel Nx, komt alle verkeer op het maaiveldniveau op een rotonde (Ronde Kiwiweg) ten oosten van de Ploegstraat en westen van de huidige Vandammesluis. De Kiwiweg wordt opnieuw aangesloten via de **nieuwe rotonde “Kiwiweg”** op de Nx.

De kaaien in de centrale achterhaven worden ontsloten via een **parallelweg (J. Verschaveweg)** langs de Nx die aansluit op de rotonde. Deze parallelweg bevindt zich ten zuiden van de Nx. Door de J. Verschaveweg ten zuiden van de Nx te voorzien, is er voldoende ruimte voor de aanleg van buffergebied met mogelijkheden voor recreatief medegebruik aan de zijde van de woningen. Deze parallelweg **kruist de spoorweg gelijkvloers** richting achterhaven.

In deze zone wordt langs de **noordzijde van de Nx een talud** voorzien die een groene buffer vormt tussen havengebied en woon- en recreatiegebied. Dit talud volgt de wegenis langs de sluis, zodat de speelruimte afgeschermd wordt van het sluisplateau. Het fietspad wordt achter het talud gepositioneerd i.f.v. comfort en relatie met de parkruimte. Er is tevens een **fietsverbinding voorzien richting de achterhaven**. Deze fietsverbinding is gelijkvloers. Op deze locatie wordt ook veel waterbuffering voorzien en kan er tussen het water gereden worden. In de parkzone worden verder ook een fietsostrade, volkstuintjes en wandelpaden voorzien.

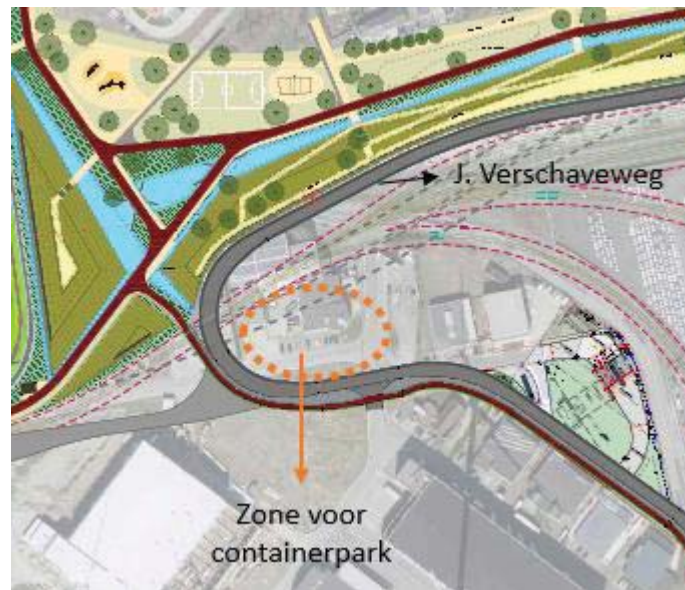
Een belangrijke ruimte is tevens de **zone ten zuiden van het Ibis-hotel**, die aansluit bij de woningen van Zeebrugge Dorp. Deze ruimte wordt ingericht als een recreatieve ruimte met speel- en zitvoorzieningen.



Figuur 3.15: het eindbeeld voor de oostelijke ontsluiting met aanduiding ligging dwarsdoorsneden en kijkrichting visualisaties

Tijdens de bouwfase zal over de concessiezone van ICO een tijdelijke werfweg worden voorzien.

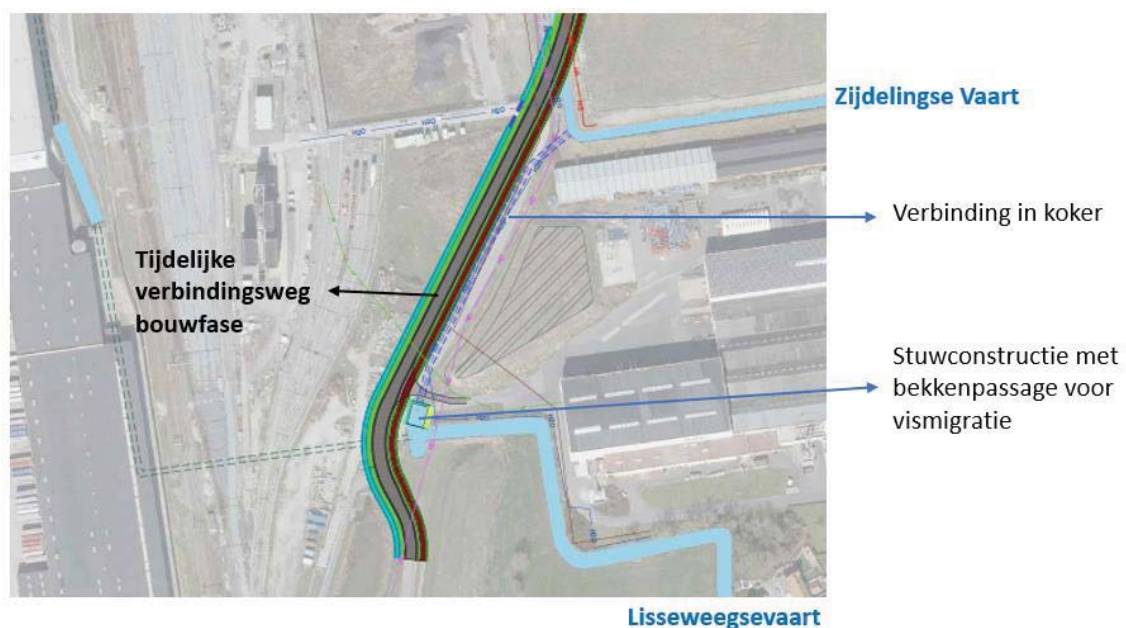
De Nx en de parkzone komen te liggen op de huidige locatie van het containerpark. Hiertoe wordt in de achterhaven de mogelijkheid voorzien voor **herlokalisatie van het containerpark**. Het containerpark is dan bereikbaar via de J. Verschaveweg.



Figuur 3.16: Indicatieve ligging/ zone voor herlokalisatie containerpark

3.1.8 ZONE WULFSBERGE

Vermits de doorsteek ter hoogte van Evendijk-West verdwijnt, wordt de stromingsrichting van de Lisseweegsevaart omgedraaid vanaf Evendijk-west, door de Transportzone, naar de doorsteek t.h.v. Wulfsberge. Hiertoe wordt de verbinding tussen de Lisseweegsevaart en de Zijdelingse Vaart verplaatst van het stuwcomplex aan Evendijk-west (in de bestaande situatie), naar de doorsteek aan AGC (Figuur 3.17). Op deze locatie zal er i.k.v. het complex project **een stuw gerealiseerd** worden, inclusief de nodige maatregelen (bekkenpassage) in kader van vismigratie (zie onder 5.2.9). De verbinding tussen de Lisseweegsevaart en de Zijdelingse Vaart wordt **ingekokerd**.



Figuur 3.17 : Overzicht van ingrepen ter hoogte van de zone Wulfsberge

In deze zone wordt eveneens de tijdelijke verbindingsweg aangelegd tussen Wulfsberge en de Blondeellaan ten behoeve van de werken. Deze weg blijft gedurende de volledige aanlegfase in gebruik.

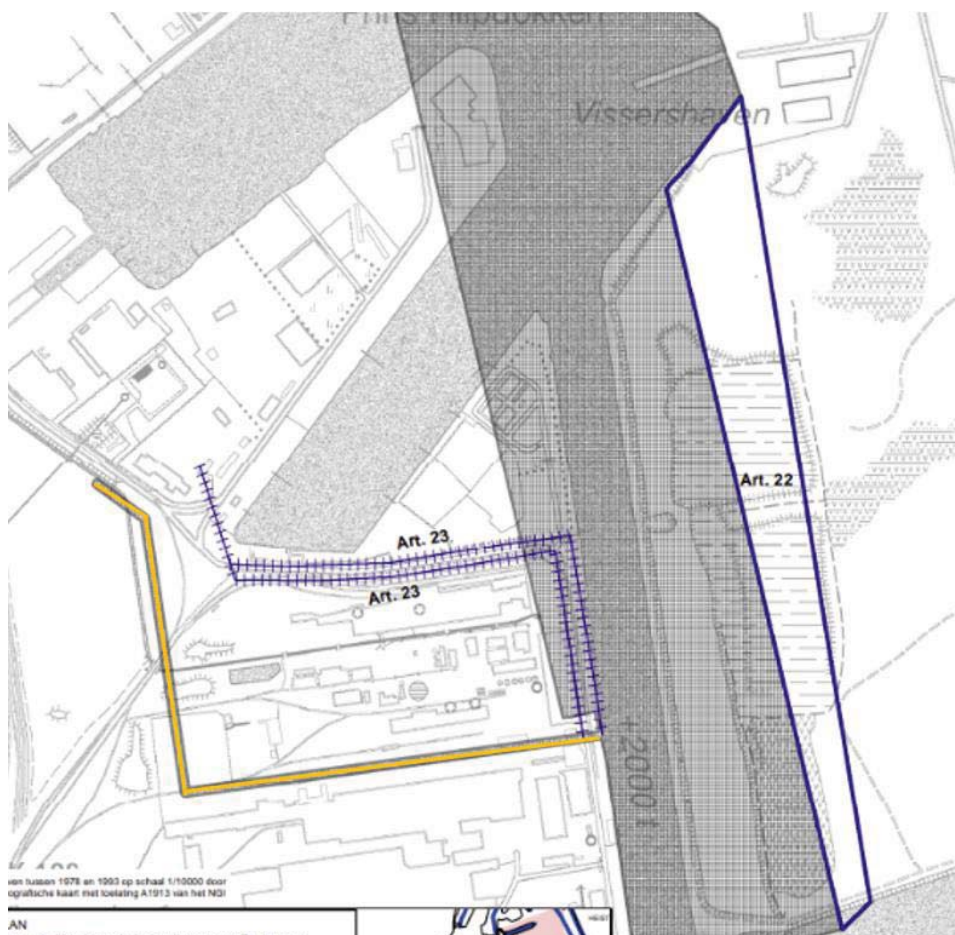
3.1.9 WIJZIGINGEN IN DE WATERHUISHOUDING

Door de aanleg van de sluis en de nieuwe wegenis dienen een aantal waterlopen gekruist of verlegd te worden. Zo zullen er aanpassingen aan o.a. de Lisseweegsevaart, de Graaf Jansader en de Sint Jansader nodig zijn. Ook is er ten gevolge van het project een gedeeltelijke inname van het signaalgebied Oudemaarspolder en overstromingsgevoelige gebieden die gecompenseerd zullen worden.

Deze wijzigingen vallen buiten de scope van het RUP, er zijn geen bestemmingswijzigingen nodig.

3.1.10 WIJZIGINGEN LEIDINGSTRATEN

Het enkelvoudige leiding tracé aangeduid in het GRUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge gelegen langs de Lisseweegse steenweg en parallel aan het Doorvaartkanaal (art 23 op onderstaande Figuur 3.18) kan niet meer blijven bestaan omwille van de verbreding van het Doorvaartkanaal en wordt daarom opgeheven. De leidingen zullen voorzien worden net ten noorden van AGC.



Figuur 3.18 : Weergave van de op te heffen leidingstraten (art 23) en indicatieve ligging van de nieuwe leidingstraat ten noorden van de glasfabriek AGC (geel).

4 VERTALING NAAR HET GRAFISCH PLAN

Aan de hand van de resultaten van het actorenoverleg, het ruimtelijk ontwerp, Milieueffectbeoordeling (MEB) Deel 1 alternatieven uitwerkingsfase, de beoordeling van programmaonderdelen, cumulatieve effecten en na afweging van mogelijke conflicten werd een planonderdeel uitgewerkt dat zal gelden als gewestelijk RUP bestaande uit een grafisch plan en stedenbouwkundige voorschriften.

Als basis voor de opmaak van het grafisch plan werd gebruik gemaakt van het Grootchalig Referentiebestand of Basiskaart Vlaanderen (GRB) versie 5/12/2022. De bestaande bestemmingsplannen werden als onderlegger gebruikt om de bestemmingsgrenzen te bepalen zodat deze logisch op elkaar aansluiten binnen wat nodig is naar herbestemming toe, maar ook de ruimte-inname van de projectonderdelen bepaalt mee hoe de bestemmingsgrenzen worden vastgelegd. Deze grenzen vallen niet (altijd) samen met de GRB-grenzen.

Voor het voorgenomen planonderdeel zal, waar mogelijk, voor de stedenbouwkundige voorschriften uitgegaan worden van de typevoorschriften zoals opgenomen in het 'Besluit van de Vlaamse Regering van 11 april 2008 tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen', aangevuld met specifieke voorschriften in het kader van de integratie van Milderende maatregelen en Projectgeïntegreerde leefbaarheidsmaatregelen.

In de stedenbouwkundige voorschriften kunnen ook kwalitatieve eisen worden opgenomen en bijzondere aandachtspunten bij de beoordeling van de omgevingsvergunningen, voor zover deze tot ruimtelijke ordening behoren. Het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften moeten voor de burger en de vergunningverlenende overheid eenduidig, toetsbaar en verifieerbaar zijn.

Naast de effectieve bestemmingswijzigingen kunnen ook bestemmingen in overdruk of symbolen in overdruk in het plan worden opgenomen. Deze bestemmingen of symbolen in overdruk wijzigen de grondbestemming niet, maar voegen elementen toe aan deze grondbestemming.

4.1 OVERZICHT BESTEMMINGEN

Zone nieuwe sluis	– Gebied voor waterweginfrastructuur – Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur – Overdrukzone: Bufferzone – Overdruk: Zone voor toelaatbare bebouwing en infrastructuur – Symbolische overdruk: Verbinding voor langzaam verkeer – Overdruk: Zone voor tijdelijke werfzone
Zone nieuwe toegang jachthaven	– Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur – Gebied voor waterweginfrastructuur – Gebied voor jachthavengebonden bedrijven – Parkgebied – Afbakening Zeehavengebied en wijziging afbakeningslijn Zeehavengebied – Symbolische overdruk: Visserskruis

Zone Stationswijk	– Parkgebied – Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven – Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur – Overdrukzone: Bufferzone – Overdruk: Zone voor tijdelijke werfzone – Symbolische overdruk: Verbinding voor langzaam verkeer – Afbakening Zeehavengebied en wijziging afbakeningslijn Zeehavengebied
Zone achterhaven: Doorvaarkanaal, Oud-Ferrydok en kaai Q	– Gebied voor waterweginfrastructuur – Op te heffen reservatiegebied voor waterweg
Zone wegenis: nieuwe tunnel Nx	– Overdrukzone: Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur
Zone wegenis: westelijke ontsluiting	– Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur – Gebied voor spoorinfrastructuur – Overdruk: Bufferzone – Overdruk: Zone voor tijdelijke werfzone – Overdruk: Zone voor beperkte bouwmogelijkheden – Symbolische overdruk: Verbinding voor langzaam verkeer – Leidingenstraat – Hoogspanningsleiding – Afbakeningslijn Zeehavengebied en wijziging afbakeningslijn Zeehavengebied
Zone wegenis: oostelijke ontsluiting	– Gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur – Parkgebied – Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven – Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen – Overdruk: Bufferzone – Overdruk: Zone voor tijdelijke werfzone – Symbolische overdruk: Verbinding voor langzaam verkeer – Afbakeningslijn Zeehavengebied en wijziging afbakeningslijn Zeehavengebied
Zone Wulfsberge	– Leidingenstraat – Op te heffen enkelvoudige leiding
Wijzigingen in de waterhuishouding	Deze wijzigingen vallen buiten de scope van het RUP, er zijn geen bestemmingswijzigingen nodig.

4.2 TOELICHTING BIJ BESTEMMINGEN

4.2.1 Bestemmingszones

4.2.1.1 Gebied voor waterweginfrastructuur (art. 10)

Deze herbestemming is noodzakelijk om de sluis, het Doorvaartkanaal en aanhorigheden te realiseren.

Dit betreft alle waterweginfrastructuur en aanhorigheden inclusief de nieuwe **zeesluis** en dokken zelf. Ook de zogenaamde ISPS-zone behoort tot deze bestemming. Alles wat strikt tot de ISPS-zone wordt gerekend, m.n. alles wat binnen de omheining van het gebied valt, is opgenomen binnen deze zone. Externe toegangswegen tot de ISPS-zone, buiten de omheining, vallen dus bijvoorbeeld niet onder deze bestemmingszone.

Door de wijziging van de toegang tot de **jachthaven** is ook deze zone meegenomen tot op de kadegrens. Ter hoogte van de toekomstige zone voor jachthavengebonden bedrijven zijn twee kleinere zones eveneens bestemd als waterweginfrastructuur omdat dit overeenkomt met de huidige en toekomstige jachthavenkade.

In de **achterhaven** werd ook een zone als dusdanig bestemd, waar voorheen de bestemming 'gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven' met overdruk 'reservatiegebied voor waterweginfrastructuur' van toepassing was. Dit omvat de zone waar de verbreding van het Doorvaartkanaal zal gebeuren. Aan de oostzijde is een beperkt gedeelte tot de kade ter hoogte van de visveiling eveneens binnen deze bestemming opgenomen aangezien dit vandaag reeds waterweginfrastructuur is en dit ook zo zal blijven. Verder aan de oostzijde en ook aan de westzijde is de grens bepaald door de breedte die het nieuwe Doorvaartkanaal nodig heeft. Ter hoogte van het Prins-Filipsdok is een logische rechte lijn getrokken tot waar de kaaïen zullen worden aangepast bij de werken. Dit wil zeggen dat voor het Prins-Filipsdok op zich de huidige bestemming (Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven, met als overdruk "reservatiegebied voor waterweginfrastructuur") blijft gelden. Bij uitbreiding blijft ook voor het overige omliggende gebied de overdruk 'reservatiegebied voor waterweginfrastructuur' gelden omdat dit buiten de scope van het complexe project valt. Het Oud-Ferrydok, dat gebruikt zal worden om op te vullen met grond, die vrijkomt bij de realisatie van het complexe project, is niet opgenomen in de herbestemming omdat een herbestemming niet noodzakelijk is om deze werken uit te voeren.

4.2.1.2 Gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur (art. 11)

De infrastructuur die nodig is voor de wegenis (zowel boven- als ondergronds) en aanhorigheden van de Nx en de spoorwegen ten zuiden van de Stationswijk en Zeebrugge-Dorp worden herbestemd tot gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur. Ruimte voor op- en afritten, kruispunten, rotondes en dergelijke als onderdeel van de Nx zit hier eveneens in vevat. Onder aanhorigheden bedoelen we ook de ruimte die nodig is voor geluidsbuffers, technische gebouwen, dienstwegen, bermen in het algemeen, ... Het tracé van de spoorweg tussen de noord-zuid lopende as tussen Brugge en Zeebrugge-strand en de achterhaven ten zuiden van Zeebrugge-dorp zit hier eveneens in vevat omdat de spoorweg en Nx-infrastructuur hier als één bundel beschouwd kan worden. Voor het ondergrondse deel van de Nx wordt een aparte overdrukzone voorzien. Ook fietspaden zitten vevat in deze bestemmingszone.

De afbakening verloopt als volgt:

- Voor de westelijk gelegen bestemmingszone: de ruimte ten zuiden van de Venetiëstraat waarbij de bestemmingsgrens met het BPA Stationswijk bepalend is, naast de grens van het eindbeeld; hier wordt alle ruimte opgenomen die nodig is voor de Nx en de spoorweg incl. geluids- en waterbuffering. Richting de sluis wordt een zone die strikt ingericht wordt als parkruimte, en dus geen bufferende functie heeft, niet opgenomen in deze bestemmingszone. De ruimte waarin geluids- en waterbuffering ingericht wordt, is ook mogelijk voor recreatief medegebruik en loopt over in het parkgebied ten noorden van het nieuw te voorziene opstapplaats voor de trein. Ter hoogte van de Kustlaan wordt eveneens een grens getrokken om dan aan de zuidkant van de bestemmingszone de grens te bepalen op basis van de ligging van de spoorweg incl. berm. Ter hoogte van de noord-zuid lopende spoorweg buigt de bestemmingszone af naar het noorden toe. De betreffende spoorweg is in een andere bestemmingszone gevoegd. De grens tussen beide zones is bepaald door de afsluiting en luchtfoto. Tot slot bepaald de grens van het eindbeeld ter hoogte van de site Knapen ook hier de bestemmingsgrens om verder aan te takken op de grens ten zuiden van de Venetiëstraat.
- Aan de oostzijde van de nieuwe sluis wordt de noordelijke grens van de bestemmingszone eveneens bepaald door de uiterste grens van de ruimte die nodig is voor buffering. De aansluiting met de Ploegstraat wordt eveneens meegenomen, waarna verder naar het oosten toe de grens van het eindbeeld bepalend is. Ter hoogte van de Vandammesluis wordt eveneens de grens van het eindbeeld gevolgd. De zuidelijke grens van de bestemmingszone wordt bepaald door de ruimte die nodig is voor de infrastructuur en aanhorigheden. De spoorwegenbundel ten zuiden van Zeebrugge-dorp wordt niet opgenomen. Tussen de Ploegstraat en de Kustlaan wordt de zuidelijke grens bepaald door de grens van de Nx-tunnel.

4.2.1.3 Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur (art. 8)

De zone van de wegenis en de aanhorigheden rondom de nieuwe sluis, de N34, Stevinweg, bepaalde delen van de Nx, de Kustlaan alsook alle toeleidende lokale wegen binnen het plangebied, met uitzondering van de haveninterne wegen, behoren tot deze bestemmingszone. In tegenstelling tot art. 11 is hier geen spoorweginfrastructuur voorzien of toegestaan (traminfrastructuur wel).

De afbakening wordt bepaald door de begrenzing van het eindbeeld en de grens van de bestemmingszones i.f.v. spoorwegbundel alsook de waterweginfrastructuur, Parkgebied en gebied voor jachthavengebonden bedrijven. Voor de afbakening van die betreffende zones wordt verwezen naar deze punten.

4.2.1.4 Gebied voor spoorinfrastructuur (art. 9)

Deze bestemmingszone omvat de spoorwegbundel tussen Brugge en Zeebrugge-strand voor zover deze binnen de zone van het eindbeeld gelegen is. Dit omvat alle spoorwegen en aanhorigheden zowel voor goederen als personenvervoer alsook alle zaken voor de landschappelijke inpassing ervan.

De grens wordt bepaald tot wat strikt nodig is voor deze spoorweg (cfr. bestaande toestand aangezien hier geen wijzigingen aan gebeuren naar aanleiding van het complex project).

4.2.1.5 Parkgebied (art. 4)

Dit betreft drie zones; één ten zuiden van de Stationswijk, één ten zuidwesten van Zeebrugge-Dorp en één aan het Visserskruis (groen kadepark). Deze zones worden in het kader van de leefbaarheidsmaatregelen strikt ingericht als parkzone waar een uitdrukkelijk recreatief gebruik van openbare groene ruimte van toepassing is.

In deze zones zullen geen buffers worden aangelegd. Deze drie zones worden ook nog eens apart benoemd in de voorschriften met gebiedsspecifieke voorschriften.

De grenzen zijn bepaald tot wat strikt tot deze ruimte behoort en de grens van het eindbeeld. Ter hoogte van de Stationswijk wordt het oude stationsgebouw integraal opgenomen in deze bestemming zodat het één geheel kan vormen en de leesbaarheid van het bestemmingsplan vergroot wordt. Het gebruik van het gebouw is immers sterk verbonden met het park. Bovendien is een herbestemming nodig aangezien de huidige bestemming niet overeenkomt met het gewenste gebruik.

Ter hoogte van de achterzijde van het IBIS-hotel werden ook twee aanpalende bestemmingszones buiten de grenzen van het eindbeeld meegenomen in parkgebied om een onnodige versnippering van bestemmingszones te voorkomen (deze twee zones zijn vandaag ook al bestemd als groene zone, maar ter buffering van haven- en weginfrastructuur; hetwelk komt te vervallen door voorliggend plan).

Ter hoogte van het Visserskruis is deze bestemming toegepast voor wat betreft de ruimte die men afbakt binnen de grens van het eindbeeld (nodig voor de werken) en de grens van de kade aan de waterweginfrastructuur. Hier kan het kadepark rondom het Visserskruis voorzien worden naar analogie van de bestaande situatie.

4.2.1.6 Gebied voor jachthavengebonden bedrijven (art. 6)

De Kielbanksite zal worden ingericht in functie van bedrijven die gebonden zijn aan de jachthaven. De ruimte die hierin werd opgenomen wordt begrensd door de Kielbankstraat, de Werfkaai en de infrastructuur van de Kustlaan. Omliggende weginfrastructuur wordt met andere worden niet opgenomen in het gebied. Om een goede integratie in de omgeving te bekomen wordt een inrichtingsstudie gevraagd bij de omgevingsvergunningsaanvraag met concrete aandacht voor de aanpalende woonomgeving en toeristisch gebruik van de Werfkaai en wordt parkeren verplicht op eigen terrein voorzien. De ontsluiting van deze zone wordt voorzien via de Werfkaai of de ventweg aan de Kustlaan.

4.2.1.7 Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven (art. 5)

Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven Zeebrugge. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehaven gerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. Dit betreft de ruimte aan de zuidzijde van het eindbeeld; nodig voor de aantakking van haveninterne wegen en voor een deel van de spoorwegbundel ten zuiden van Zeebrugge-dorp die enkel in functie van goederenverkeer gebruikt wordt.

4.2.1.8 Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen (art. 7)

Ter hoogte van Zeebrugge-Dorp tussen de grens van het eindbeeld en school VTI wordt de zone die deel uitmaakt van het VTI een vergelijkbare bestemming gegeven zoals het aangrenzend Gemeentelijk RUP Vissershaven en BPA Zeebrugge Dorpskom en conform het huidig gebruik. Op deze manier wordt een versnippering van bestemmingen vermeden

4.2.1.9 Natuurgebied (art. 3) + overdruk (art. 3.3)

Voor de realisatie van het project, is een beperkte inname in VEN-gebied noodzakelijk. Hiervoor wordt in het kader van het GRUP een ontvenning en een VEN-compensatie gedaan. De VEN-compensatie wordt uitgevoerd in het Provinciedomein Zeebos, aangrenzend aan bestaande VEN-gebied en wordt aangeduid als natuurgebied met overdruk voor grote eenheid natuur. Dit wordt verder toegelicht onder H 4.4.

4.2.2 Overdrukken

4.2.2.1 Bufferzone (art. 12)

Het gaat in deze om gebied waar in het kader van de milderende maatregelen en de projectgebonden leefbaarheidsmaatregelen bufferzone dient aangelegd te worden. Dit omdat een bepaalde activiteit steeds gebufferd moet worden binnen de eigen bestemmingszone. Omgevingseffecten die gegenereerd worden door activiteiten binnen een bepaalde bestemming dienen namelijk steeds binnen diezelfde bestemmingszone te worden gemilderd naar aanpalende bestemmingen toe. Een deel van de grondkleur in kwestie wordt met deze overdruk toegewezen aan de realisatie van milderende maatregelen. Dit betreft bermen en schermen in functie van geluid, visuele hinder en landschappelijke inpassing van de infrastructuur. Ook groenvoorzieningen, aanhorigheden in functie van beheer en toegankelijkheid voor zachte weggebruikers worden toegelaten. Ook de waterbuffering en infiltratievoorzieningen die noodzakelijk zijn voor de verharde oppervlaktes wordt hierin opgenomen.

4.2.2.2 Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur (art. 13)

Dit is de zone voor de aanleg van de tunnel van de Nx.

4.2.2.3 Zone voor tijdelijke werfzone (art. 14)

Voor realisatie van het complexe project zullen diverse werfzones, betoncentrales, (tijdelijke) opslagplaatsen ed. nodig zijn alsook diverse maatregelen in functie van fasering en minder hinder. Het uitgangsprincipe bij de keuze van de werfzones is duurzaam ruimtegebruik en het beperken van mogelijke hinder ten opzichte van de woongebieden, groengebieden, natuurgebieden en gebieden met erfgoedwaarde. De werfzones worden bij voorkeur ingericht in restruimtes al dan niet langs (bestaande of aan te leggen) weginfrastructuur. Binnen alle gebieden voor de wegenis, waterweginfrastructuur en spoorinfrastructuur worden werfzones en tijdelijke werken automatisch toegestaan (binnen alle zones waar nodig). In parkgebied en (overdruk) bufferzone wordt door middel van de overdruk 'tijdelijke werfzone' de inrichting van een werfzone toegestaan indien dit noodzakelijk is, gedurende een langere periode, in functie van de gebieden voor wegenis, waterweg- en spoorinfrastructuur. Uit de MER kwam naar voor dat een breekinstallatie op een bepaalde afstand van de woningen gepositioneerd moet zijn, dit wordt dan ook specifiek opgenomen in de voorschriften.

De begrenzing van deze zones komt dan ook overeen met de afbakening van parkgebied en overdruk bufferzones voor zover deze binnen de projectcontour zijn gelegen.

4.2.2.4 Zone voor toegelaten inrichting voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen (art. 16)

Uit de leefbaarheidsstudie bleek dat het huidig recyclagepark verplaatst dient te worden in de directe omgeving van de inwoners van Zeebrugge. Deze wordt voorzien ter hoogte van Noordzeestraat 2&4. Hiervoor is een overdruk noodzakelijk want dit is geen havengebonden activiteit. De afbakening is bepaald door de ruimte die nodig is voor deze functie exclusief de omliggende wegen (de nieuwe aansluiting op de Jozef Verschaeveweg). In deze zone zijn (nog steeds) ook maatregelen toegestaan voor waterbuffering en infiltratievoorzieningen die noodzakelijk zijn. Indien het recyclagepark niet is gerealiseerd ten laatste na definitieve oplevering van de Zeesluis vervalt deze overdrukzone.

4.2.2.5 Visserskruis (art. 21)

Deze locatie legt indicatief (bij wijze van symbolische benadering) de locatie vast waar het monument het Visserskruis heropgericht zal worden, op kwalitatieve manier geïntegreerd in het groen kadepark.

4.2.2.6 Zone voor toelaatbare bebouwing en infrastructuur (art. 17)

Dit is een gebied dat niet strikt tot wegenis behoort maar ook niet als parkgebied kan aanzien worden. Hier wordt een zonering voorgesteld die een meer pleinvormige inrichting toelaat. Deze zones zijn voorzien ter hoogte van:

- De jachthaven: de kwaliteit van de ruimte staat hier voorop met voorschriften die zowel groene als verharde ruimte toelaat als publiek plein en ook een recafunctie (restaurants en cafés, geen hotels) integreert. Enkel voor deze zone is al een meer uitgewerkt ruimtelijk ontwerp voorzien in het eindbeeld.
- De watertoren: zone waarin een servercontainer van Proximus, een tractiestation van De Lijn en een hoog- en laagspanningscabine van Fluvius plaats moet krijgen (= constructies van openbaar nut), naast een parkachtige invulling en maatregelen voor waterbuffering en infiltratievoorzieningen.
- Een nieuw uitkijkpunt: inrichting van de zone als publieke multifunctionele ruimte waar ook onthaalinfrastructuur kan voorzien worden.

Bebouwing, verharding en constructies zijn in alle drie de zones toegelaten, ten dienste van de inrichting. Er wordt eveneens een inrichtingsstudie gevraagd die de kwaliteit moet bewaken.

De afbakening wordt bepaald door de grens van de ISPS-zone (dus waterweginfrastructuur) en de omliggende wegenis met aanhorige fiets- en/of voetpaden.

4.2.2.7 Verbinding voor langzaam verkeer (art. 18)

Het behoud en aanleg van bestaande of nieuwe infrastructuur voor fietsers en voetgangers is toegelaten. Het is dus niet nodig om deze verbindingen bijkomend aan te duiden op het grafisch plan. . Een uitzondering is wel nodig voor een fietssnelweg of andere verbindingen van bovenlokaal belang. De verbinding tussen het (oude) stationsgebouw en het nieuw perron wordt eveneens aangeduid met een symbolische overdruk omdat de verbinding hier belangrijk is voor het functioneren van het station.

4.2.2.8 Zone voor beperkte bouwmogelijkheden (art. 15)

Dit betreft een overdrukzone waarin hoogtebeperkingen van toepassing zijn m.b.t. constructies en gebouwen. Deze zone bevindt zich langs weerszijden van de as van de hoogspanningsleidingen. Dit is een bestemming overgenomen uit het GRUP Optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk Vlaanderen..

4.2.2.9 Leidingenstraat (art. 19)

Dit betreft een tracé in functie van ondergrondse transportleidingen van algemeen belang. De leidingstraat is bedoeld voor het transport van verschillende stoffen, producten en elektriciteit over lange afstand. Deze zijn voorzien ten zuiden van Kustlaan (parallel) vanaf Oudemaarspolder en site Knapen, ten oosten van de transportzone en ten noorden van AGC. Deze zijn deels overgenomen uit het GRUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge voor zover deze verenigbaar zijn met het complex project en waar nodig voor het complex project werden bijkomende tracés voorzien.

4.2.2.10 Hoogspanningsleiding (art. 20)

Dit betreft een tracé vanuit Oudemaarspolder - tussen Stevin en de site Knapen, ten westen van de N31, ter hoogte van de spoorwegbundel terug naar de transportzone. Dit is een bestemming overgenomen uit het GRUP Optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk Vlaanderen..

4.2.2.11 Op te heffen reservatiegebied voor waterweginfrastructuur (art. 22)

Ten zuiden van de Visserijcluster wordt een tussenliggende strook, waar een overdruk waterweginfrastructuur aangeduid is, opgeheven zodat de onderliggende bestemming van toepassing wordt. Hier kan dus geen waterweginfrastructuur meer voorzien worden.

4.2.2.12 Op te heffen enkelvoudige leiding (art. 23)

Dit tracé aangeduid in het GRUP Afbakening Zeehavengebied Zeebrugge gelegen langs de Lisseweegse steenweg en parallel aan het Doorvaartkanaal kan niet meer blijven bestaan omwille van de werken van het complex project en wordt daarom opgeheven.

4.3 AFBAKENING ZEEHAVENGEBIED

In het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening zeehavengebied Zeebrugge werd een afbakening van zeehavengebied vastgelegd (art. 1). De visie en krachtlijnen voor de ruimtelijke ontwikkeling die omschreven zijn in de toelichtingsnota van dit GRUP zijn leidend voor de wijzigingen tot afbakening in voorliggend RUP. Ook het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen' is van toepassing.

Grenscorrecties:

Om een voldoende kwalitatief en robuust eindbeeld te kunnen realiseren met aandacht voor de leefbaarheid (projectdoelstelling) zijn parkzones voorzien in de nabijheid van de woningen van de Stationswijk en Zeebrugge-Dorp. De respectievelijke parkzone zal expliciet tot het dorpsweefsel behoren. Overeenkomstig het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de

inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen' kan parkgebied weliswaar niet binnen zeehavengebied liggen en is een wijziging van deze afbakening nodig.

Omwille van dezelfde redenering werd ook de site Knapen uit de afbakening zeehavengebied uitgesloten, ook voor wat betreft het deel dat niet binnen de bestemmingswijzigingen van voorliggende GRUP voor het eindbeeld valt. De site werd verworven door de stad Brugge en wordt ingericht als park ten dienste van de woonomgeving. Deze inrichting valt buiten de scope van het complexe project. Het gebied zal niet meer als zeehavengebied gebruikt worden en worden ingezet als nuttig gebied voor de woonkwaliteit in Zeebrugge waardoor het onttrokken is aan het functioneren van de Zeehaven. Dit nieuwe statuut wordt als dusdanig planologisch bevestigd door middel van het verplaatsen van de afbakeningslijn Zeehavengebied, wat overeenstemt met de vooropgezette leefbaarheidsmaatregelen voor Zeebrugge.

De zone 'gebied voor jachthavengebonden bedrijven', de zogenaamde Kielbanksite, werd ook onttrokken aan het Zeehavengebied. Een zeehavengebied staat immers ten dienst van zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. De Kielbanksite zal instaan voor het vestigen van lokale bedrijven, die dus niet onder het type zeehavengebonden bedrijvigheid vallen en de facto niet behoren tot het zeehavenfunctioneren. Ze kennen een lokaal karakter, en worden dus ingedeeld in een type lokale bedrijvigheid. Dergelijke bestemming is niet compatibel met een opname binnen het Zeehavengebied.

Er zijn ook zones toegevoegd binnen de afbakening van het zeehavengebied gezien deze zones qua functioneren onlosmakelijk deel zullen uitmaken van het zeehavenfunctioneren en ze in dienst zullen staan van de sluis en de NX.

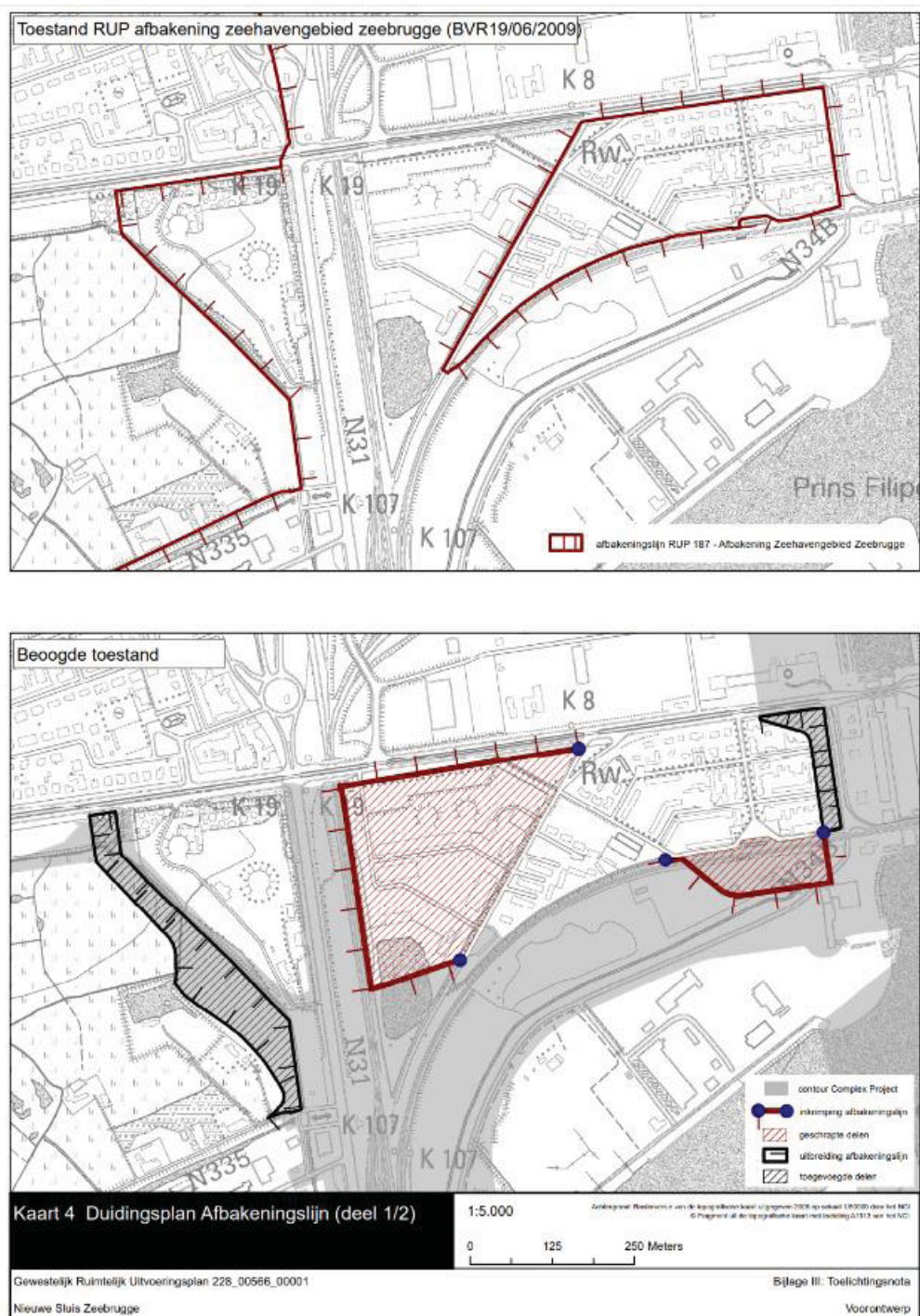
De zone van de nieuwe jachthaventoegang is toegevoegd zodat het volledige jachthavengebied, zoals in de huidige toestand het geval is, binnen de afbakening valt.

Ter hoogte van het woningenblok aan de huidige Kustlaan 107-119 is een gedeelte toegevoegd omdat dit binnen het tracé van de Kustlaan in het eindbeeld valt, en dus voortvloeit uit de mobiliteitsnoden rond de nieuwe sluis en aanhorigheden.

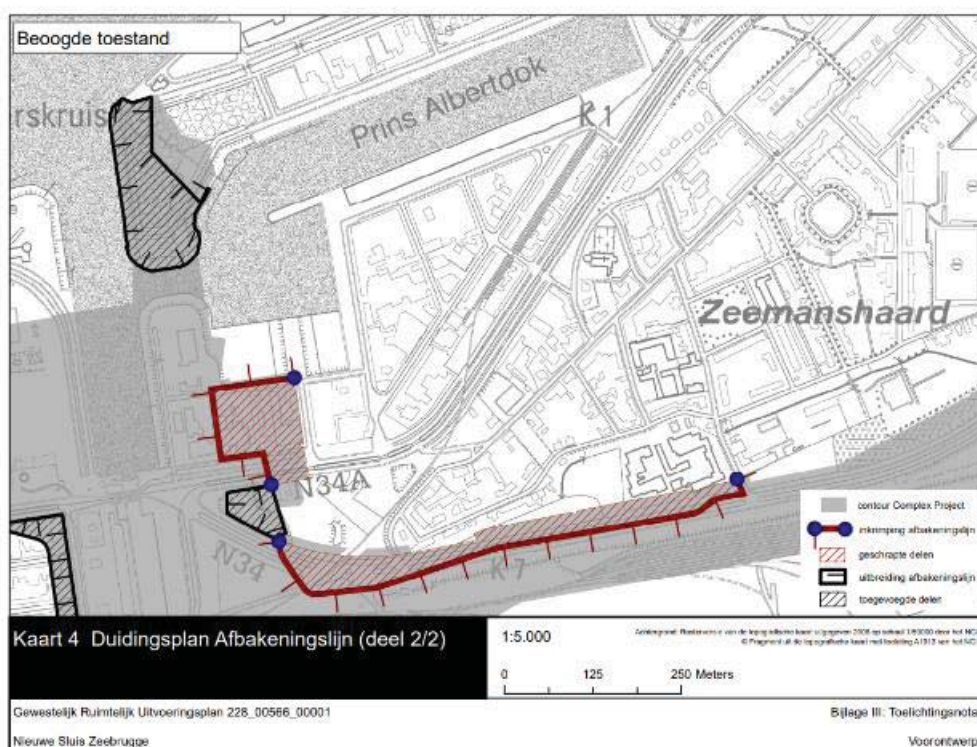
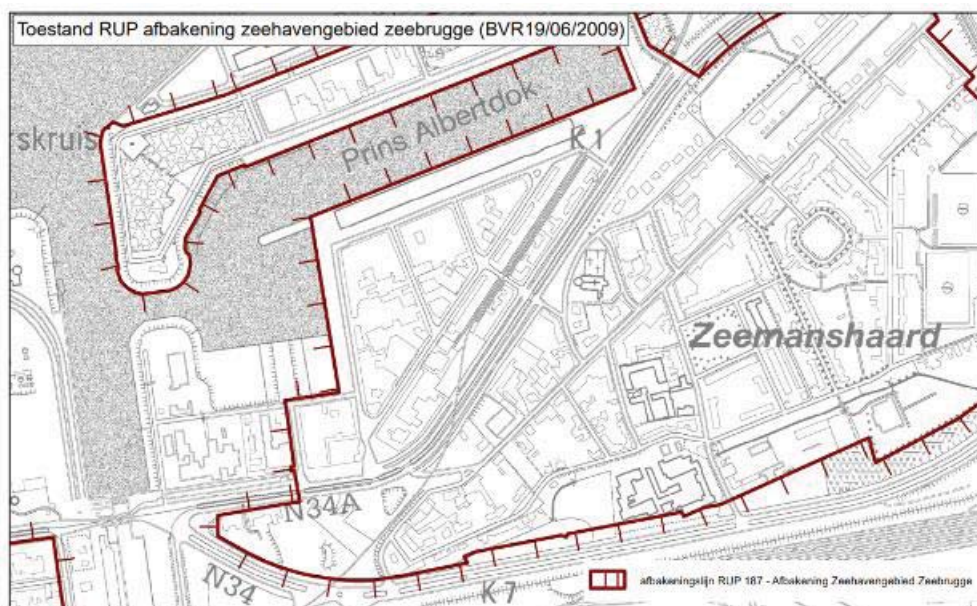
Een strook aan de oostzijde van de Stationswijk zal eveneens worden aangewend voor de nieuwe Kustlaan met aanhorigheden en bufferzone langs de sluis, en wordt toegevoegd aan zeehavengebied gezien de bufferzones ten dienste staan van zeehavenfunctioneren.

Om de aftakking van Nx naar Kustlaan via Stevin te maken is eveneens een zone toegevoegd die nodig is voor de aanleg van de weg met aanhorigheden en bufferzone.

Onderstaande figuren Figuur 4.1 en Figuur 4.2 duiden de voormalige en nieuwe afbakeningslijnen.



Figuur 4.1: Duiding grenscorrecties afbakeningslijn Zeehavengebied nabij de site Knapen, de Stevin-weg en de Stationswijk



Figuur 4.2: Duiding grenscorrecties afbakingslijn Zeehavengebied nabij de jachthaven, zone IBIS en Zeebrugge-Dorp

4.4 ONTVENNING EN VEN-COMPENSATIE

Voor de realisatie van het project, (zoals omschreven in H 3.1.6) is een beperkte inname aan het uiteinde van VEN-gebied noodzakelijk voor ca. 3.926 m² in zone 'De Fonteintjes en Oudemaarspolder'. De zone, die de uitloper is van een huidige seizoensparking en maar een zeer beperkte natuurwaarde heeft, wordt gekenmerkt door enkele populieren, een nitrofiële ondergroei en Japanse duizendknoop (exoot). Hiervoor wordt in het kader van het GRUP een ontvenning en een VEN-compensatie doorgevoerd. De VEN-compensatie wordt uitgevoerd in het Provinciedomein Zeebos, aangrenzend aan hetzelfde VEN-gebied. De zone die nieuw aangeduid wordt als VEN-gebied, heeft momenteel reeds belangrijke natuurwaarde en zal mede in het kader van de compensatie van poldergraslanden verder opgewaardeerd worden als aantrekkelijk weidevogelgebied met natte graslanden.



Figuur 4.3: Zone ontvenning (overlap VEN-zwarte arcering) en VEN-compensatie (rode arcering)

5 VERTALING NAAR VERORDENENDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN EN OP TE HEFFEN VOORSCHRIFTEN

Voor de opmaak van de voorschriften wordt gebruik gemaakt van de voorschriften zoals opgenomen in het 'Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen' aangevuld met specifieke voorschriften in het kader van de integratie van milderende maatregelen en projectgebonden leefbaarheidsmaatregelen.

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:

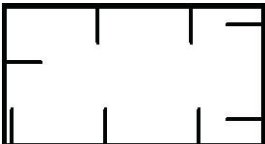
Tabel 5.1 : Oppervlaktes (ha) van de huidige bestemmingen in het plangebied

Bestemming	Oppervlakte (ha)
BPA Stationswijk (excl. gewestplan)	1,089
Bergplaatsen (inclusief autobergplaatsen)	0,033
Een- of meergezinswoningen	0,536
Openbaar groen, parken, speeltuinen en -pleinen, voetgangerswegen, parkeerplaatsen	0,120
Openbare weg	0,339
Verhardingen voor private toeritten	0,059
Waterwegen	0,002
Gewestplan	3,876
Agrarische gebieden	0,041
Bestaande waterwegen	0,000
Bufferzones	0,038
Gebieden voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen	2,799
Groengebieden	0,373
Landschappelijk waardevolle agrarische gebieden	0,492

Bestemming	Oppervlakte (ha)
Militaire domeinen	0,119
Natuurgebieden met wetenschappelijke waarde of natuurreervaten	0,015
Transportzone	0,000
Woongebieden	0,000
RUP Afbakening zeehavengebied Zeebrugge	108,180
Gebied voor Waterweginfrastructuur	0,437
Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven	77,589 ²
Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven - bestaande bedrijven	0,000
Spoorinfrastructuur	6,014
Verkeers- of vervoersinfrastructuur	19,976
Weginfrastructuur	4,165
RUP Optimalisatie hoogspanningsnetwerk	2,030
Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen	2,030
RUP Vissershaven	3,318
Artikel 1 - Zone voor wonen Zuid	0,311
Artikel 10 - Zone voor groen kadepark	2,576
Artikel 11 - Zone voor kade	0,000
Artikel 12 - Zone voor openbare wegenis	0,000
Artikel 13 - Zone voor buffer	0,295
Artikel 5 - Zone voor commerciële functie in groen kader	0,134
Artikel 6 - Zone voor gemeenschapsvoorzieningen en recreatie	0,002
Artikel 7 - Zone voor spoor met nabestemming groen park	0,000
Totaal	118,496

² Een aanzienlijke oppervlakte hiervan wordt ook gevat door het art. 'reservatiegebied voor waterweginfrastructuur'.

5.2 VERORDENENDE STEDENBOUWKUNDIGE VOORSCHRIFTEN

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 1. Afbakeningslijn zeehavengebied De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Zeebrugge Met uitzondering van de deelgebieden waarvoor in dit plan voorschriften werden vastgelegd, blijven de op het ogenblik van de vaststelling van dit plan bestaande bestemmings- en inrichtingsvoorschriften onverminderd van toepassing. De bestaande voorschriften kunnen daar door voorschriften in nieuwe gewestelijke, provinciale en gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen worden vervangen. Bij de vaststelling van die plannen en bij overheidsprojecten binnen de grenslijn gelden de relevante bepalingen van de ruimtelijke structuurplannen, conform de decretale bepalingen in verband met de verbindende waarde van die ruimtelijke structuurplannen.	Dit voorschrift wijzigt de bevoegdheidsverdeling tussen de drie planningsniveaus niet. De vervanging van de plannen van aanleg gebeurt conform de taakverdeling zoals die decretaal en in de structuurplannen is vastgelegd.
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 2. Wijziging afbakeningslijn zeehavengebied De vigerende afbakeningslijn van het zeehavengebied wordt gewijzigd ter hoogte van deze aanduiding. Deze gebieden behoren niet langer tot het zeehavengebied Zeebrugge.	Deze aanduiding wijzigt de afbakening van het Zeehavengebied Zeebrugge zoals vastgelegd in het vigerend RUP afbakening Zeehavengebied Zeebrugge (BVR 19/06/2009). De motivatie hiertoe is terug te vinden in hoofdstuk 4.3 van de toelichtingsnota

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
<i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'natuur en reservaat'.</i> Artikel 3. Natuurgebied Artikel 3.1 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. 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. Artikel 3.2 Handelingen die nodig of nuttig zijn voor: – Het behoud en herstel van het waterbergend vermogen van de Oudemaarspolder, – Het behoud en herstel van de structuurkenmerken van de polderwaterlopen, de waterkwaliteit en de verbindingsfunctie, – Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden en het voorkomen van droogte,	In het natuurgebied is de hoofdfunctie natuur. Recreatief medegebruik laat evenwel toe dat bepaalde zones in het natuurgebied afgeschermd kunnen worden, niet toegankelijk zijn voor het publiek omwille van de natuurwaarde. Onder bos wordt begrepen ecologisch beheerd bos zoals bedoeld in het Bosdecreet van 30 juni 1990, meer bepaald in artikel 18 en volgende. Het aanbrengen van infrastructuur voor het beheer van het gebied als natuurgebied is mogelijk. Die infrastructuur zijn onder meer: veekerende rasters, het bouwen van schuilplaatsen voor dieren die ingezet worden bij het beheer van het gebied en dergelijke meer. 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 samen gebruikt worden als woonverblijf. Het gaat om gebouwen en constructies met een beperkte omvang (schuilplaats, uitkijkplaats, bergplaats voor materiaal...). Een dergelijke bebouwing kan slechts toegelaten worden voor zover ze landschappelijk inpasbaar is en de betrokken oppervlakte natuurgebied aanzienlijk is. Waterbeheersing is een ondergeschikte functie in dit gebied. Voor werken, handelingen en wijzigingen die nodig of nuttig zijn voor het beheersen van overstromingen buiten de natuurlijke overstromingsgebieden of het voorkomen van wateroverlast buiten de natuurlijke overstromingsgebieden worden de stroomgebiedbeheerplannen en de bekkenbeheersplannen als afwegingselement gehanteerd bij de beoordeling van de

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
zijn toegelaten voor zover daarbij de technieken van natuurtechnische milieubouw worden toegepast. De in artikel 3.1 genoemde handelingen kunnen slechts toegelaten worden voor zover ze verenigbaar zijn met de waterbeheerfunctie van het poldergebied. Artikel 3.3  <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur. Het in overdruk aangeduide gebied is een grote eenheid natuur.</i>	vergunningsaanvragen voor bovenvermelde werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en wijzigingen. Met 'technieken van natuurtechnische milieubouw' wordt verwezen naar een geheel van technieken die gebruikt kunnen worden om bij de inrichting (en het beheer) van infrastructuurwerken (wegen, waterlopen) 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". Dit gebied is onderdeel van het Vlaams Ecologisch Netwerk. Het betreft het aanduiden van een compensatiegebied voor de inname van delen van het bestaand VEN 'De Fonteintjes en Oudemaarspolder'. Alle bepalingen van het decreet Natuurbehoud betreffende grote eenheden natuur zijn van toepassing in dit gebied. In voorkomend geval is een vastgesteld natuurrichtplan bepalend voor de inrichting en het beheer van het gebied. Een dergelijk natuurrichtplan wordt als een afwegingselement mede gehanteerd bij de beoordeling van de vergunningsaanvragen voor bovenvermelde werken, handelingen, voorzieningen, inrichtingen en wijzigingen.
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie 'overig groen' en de subcategorie van gebiedsaanduiding 'parkgebied'.</i> Artikel 4. Parkgebied Het gebied is bestemd voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park. Dit gebied heeft ook een sociale functie.	Het behoud van de ruimtelijke samenhang en de landschappelijke en cultuurhistorische waarde van het gebied wordt als randvoorwaarde ingeschreven.

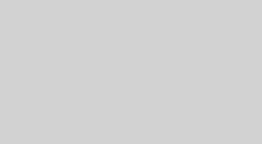
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Binnen dit gebied zijn waterbeheersing, natuurbehoud, bosbouw, landschapszorg en recreatie nevensgeschikte functies. Het voorzien van recreatieve verbindingen en kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur is toegelaten. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor deze functies zijn toegelaten. Daarnaast zijn ook volgende handelingen toegelaten: – Het aanbrengen van kleinschalige infrastructuur en verharding, gericht op het toegankelijk maken van het parkgebied voor recreatief medegebruik. – Het herstellen, heraanleggen of verplaatsen van bestaande infrastructuur en nutsleidingen. Deze handelingen zijn toegelaten voor zover de ruimtelijke samenhang in het gebied, de cultuurhistorische waarden, de horticulturele waarden en natuurwaarden in het gebied bewaard blijven. Daarbij moet rekening gehouden worden met de schaal en de ruimtelijke impact van deze activiteiten en wordt ten minste aandacht besteed aan: -de relatie met de in de omgeving aanwezige functies; -de invloed op de omgeving wat betreft het aantal te verwachten gebruikers of bezoekers; -de invloed op de mobiliteit en de verkeersleefbaarheid; -de relatie met de in de omgeving van het gebied vastgelegde bestemmingen. Handelingen die nodig of nuttig zijn voor: – Het behoud en herstel van het waterbergend vermogen en waterbeheersingsmaatregelen; – Het behoud, het herstel en de ontwikkeling van overstromingsgebieden, het beheersen van overstromingen of het voorkomen van wateroverlast in voor bebouwing bestemde gebieden en het voorkomen van droogte, – Waterkering en kustverdediging, zijn toegelaten voor zover daarbij de technieken van natuurtechnische milieubouw worden toegepast.	Recreatie moet hier verstaan worden in verhouding tot de andere functies van het gebied. Het is een nevensgeschikte functie en geen enige functie laat staan de enige hoofdfunctie.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Groen kadepark Dit parkgebied ligt ten noorden van de nautische toegang tot de jachthaven. Minimaal 50% van de zone dient onverhard te blijven en groen ingericht te worden. Onverharde delen dienen ingericht te worden met kwalitatief en/of recreatief groen. Het bestaand grasland, opgaand groen en het bomenbestand moet maximaal behouden blijven en versterkt worden. Het Visserskruis wordt in dit parkgebied geïntegreerd, zoals reeds op indicatieve wijze bepaald in artikel 21. Gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Stationswijk Dit parkgebied situeert zich ten zuiden van de stationswijk. Het voorzien van recreatieve verbindingen en kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur is toegelaten. Het oude stationsgebouw moet worden behouden. Beperkte uitbreiding van het volume met maximaal 10% is mogelijk voor zover de historische waarde van het gebouw niet in het gedrang wordt gebracht. Volgende functies zijn toegelaten in het stationsgebouw: – Nuts- en gemeenschapsvoorzieningen; – Lokale en laagdynamische sport- en recreatievoorzieningen; – Socio-culturele en educatieve voorzieningen; – Toeristisch-recreatieve voorzieningen; – Horeca; – Publieke kantoor- of dienstenfuncties. Gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Zeebrugge dorp Dit parkgebied situeert zich ten zuiden van de dorpswijk. Het voorzien van recreatieve verbindingen, kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur en aanleg van volkstuinjtes met hun aanhorigheden is toegelaten.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
<i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie bedrijvigheid</i> Artikel 5 Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven Artikel 5.1 Het gebied is bestemd om te functioneren als Vlaams havengebied als onderdeel van de haven Zeebrugge. Het is bestemd voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. 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, kunnen worden toegelaten voor zover de externe risico's verbonden aan deze gevaarlijke stoffen in het bedrijf voldoen aan de in Vlaanderen geldende risicocriteria.	Het gebied is bestemd voor de industriële gronden binnen een zeehaven. 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 wordt een zekere soepelheid aan de dag gelegd en wordt dit opgenomen in de typebepaling voor waterweg. Onder die soepelheid wordt verstaan dat de grens niet strikt moet worden geïnterpreteerd, vooral niet voor beperkte werken. Werken aan de kade om bepaalde infrastructuren aan te brengen zijn bijvoorbeeld toegelaten, zoals een binnenvaartterminal, het aanpassen van een kade met het oog op een andere manier van laden en lossen.... In het gebied zijn eveneens windturbines toegelaten, alsook andere installaties voor de productie van (hernieuwbare) energie of energierecuperatie. Er is geen specifieke aanduiding voor nodig. 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 waterpartijen, bomenrijen, grachten, bermen en dergelijke meer. In dit gebied wordt de tijdelijke ecologische infrastructuur toegelaten. De permanente ecologische infrastructuur wordt in een RUP voor

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Artikel 5.2 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; – Maatregelen in functie van waterbeheersing of kustverdediging zijn toegelaten. – Het laguneren of op een andere wijze bergen of verwerken van baggerspecie; – Productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling; – Gebouwen of lokalen voor bewakingspersoneel Daarnaast is de ontwikkeling, het herstel en de instandhouding van tijdelijke ecologische infrastructuur toegelaten. Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt.	een zeehaven met een eigen gebiedsbestemming aangeduid.
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie bedrijvigheid.</i> Artikel 6 Gebied voor jachthavengebonden bedrijven Artikel 6.1 Het gebied is bestemd voor jachthaven gebonden bedrijven. Het herstel, onderhoud, restauratie en bouw van boten en schepen is toegelaten als hoofdbestemming. In functie van het goed functioneren van deze functie zijn alle handelingen, verhardingen en constructies toegelaten. Deze functies dienen maximaal inpandig te worden georganiseerd. Stallen en verkoop van boten en schepen en aanhorigenden is toegestaan als ondergeschikte functie.	Dit lokaal bedrijventerrein is gericht op jachthavengebonden bedrijven in het algemeen en de herlocalisatie van door het project geïmpacteerde jachthavengebonden bedrijven in het bijzonder. De hoofdfunctie maakt het hoofdaandeel uit van de werking van het bedrijf. Aanhorigheden en ondersteunende diensten zijn toegelaten maar kunnen niet de hoofdfunctie van de werking uitmaken.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Gekoppeld aan deze hoofdbestemming zijn tevens verkoopsruimtes, kantoren en parkeerruimte toegelaten, alsook 1 woongelegenheden per bedrijf. Sevesobedrijven zijn niet toegelaten. Artikel 6.2 De ontsluiting van het gebied verloopt via de Werfkaai of de ventweg aan de Kustlaan. Interferentie met het toeristisch gebruik van de Werfkaai wordt tot een minimum beperkt. Dit maakt deel uit van de inrichtingsstudie zoals omschreven in artikel 6.3. Er wordt voorzien in voldoende parkeermogelijkheden op het bedrijventerrein zelf, hetzij geclusterd met de mogelijkheid van meervoudig en gedeeld gebruik, hetzij per bedrijf zelf. In geen geval kan vrachtwagenparkeren afgewenteld worden op de openbare weg of de omgeving. Artikel 6.3 Bij elke aanvraag tot omgevingsvergunning voor de inplanting van een nieuw bedrijf of een aanvraag voor een terrein groter dan 1 ha 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. 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, in het bijzonder op het parkeren en de ontsluiting. Bijzondere aandacht gaat daarbij naar de manier waarop de nieuwe inrichting zich zal verhouden tot de woonontwikkeling aan de Kielbankstraat 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.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie gemeenschaps- en nutsvoorzieningen.</i> Artikel 7 Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen Het gebied is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbare nutsvoorzieningen. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor het aanleggen en goed functioneren van de site zijn toegelaten. Verharding moet, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering. Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt. Gronden die niet gebruikt worden voor de school worden ingericht met kwalitatief groen. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van hoog opgaand groen, in functie van het creëren van schaduwwerking voor de reductie van hittestress.	De betrokken werken, handelingen en wijzigingen kunnen worden toegelaten ongeacht het publiek- of privaatrechtelijk statuut van de initiatiefnemer of het al dan niet aanwezig zijn van winstoogmerk.
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur</i> Artikel 8. Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur Artikel 8.1 Dit gebied is bestemd voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van de verkeers- en vervoersinfrastructuur 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,	Onder aanhorigheden van wegeninfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
recreatienetwerk en waterwegennetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. Alle handelingen die nodig of nuttig zijn voor de realisatie van de bestemming zijn toegelaten. Daartoe worden ook de volgende handelingen gerekend: – Maatregelen in functie van waterbeheersing of kustverdediging; – Productie van hernieuwbare energie of energierecuperatie. Handelingen van natuur-technische milieubouw zijn toegelaten. Artikel 8.2 Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat: – De ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen; – Wateroverlast door de aanleg van de infrastructuur wordt vermeden; – De aansluiting op het bestaande trage verkeersnetwerk wordt gegarandeerd; – Een dynamische verkeerssturing rond de sluis is gegarandeerd. Artikel 8.3 Binnen deze bestemming zijn gedurende de aanleg van de verkeers- en vervoerinfrastructuur alle handelingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van werfzones toegelaten. De ruimte-inname en periode van ingebruikname werfzones worden zoveel mogelijk beperkt. Artikel 8.4 Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van hoog opgaand groen, in functie van het creëren van schaduwwerking voor de reductie van hittestress.	In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Artikel 8.5 Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt. De infiltratie- en buffervoorzieningen i.f.v. de opvang van afstromend hemelwater moeten maximaal bovengronds voorzien worden onder de vorm van wadi's en grachten langsheen de nieuwe wegenis. Verharding moet, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering. Artikel 8.6 Handelingen voor het realiseren van de bestemming moeten voorzien in de realisatie van een buffer, zoals bepaald in artikel 12, naar de aangrenzende zones. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op de definitieve oplevering van de infrastructuur, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.	
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur</i> Artikel 9. 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 spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, parkeergelegenheid, lokale dienstwegen, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer toegelaten. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.	Onder aanhorigheden van spoorwegen wordt onder andere verstaan: Spooruitrustingen zoals sporen, bovenleidingen, seininrichting, kabelwerken, alle grond- en kunstwerken voor de realisatie van de dragende structuur, alle gebouwen en andere constructies, met noodzakelijke toegangswegen, die verband houden met het onderhoud en de exploitatie van de spoorlijn zoals tractieonderstations, sectioneerposten, seinposten, onderhoudsplatformen, dienstlokale, communicatie, alle toegangs- en langswegen ten behoeve van onderhouds- en veiligheidsdoeleinden, alle voorzieningen op het gebied van veiligheid en eventuele ventilatie zoals evacuatieschachten, afsluitingen, ventilatie-uitrustingen, de infrastructuren voor de afwatering van de spoorbedding zoals grachten, duikers, pompstations. Eventuele stopplaatsen/treinstations, voor zover die

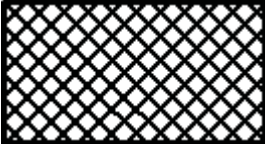
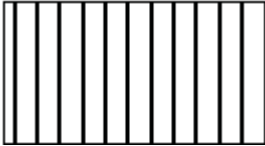
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende ingrepen kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de spoorinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt. De verharding tussen de spoorbeddingen in het plangebied moeten, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering.	in de aangeduide strook te lokaliseren zijn en voor zover hiertoe beslist wordt. In een zeehavengebied of bij een vervoersinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuur beginnen. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint. Deze typebepaling wordt bijvoorbeeld gehanteerd voor een waterweginfrastructuur of een vervoerinfrastructuur. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur</i> Artikel 10. 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 de waterweginfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende	Onder aanhorigheden van waterwegen wordt onder andere verstaan: sluisen, liften, hellende vlakken, stuwen, pompstations, spaar- en overloopbekkens, oevers of dijken en eventuele grachten achter het dijktaalud, meerpalen, geleide inrichtingen, signalisatie, aanlegplaatsen, dokken, aanlegbolders,

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
infrastructuren, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen toegelaten. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten. Na aanleg van de infrastructuur en bijhorende ingrepen kunnen voor het gedeelte van de zone dat voorlopig niet werd benut, de voorschriften van de naastliggende bestemming toegepast worden. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de waterweginfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving.	kaaimuren, meetinstallaties voor waterpeil, debiet, stroomsnelheid en waterkwaliteit. In een zeehavengebied of bij een vervoersinfrastructuur is het niet altijd mogelijk precies aan te geven waar de infrastructuren beginnen. Daarom wordt met deze gebiedsspecifieke typebepaling toegelaten om de voorschriften van de naastliggende bestemming toe te passen. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning wordt duidelijk aangegeven welke oppervlakte voor de infrastructuur ingenomen wordt en waar de toepassing van het voorschrift van de naastliggende bestemming begint. In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.
 <i>Dit gebied behoort tot de bestemmingscategorie lijninfrastructuur</i> Artikel 11. Gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur Artikel 11.1 Dit gebied is bestemd voor verkeers- of vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. In dit gebied zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van die weg- en spoorinfrastructuur en aanhorigheden. Daarnaast zijn alle handelingen toegelaten:	Onder aanhorigheden van weginfrastructuur wordt onder andere verstaan: al dan niet verharde bermen, grachten en taluds, de stationeer- en parkeerstroken, de wegsignalisatie en wegbebakening, de verlichting, de afwatering, de beplantingen, de veiligheidsuitrustingen zoals stootbanden en hulpposten, de geluidswerende constructies.

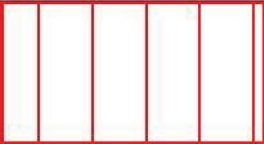
Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
– Met het oog op de ruimtelijke inpassing, buffers, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie infrastructuur, lokaal openbaar vervoer, lokale dienstwegen, jaagpaden, recreatienetwerk en paden voor niet-gemotoriseerd verkeer. – Optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast incl. kustbeschermingsmaatregelen. – Productie van hernieuwbare energie of energierecuperatie; Artikel 11.2 Bij de aanvraag tot omgevingsvergunning moet de aanvrager minstens aantonen dat: – De ruimte-inname voor de aanleg van wegeninfrastructuur en aanhorigheden, met inbegrip van tijdelijk gebruik, zo veel mogelijk wordt beperkt, zonder het functioneren van de infrastructuur in het gedrang te brengen; – Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de infrastructuur gebruikt worden, op een kwaliteitsvolle manier worden geïntegreerd in de omgeving; – Wateroverlast door de aanleg van de infrastructuur wordt vermeden; – De aansluiting op het bestaande trage verkeersnetwerk wordt gegarandeerd; Artikel 11.3 Binnen deze bestemming zijn gedurende de aanleg van de verkeers- en vervoersinfrastructuur alle handelingen voor de inrichting, de exploitatie en de beveiliging van werfzones toegelaten. De ruimte-inname en periode van ingebruikname werfzones worden zoveel mogelijk beperkt. Gronden die niet voor de inrichting of het functioneren van de verkeers- en vervoersinfrastructuur gebruikt worden, worden op een kwaliteitsvolle manier geïntegreerd in de omgeving. Waar mogelijk wordt gebruik gemaakt van hoog opgaand groen, in functie van het creëren van schaduwwerking voor de reductie van hittestress. Bestaande open waterlopen en grachten moeten waar mogelijk behouden blijven. Inbuizen wordt zoveel mogelijk beperkt. De infiltratie- en buffervoorzieningen voor de opvang van afstromend hemelwater moeten maximaal bovengronds voorzien worden onder de vorm van wadi's en grachten langsheen de nieuwe wegenis;	In de aanvraag voor een stedenbouwkundige vergunning voor een project dat een deel van het gebied beslaat, moet aangegeven worden wat met het overige gedeelte gebeurt. De vergunningverlenende overheid moet aan de hand van de aanvraag kunnen oordelen of het nog niet benutte deel lange tijd onbenut zal blijven voor vervoers- of verkeersinfrastructuur en wat er tussentijds mee zal gebeuren.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Verharding moet, voor zover dit technisch mogelijk is, worden voorzien in waterdoorlatende uitvoering. Artikel 11.4 De in artikel 11.1 bedoelde verkeers- en vervoersinfrastructuur is toegelaten voor zover gelijktijdig wordt voorzien in: – Een geluidsscherm van minimaal 4 meter boven het maaiveldniveau ten zuiden van de vijver van site Knapen, ter afscherming van de NX. – Het schranken van de tunnelmonden aan het Westelijke uiteinde van de tunnel NX. – De inrichting van het kruispunt N31 x NX wordt uitgevoerd als een ongelijkvloers kruispunt met lichtenregeling voor de op- en afritten van de N31. – De aansluiting met de Lanceloot Blondeellaan op de Nx wordt uitgevoerd als een lichtengeregeld kruispunt. Handelingen voor het realiseren van de bestemming moeten voorzien in de realisatie van een buffer, zoals bepaald in artikel 12, naar de aangrenzende zones. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op na definitieve oplevering van de infrastructuur moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.	
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur..</i> Artikel 12. Bufferzone Artikel 12.1 Tussen de gebieden zoals bepaald in artikel 8 en 11 en de aangrenzende zones wordt in een buffer voorzien. Deze buffer moet voldoen aan de voorwaarden van visuele afscherming, waterbuffering, omgevingsafscherming in functie van lucht en/of geluid, landschappelijke inpassing of afstand tot de toegelaten infrastructuur van art. 5, art. 8 en art. 11. De bufferende maatregelen dienen gelijktijdig met de infrastructuur aangelegd te worden. Uiterlijk in het plantseizoen dat volgt op de definitieve oplevering van de infrastructuur, na de inwerkingtreding van dit ruimtelijk uitvoeringsplan, moet de zone voor buffer aangelegd en beplant zijn.	Een buffer behoort tot het gebied en moet een overgang vormen tussen het terrein en de aangrenzende bestemmingen. Naargelang de aard van de aangrenzende bestemming moet de buffer gebiedsspecifiek ingevuld worden.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Artikel 12.2 Alleen handelingen met het oog op de aanleg en het onderhoud van de buffer zijn toegelaten met inbegrip van de aanleg van brandwegen in waterdoorlatende verharding indien dit om redenen van brandveiligheid wordt opgelegd of van waterbeheersingswerken. In deze zones zijn tevens toegelaten voor zover de bufferende functie niet wordt gehypothekeerd: – Ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur, leidingen, telecommunicatie-infrastructuur, functionele paden voor niet-gemotoriseerd verkeer. – Optimalisatie van de waterhuishouding, het beheersen van de waterproblematiek en het voorkomen van wateroverlast incl. kustbeschermingsmaatregelen. – De aanleg van een tunnelgebouw aan de beide tunnelmonden, voor zover deze geïntegreerd worden in een groene berm. – De aanleg van een uitkijkpunt Artikel 12.3 De aanleg van volgende buffermaatregelen zijn vereist: – Berm langs de westelijke helft van de bijkomende wegverbinding tussen de Kustlaan en N31, langs de Oudemaarspolder tot aan de aftakking naar de transportzone. Deze berm loopt af als een horizontale lijn in het landschap waarbij de hoogte steeds 1,3m is ten opzichte van de nieuwe wegverbinding. – Geluidsscherm met een minimale hoogte van 4m langs de nieuwe aftakking naar de transportzone – Groene bermen met een minimale hoogte van 5m ter afscherming van de westelijke tunnelmond. – Groene bermen met een minimale hoogte van 5 meter boven maaiveldniveau van de Stationswijk, ter afscherming van de zuidelijke infrastructuur bestaande uit NX en de spoorlijn. – Groene berm met een minimale hoogte van 5m boven maaiveldniveau langs de Kapitein Fryattstraat. – Groene berm met een afschermende hoogte van minimaal 5m ten westen van de Ploegstraat en een groene berm met een afschermende hoogte van minimaal 4m ten Oosten van de Ploegstraat, tot aan de rotonde Kiwiweg.	De buffers kunnen worden gebruikt voor het realiseren van trage verbindingen, onder andere wandel- en fietspaden. Deze functionele verbindingen werden bepaald in de ontwerpend onderzoek en de leefbaarheidsstudie voor het complexe project. Deze afmetingen van de buffers zijn bepaald in het MER.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur..</i> Artikel 13. Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg, het functioneren en de aanpassing van de ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuren aanhorigheden van de Nx in tunnel en/of open sleuf. Daarnaast zijn handelingen in functie van de ruimtelijke inpassing, ecologische verbindingen, kruisende infrastructuur en leidingen toegelaten. De in grondkleur aangegeven bestemming is van toepassing voor zover de aanleg, het functioneren en de aanpassing van verkeers- en vervoersinfrastructuur niet in het gedrang wordt gebracht. Handelingen van natuurtechnische milieubouw zijn toegelaten.	
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 14 Zone voor tijdelijke werfzone In deze zone, aangeduid in overdruk, zijn handelingen, zoals bijvoorbeeld werfzones, in functie van de inrichting, de voorbereiding en de realisatie van alle noodzakelijke werken in het kader van de aanleg van de infrastructuur, evenals de stockage van materialen, grondstoffen en tijdelijke grondoverschotten, de werfuitrusting voor het personeel en de beveiliging van werfzones tijdelijk toegelaten, gedurende de aanleg van de weg-, spoor- en waterweginfrastructuur. Het gebruik van een breekinstallatie dient op minimaal 300m van alle huizen te gebeuren, of gelijkwaardig via geluidsreducerende bronmaatregelen.	Deze werfzone zal gebruikt worden voor de aanleg van het complex project Nieuwe Sluis Zeebrugge. De werfzone kan tijdelijk worden gebruikt Deze afstand en milderende maatregel volgt uit het MER, uit de effectbeoordeling discipline geluid & trillingen.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Na de realisatie van de wegen-, spoor- en waterweginfrastructuur, vervalt de overdruk en moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden zodat de in grondkleur aangegeven bestemming kan gerealiseerd worden. Tevens moeten de nodige werken en maatregelen uitgevoerd worden in functie van het herstel van de bodemstructuur, de bodemopbouw en de bodemdoorlatendheid en de verstoorde aanwezige natuurwaarden. De aanvraag van een omgevingsvergunning voor de aanleg van de wegen-, spoor- en waterweginfrastructuur bevat de nodige informatie over de toepassing van deze inrichtingsbepalingen. Als referentiemoment geldt de definitieve oplevering van de werken zoals vergund in de corresponderende omgevingsvergunning voor dat gebied. De mogelijkheid voor de inrichting van een tijdelijke werfzone vervalt eveneens indien de zone gedurende een periode van 15 jaar vanaf de verlening van een definitieve en uitvoerbare omgevingsvergunning voor de aanleg van de (ongelijkvloerse) weginfrastructuur, niet als werfzone werd ingericht.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 15. Zone voor beperkte bouwmogelijkheden Binnen deze zone gelden volgende bouwbeperkingen: Het verhogen door verbouwen of herbouwen van bestaande constructies en gebouwen hoger dan de in dit voorschrift bepaalde bouwhoogtebeperkingen is niet toegestaan; Het oprichten van nieuwe constructies en gebouwen van gelijk welke aard is slechts toegestaan mits de hoogte beperkt is tot: -8m voor woonzone, woongebied met landelijk karakter, woonuitbreidingsgebied; -11m voor industriegebieden, KMO-zone, zone voor openbaar nut; -20m voor industriegebieden binnen afgebakende havengebieden; -4m voor alle agrarische gebieden, alle groene bestemmingen en alle overige bestemmingen. Deze hoogtebeperkingen zijn evenwel niet van toepassing op handelingen voor de aanleg, het functioneren of aanpassing van weginfrastructuur, waterweginfrastructuur en hun noodzakelijke aanhorigheden zoals de tunnelgebouwen of de vereiste milderende maatregelen zoals groenbermen en bufferende schermen.	Dit volgt uit de voorschriften van het vigerende RUP 'optimalisatie van het hoogspanningsnetwerk in Vlaanderen' (BVR 13/07/2012)
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur..</i> Artikel 16. Zone voor toegelaten inrichting voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen In deze zone is een inrichting als recyclagepark toegelaten.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
Er wordt voorzien in voldoende mobiliteitsafwikkeling op eigen terrein. De compensatie voor het overstromingsgevoelig gebied wordt voorzien op eigen terrein. Indien het recyclagepark niet is gerealiseerd ten laatste na definitieve oplevering van de Zeesluis vervalt deze overdrukzone.	
<i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 17. Zone voor toelaatbare bebouwing en infrastructuur Artikel 17.1 Deze zones in overdruk dienen gelijktijdig met de oplevering van het sluisplateau en aanhorigheden een kwalitatieve inrichting te krijgen. Deze zones krijgen een publiek toegankelijk karakter. Er worden drie deelzones onderscheiden met volgende nevenfuncties: – Zone I: in functie van gebouwen en constructies van openbaar nut – Zone II: in functie van een publiek plein met een gebouw met recafunctie – Zone III: in functie van havengebonden onthaalinfrastructuur met uitkijkpunt en multifunctionele zone voor start-ups of havengebonden publieksactiviteiten Artikel 17.2 Kleinschalige infrastructuur voor openbaar nut of in functie van het publieke karakter is toegelaten, alsook specifieke constructies in functie van het functioneren van de deelzones zoals omschreven in artikel 17.1. Deze bebouwing staat ten dienste van de inrichting per deelzone, en blijkt uit een inrichtingsstudie. In deze inrichtingsstudie wordt minstens rekening gehouden met de ontsluiting en toegankelijkheid van de zones, de omgevingskwaliteit en de relatie tussen onbebouwde en bebouwde gebieden. De zones kunnen volledig worden verhard indien dit uit motivatie noodzakelijk blijkt voor het functioneren van de inrichting van de deelzone en mits het respecteren van de hemelwaterverordening. Niet verharde delen worden groen ingericht.	Deze zones maken deel uit van het sluisplateau maar hebben een publiek toegankelijk karakter. De definitieve inrichting is nog niet gekend en zal worden bepaald tijdens realisatie der werken.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 18. Verbinding voor langzaam verkeer 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, de locatie is evenwel indicatief. In deze overdruk zijn alle handelingen toegelaten voor zowel de aanleg en de exploitatie de fietssnelwegen F31 Brugge-Zeebrugge en F34 Blankenberge-Knokke-Heist, als lokale trage verbindingen, met inbegrip van hun kunstwerken (tunnels edm) en aanhorigheden.	
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i>Artikel 19. Leidingstraat In het gebied, aangeduid met deze overdruk, zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg en de exploitatie van ondergrondse transportleidingen en hun aanhorigheden. Nieuwe leidingen worden gerealiseerd met het oog op het optimale ruimtegebruik van de leidingstrook. De aanvragen voor vergunningen voor een transportleiding 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 leidingen en hun aanhorigheden niet in het gedrang worden gebracht.	Een leidingstraat wordt symbolisch (indicatief) aangegeven wat betekent dat de grenzen van de leidingstraat niet vastliggen. 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.

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur. Artikel 20.</i> Hoogspanningsleiding In het gebied, aangeduid met deze overdruk zijn alle handelingen toegelaten voor de aanleg en de exploitatie van een hoogspanningsleiding en haar aanhorigheden. De aanvragen voor vergunningen 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 en de exploitatie van de bestaande hoogspanningsleiding niet in het gedrang worden gebracht.	Deze aanduiding betreft de bestaande en nieuwe (bovengrondse) hoogspanningsleidingen en aanhorigheden. Aanhorigheden van een hoogspanningsleiding zijn de constructies of gebouwen die nodig of nuttig zijn om de leiding te kunnen exploiteren. De aanhorigheden kunnen bovengronds of ondergronds aangebracht zijn.
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur. Artikel 21.</i> Visserskruis Ter hoogte van de locatie, symbolisch (indicatief) aangeduid als een punt, moet het erfgoeditem Visserskruis worden gerealiseerd en op kwalitatieve wijze geïntegreerd in het groen kadepark, zoals bepaald in artikel 4.	
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur. Artikel 22. Op te heffen reservatiegebied voor waterweginfrastructuur</i> In het gebied, aangeduid met deze overdruk, worden de geldende stedenbouwkundige bepalingen van het reservatiegebied opgeheven.	

Verordenende stedenbouwkundige voorschriften	Toelichting
 <i>Deze overdruk heeft geen eigen bestemmingscategorie, maar volgt de bestemmingscategorie van de grondkleur.</i> Artikel 23. Op te heffen enkelvoudige leiding In het gebied, aangeduid met deze overdruk, worden de geldende stedenbouwkundige bepalingen voor de enkelvoudige leiding opgeheven.	

6 RUIMTEBEGROTING

De ruimtebegroting geeft een overzicht van de oppervlakten van de bestemmingswijzigingen die door het plan van toepassing zijn (afgrond tot op 0,01 ha). Dit wordt opgemaakt op basis van de categorieën van gebiedsaanduidingen voor RUPs cfr. 'Besluit van de Vlaamse Regering tot vaststelling van de nadere regels met betrekking tot de vorm en de inhoud van de ruimtelijke uitvoeringsplannen'. De gegevens hebben geen juridisch bindende waarde: ze worden ter informatie toegevoegd.

Tabel 6.1 : Ruimtebegroting van de huidige en de nieuwe bestemmingen volgens vereenvoudigde bestemmingscategorieën

Bestemmingscategorie	Aandeel bestemming bestaande toestand (ha)	Aandeel bestemming nieuw bestemmingsplan (ha)	Verschil (ha)
Bedrijvigheid	77,59	16,75	-60,84
Gemeenschaps- en nutsvoorzieningen	4,98	0,50	-4,48
Landbouw	0,53		-0,53
Lijninfrastructuur	30,49	45,03	+14,54
Overig groen	3,40	4,05	+0,65
Reservaat en natuur	0,01	0,40	+0,39
Wonen	1,04		-1,04
Waterwegen	0,44	51,77	+51,33
Eindtotaal	118,50	118,50	0,00

gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan

Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge

in de gemeenten Brugge en Blankenberge

**bijlage IV. register met percelen waarop een
bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die
aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding,
een planbatenheffing of compensatie**



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' ligt op grondgebied van de gemeenten Brugge en Blankenberge.

Dit document vormt het **register met percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding, een planbatenheffing, een kapitaalschadecompensatie of een gebruikerscompensatie** voor het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Voorliggend document maakt deel uit van het onderdeel van het kaderprojectbesluit dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', en gekaderd is binnen de procedure 'complexe projecten', meer bepaald binnen het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Inhoudsopgave

1	Toelichting bij het register	4
1.1	Planschadevergoeding.....	4
1.2	Planbatenheffing	5
1.3	Compensaties	6
1.3.1	Bestemmingswijzigingscompensatie	6
1.3.2	Compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften	6
2	Legende	8

1 Toelichting bij het register

De Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO) bepaalt dat een ruimtelijk uitvoeringsplan een register, al dan niet grafisch, bevat van de percelen waarop een bestemmingswijziging wordt doorgevoerd die aanleiding kan geven tot een planschadevergoeding als vermeld in artikel 2.6.1 van de VCRO, een planbatenheffing als vermeld in artikel 2.6.4 van de VCRO, 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.

Een grafisch register in die zin is weergegeven op de kaart in deze bijlage. Het register heeft slechts een informatieve en indicatieve betekenis. Bij de planopmaak wordt geen onderzoek verricht naar de eigendomsstructuur van de percelen, naar de aanwezigheid van mogelijke vrijstellingen van planbatenheffing noch naar het voorhanden zijn van uitzonderingsgronden inzake de genoemde vergoedingen.

1.1 Planschadevergoeding

Art. 2.6.1. van de VCRO stelt dat ruimtelijke uitvoeringsplannen erfdienstbaarheden van openbaar nut kunnen doen ontstaan en eigendomsbeperkingen inhouden, met inbegrip van een bouwverbod. In volgende gevallen kan een bouw- of verkavelingsverbod dat volgt uit de definitieve vaststelling van een nieuw ruimtelijk uitvoeringsplan, aanleiding geven tot een planschadevergoeding.

Een planschadevergoeding wordt toegekend als een perceel volgens de voor dat perceel toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften van het nieuwe ruimtelijk uitvoeringsplan niet meer in aanmerking komt voor:

- een vergunning om te bouwen¹ of om te verkavelen, terwijl het volgens de op het perceel toepasselijke stedenbouwkundige voorschriften van de plannen van aanleg of ruimtelijke uitvoeringsplannen die golden op de dag die aan de inwerkingtreding van dat definitieve plan voorafging, wel in aanmerking kwam voor een vergunning om te bouwen of te verkavelen
- een gemeenteraadsbesluit tot volledige of gedeeltelijke vrijgave van een woonreservegebied².

Er is géén planschadevergoeding verschuldigd in de volgende gevallen:

- bij een verbod om te bouwen of te verkavelen als gevolg van een vastgestelde en, in voorkomend geval, goedgekeurde onteigeningsbeslissing;
- bij een verbod om een grotere oppervlakte van een perceel te bebouwen dan het ruimtelijk uitvoeringsplan toestaat, of om bij een verkaveling de door het plan bepaalde bebouwingsdichtheid te overschrijden;
- bij een verbod om de exploitatie van gevaarlijke, ongezonde en hinderlijke bedrijven voort te zetten na het verstrijken van de termijn waarvoor de milieuvergunning of de omgevingsvergunning voor de exploitatie van een ingedeelde inrichting of activiteit was verleend;
- bij een verbod om te bouwen op een stuk grond dat de minimumafmetingen niet heeft die in een ruimtelijk uitvoeringsplan vastgesteld zijn;
- bij een verbod om te bouwen of te verkavelen buiten de bebouwde kernen wegens de dwingende eisen van de verkeersveiligheid;
- bij een verbod om een stuk grond te verkavelen waarvoor een vroeger verleende verkavelingsvergunning of omgevingsvergunning voor het verkavelen van gronden vervallen was op

¹ zoals vermeld in artikel 4.2.1, 1° van de VCRO

² zoals vermeld in artikel 5.6.11 van de VCRO

de datum van de inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan of plan van aanleg dat het vermelde verbod inhoudt;

- bij een weigering van een aanvraag om de functie van een gebouw te wijzigen;
- als de waardevermindering die voor schadeloosstelling in aanmerking komt en berekend is³, niet meer bedraagt dan 20% van de waarde van het goed op het ogenblik van de verwerving, geactualiseerd tot op de dag van het ontstaan van het recht op vergoeding en verhoogd met de lasten en kosten.

Alleen de waardevermindering die voortvloeit uit het plan, vermeld in artikel 2.6.1, § 2, kan in aanmerking komen voor planschadevergoeding.

Het recht op planschadevergoeding wordt geregeld in het Instrumentendecreet van 26 mei 2023.

1.2 Planbatenheffing

Een planbatenheffing is verschuldigd wanneer een ruimtelijk uitvoeringsplan bestemmingswijzigingen doorvoert van een zone onder de categorie van gebiedsaanduiding:

- recreatie, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, landbouw, bedrijvigheid, bos, overig groen of reservaat en natuur naar een zone onder de categorie van gebiedsaanduiding wonen;
- recreatie, gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, landbouw, bos, overig groen of reservaat en natuur naar een zone onder de categorie van gebiedsaanduiding bedrijvigheid;
- gemeenschaps- en nutsvoorzieningen, landbouw, bos, overig groen of reservaat en natuur naar een zone onder de categorie van gebiedsaanduiding bedrijvigheid;
- bos, overig groen of reservaat en natuur naar een zone onder de categorie van gebiedsaanduiding bedrijvigheid;
- landbouw, bos, overig groen of reservaat en natuur naar een zone onder de subcategorie van gebiedsaanduiding gebied voor de winning van oppervlaktedelfstoffen.

Er is geen planbatenheffing verschuldigd in volgende gevallen :

- wanneer de bestemmingswijziging niet voor gevolg heeft dat voortaan een omgevingsvergunning verkregen kan worden die vóór de inwerkingtreding van het ruimtelijk uitvoeringsplan niet verkregen kon worden;
- wanneer de bestemmingswijziging een perceelsgedeelte van minder dan 200 m² betreft;
- wanneer voor het perceel een ruimtelijk uitvoeringsplan in werking treedt om te voldoen aan een verplichting tot planschadevergoeding;
- wanneer een perceel, begrepen in een niet-vervallen verkaveling, bestemd voor woningbouw, een voor woningbouw geëigende bestemming krijgt ten gevolge van het plan;
- als het perceel is opgenomen in een grondruilplan⁴.

Percelen die worden onteigend of overgedragen in der minne ten algemenen nutte worden van planbatenheffing vrijgesteld, voor zover voldaan is aan beide hiernavolgende voorwaarden :

- er wordt overeenkomstig artikel 74 van het Vlaams Onteigeningsdecreet van 24 februari 2017 geen rekening gehouden met de waardevermeerdering die voortvloeit uit de voorschriften van het ruimtelijk uitvoeringsplan, dan wel het bijzonder plan van aanleg;
- de onteigening, respectievelijk de overdracht in der minne ten algemenen nutte, gebeurt ten laste van de heffingsplichtige en niet ten aanzien van een derde-verkrijger.

³ conform artikel 2.6.2, §1 van de VCRO

⁴ als vermeld in artikel 2.1.65 van het decreet van 28 maart 2014 betreffende de landinrichting

Deze vrijstelling geldt proportioneel voor de oppervlakte waarop de onteigening of de overdracht in der minne ten algemenen nutte betrekking heeft. Indien de onteigening of de overdracht in der minne ten algemenen nutte plaatsvindt nadat de planbatenheffing, of een gedeelte daarvan, reeds is betaald, worden de reeds betaalde bedragen naar rato van de toegekende vrijstelling terugbetaald, evenwel zonder dat moratoriuminteressen verschuldigd zijn.

1.3 Compensaties

De compensaties vermeldt in boek 6, titel 2 of titel 3, van het decreet van 27 maart 2009 betreffende het grond- en pandenbeleid betreffen:

- de bestemmingswijzigingscompensatie
- de compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften

1.3.1 Bestemmingswijzigingscompensatie

Een bestemmingswijzigingscompensatie is een gewestelijke, perceelsgebonden, financiële en subsidiaire compensatie voor de kapitaalschade ten gevolge van een ruimtelijk uitvoeringsplan dat een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding landbouw valt, omzet naar een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding reservaat en natuur, bos of overig groen valt.

De Vlaamse Landmaatschappij is belast met de behandeling van aanvragen voor een bestemmingswijzigingscompensatie en met de vereffening van de bedragen verbonden aan de beslissingen houdende de toekenning van een bestemmingswijzigingscompensatie.

Een bestemmingswijzigingscompensatie wordt toegekend voor een perceel dat voldoet aan beide hiernavolgende voorwaarden:

- het perceel is in het kalenderjaar voorafgaand aan het jaar waarin het ruimtelijk uitvoeringsplan of het plan van aanleg definitief wordt vastgesteld geregistreerd in het Geïntegreerd Beheers- en Controlesysteem, uitgezonderd de percelen die geregistreerd worden binnen de teeltgroep 'geen cultuurgrond';
- het perceel heeft een oppervlakte van ten minste 0,5 hectare of behoort tot een groep van getroffen percelen van dezelfde eigenaar met een totale oppervlakte van ten minste 0,5 hectare.

De bestemmingswijzigingscompensatie wordt geregeld in titel 2, hoofdstuk 1 tot en met 4 en hoofdstuk 6, van het Instrumentendecreet van 26 mei 2023.

De Vlaamse Grondenbank kan naar aanleiding van een aanvraag voor een bestemmingswijzigingscompensatie een aanbod doen om de grond te ruilen met een gelijkwaardige grond.

1.3.2 Compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften

Een compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften is een gewestelijke, perceelsgebonden, financiële en subsidiaire compensatie voor de kapitaalschade ten gevolge van een ruimtelijke uitvoeringsplan dat een erfdienstbaarheid tot openbaar nut oplegt op een zone die onder de categorie van gebiedsaanduiding landbouw valt, die meer beperkingen op het vlak van de economische aanwending van de grond oplegt dan redelijkerwijs geduld moet worden in het algemeen belang en ter vrijwaring van de op de vooravond van de beperkingen bestaande basismilieukwaliteit, zijnde de kwaliteit die wordt bereikt door het naleven van de gebruikelijke goede landbouwmethoden, door de naleving van de eisen gesteld in de artikelen 3, 4 en 5 van de verordening (EG) nr. 1782/2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke voorschriften voor regelingen inzake rechtstreekse steunverlening in het kader van het gemeenschappelijk landbouwbeleid en tot vaststelling van bepaalde steunregelingen voor landbouwers, en door de naleving van de voorschriften van de Vlaamse regelgeving omtrent milieu en natuur.

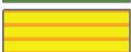
Indien de kapitaalschade voortvloeit uit een ruimtelijk uitvoeringsplan is aan dat criterium slechts voldaan en wordt de compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften slechts toegekend, indien beide hiernavolgende vereisten zijn vervuld:

- de aangebrachte overdruk betreft een nieuwe overdruk die nieuwe beschermingsvoorschriften betreffende inrichting en beheer oplegt;
- de aangebrachte overdruk betreft de overdruk “ecologisch belang”, “ecologische waarde”, “overstromingsgebied”, “reservaat” of “valleigebied”, of een vergelijkbare, door de Vlaamse Regering aangewezen, overdruk.

De compensatie ingevolge beschermingsvoorschriften wordt geregeld in titel 2, hoofdstuk 1 tot en met 4 en hoofdstuk 6, van het Instrumentendecreet van 26 mei 2023.

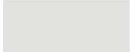
2 Legende

Bestemmingswijzigingen die aanleiding kunnen geven tot een planbatenheffing

	groen ----> wonen
	landbouw ----> wonen
	recreatie ----> wonen
	openbaar nut ----> wonen
	bedrijvigheid ----> wonen
	groen ----> bedrijvigheid
	landbouw ----> bedrijvigheid
	recreatie ----> bedrijvigheid
	openbaar nut ----> bedrijvigheid
	openbaar nut ----> recreatie
	groen ----> recreatie
	landbouw ----> recreatie
	groen ----> landbouw
	groen ----> oppervlaktedelfstoffen
	landbouw ----> oppervlaktedelfstoffen

 Bestemmingswijzigingen die aanleiding kunnen geven tot een planschadevergoeding

 Landbouwgebruikspercelen met bestemmingswijzigingen die aanleiding kunnen geven tot een compensatie.

 Overige gebieden van het ruimtelijk uitvoeringsplan waar geen bestemmingswijzigingen worden doorgevoerd die aanleiding kunnen geven tot een planschadevergoeding, planbatenheffing of compensatie.





gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan
**‘Verbetering van de nautische
toegankelijkheid tot de (achter)haven
van Zeebrugge’**

V Ruimtelijk Veiligheidsrapport



**Vlaamse
overheid**

**DEPARTEMENT
OMGEVING**

Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' ligt op grondgebied van de gemeenten Brugge en Blankenberge.

Dit document vormt het ontwerp '**Ruimtelijk Veiligheidsrapport**' voor het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Voorliggend document maakt deel uit van het onderdeel van het kaderprojectbesluit dat geldt als Gewestelijk Ruimtelijk Uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', en gekaderd is binnen de procedure 'complexe projecten', meer bepaald binnen het complexe project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Ruimtelijk VeiligheidsRapport RVR/23/06
GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid
tot de (achter)haven van Zeebrugge'

In opdracht van
MOW

Deskundigen

De volgende personen stonden in voor de opmaak van voorliggend ruimtelijk veiligheidsrapport:

Naam	Bedrijf/organisatie	Functie
Greet De Keukelaere	MOW	Algemeen projectmanager Nieuwe Zeesluis Zeebrugge
Frederik Buffel	MOW	Procesmanager Nieuwe Zeesluis Zeebrugge
Frank Maesen	Sertius NV	Erkend VR-deskundige (erkenning 2015/VR038), opmaak van het RVR
Leo Kerkstoel	Sertius NV	Ondersteuning van de erkende VR-deskundige
Niels Witvrouwen	Sertius NV	Ondersteuning van de erkende VR-deskundige

Greet De Keukelaere
Algemeen projectmanager Nieuwe Zeesluis Zeebrugge, MOW

Dhr. Frank Maesen
Erkend VR-deskundige
Sertius NV
(erkenning 2015/VR038)

Inhoudstafel

	DESKUNDIGEN.....	I
	TERMINOLOGIE.....	V
	TABELLEN EN FIGUREN	VII
5	INLEIDING	IX
	I. ALGEMEEN	I.1
	1. Situering	I.1
	2. Motieven opmaak kaderprojectbesluit	I.3
	II. RISICO'S VAN ZWARE ONGEVALLen	II.1
10	1. Methodiek	II.3
	1.1. Achtergrond	II.3
	1.2. Geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen	II.4
	1.3. Geplande gebieden voor bedrijvigheid	II.5
	1.4. Domino-effecten.....	II.5
15	2. Toepassing methodiek op voorgenomen plan	II.6
	2.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen	II.6
	2.2. Geplande gebieden voor bedrijvigheid	II.7
	2.2.1. Identificatie	II.7
	2.2.2. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven.....	II.7
20	2.3. Stedenbouwkundige voorschriften	II.10
	2.4. Domino-effecten.....	II.12
	III. MOEILIKHEDEN EN LEEMTEN IN DE KENNIS.....	III.1
	IV. BESLUIT	IV.1
	V. NIET-TECHNISCHE SAMENVATTING.....	A
25	REFERENTIES.....	A
	FIGUREN.....	C

Terminologie

AGOP	Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –Projecten van het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid
Besluit RVR	Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BVR	Besluit Vlaamse Regering
CLP-verordening	Verordening (EG) 1272/2008 van 16 december 2008 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de indeling, etikettering en verpakking van stoffen en mengsels tot wijziging en intrekking van de Richtlijnen 67/548/EEG en 1999/45/EG en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1907/2006
DABM	Decreet Algemeen Milieubeleid (Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid).
fN-curve	Groepsrisicocurve Dubbellogaritmische curve die het verband weergeeft tussen de omvang van de getroffen groep N en de kans f dat in een keer een groep van ten minste een bepaalde grootte omkomt.
FOD WASO	Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg
Gevaarlijke stof/product	Een stof/product beantwoordend aan de criteria van bijlage I, deel 1 of genoemd in bijlage I, deel 2 of van de Seveso-richtlijn.
GR	Groepsrisico Het groepsrisico is de kans, per jaar, dat een aantal personen in de omgeving gelijktijdig omkomen door zware ongevallen binnen de bestudeerde onderneming.
IRC	Isorisicocontour Lijn op een kaart die punten van gelijk plaatsgebonden risico verbindt.
KB	Koninklijk Besluit
LC	Lethal concentration (letale concentratie)
LOC	<i>Loss of Containment</i> (vrijzetting gevaarlijk product)
MB	Ministerieel besluit
MOW	(Departement) Mobiliteit en Openbare Werken
OVR	Omgevingsveiligheidsrapport (veiligheidsrapport opgesteld in het kader van het DABM)
Plaatsgebonden risico	Kans, per jaar, dat een persoon omkomt t.g.v. zware ongevallen in de bestudeerde inrichting, uitgaande van de veronderstelling dat deze persoon permanent en totaal onbeschermd aanwezig is op een bepaalde plaats in de omgeving van de inrichting.
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Quantitative Risk Assessment/Analysis (Kwantitatieve risicoanalyse)
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk uitvoeringsplan
RVR	Ruimtelijke veiligheidsrapport
Samenwerkingsakkoord	Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken
Seveso-richtlijn	Richtlijn 2012/18/EU van 4 juli 2012 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, houdende wijziging en vervolgens intrekking van Richtlijn 96/82/EG van de Raad.
SWA	SamenWerkingAkkoord
SWA-VR	Veiligheidsrapport opgesteld in het kader van het Samenwerkingsakkoord
TEV	Team Externe Veiligheid van de Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –Projecten (AGOP), voormalige naam van het huidige "Team Omgevingseffecten".
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VLAREM	Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning
VR	Veiligheidsrapport
Δ1%	Afstand waarop een ongeval nog 1% letaliteit onder de blootgestelde personen (onbeschermd en ter plaatse blijvend) kan teweegbrengen.

Tabellen en figuren

Hierna wordt een overzicht gegeven van de tabellen en figuren die in dit ruimtelijk veiligheidsrapport vervat zijn. De aanduiding met '▼' betekent dat de betreffende figuur of tabel op het einde van dit Ruimtelijk VeiligheidsRapport terug te vinden is.

5

Tabellen

- | | |
|------|--|
| I.1 | Ruimtelijk programma zoals volgt uit de stedenbouwkundige voorschriften |
| II.1 | Identificatie aandachtsgebieden in het plangebied die (deels) gelegen zijn binnen de consultatiezone van Huktra NV |
| II.2 | Identificatie geplande gebieden voor bedrijvigheid waar Seveso-inrichtingen zijn toegelaten |

Figuren

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1 | ▼ Situering aandachtsgebieden |
|---|-------------------------------|

Inleiding

ALGEMEEN – Het verbeteren en het blijven garanderen van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge maakt het voorwerp uit van een Complex Project. Het beoogde kaderprojectbesluit 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' zal hierbij eveneens gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', met bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften om de vereiste planologische herbestemmingen vast te stellen.

Enerzijds zijn er gebieden voor bedrijvigheid voorzien waar Seveso-inrichtingen niet zijn uitgesloten, en anderzijds omvat het planvoornemen aandachtsgebieden die zich als ontwikkeling kunnen voordoen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Dit planvoornemen dient geëvalueerd te worden in functie van de voldoende veiligheidsafstand tussen enerzijds Seveso-inrichtingen en anderzijds aandachtsgebieden. Het voorliggende Ruimtelijk VeiligheidsRapport (RVR) kadert hierin.

In dit RVR wordt dit 'planvoornemen' onderzocht in het licht van inrichtingen waar belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn en hierdoor onder de Seveso III-richtlijn (en ook het SWA Seveso III) vallen, verder Seveso-inrichtingen genoemd. Dit onderzoek vindt zijn oorsprong in het gegeven dat aan dergelijke ondernemingen risico's van zware ongevallen voor zowel mens als milieu verbonden kunnen zijn.

Vooreerst wordt, als achtergrond voor het onderzoek, een overzicht gegeven van de deelgebieden van het planvoornemen met in het algemeen het beoogde ruimtelijk programma. Voor verdere informatie inzake de ruimtelijke afbakening van de deelgebieden en de beschrijving van het ruimtelijke programma of de beoogde functie(s) ervan wordt verwezen naar de planbeschrijving zoals opgenomen in het grafisch plan en de stedenbouwkundige voorschriften bij het kaderprojectbesluit [GP&SV].

Vervolgens wordt de methodiek voor het onderzoek of de beoordeling beschreven waarbij er in grote lijnen een onderscheid is te maken tussen het onderzoek van geplande ontwikkelingen rond de bestaande Seveso-inrichtingen enerzijds en van de betrokken gebieden voor bedrijvigheid ten aanzien van de potentie voor de inplanting van Seveso-inrichtingen, anderzijds.

Het beoogde planvoornemen situeert zich evident op planniveau, wat o.m. betekent dat een concrete evaluatie en beoordeling van toekomstige bedrijven hier niet aan de orde is. Een dergelijke beoordeling vereist immers concrete gegevens van bedrijven en die details zijn zonder meer niet bekend bij de evaluatie en beoordeling op planniveau.

Ten slotte wordt een toelichting gegeven inzake de moeilijkheden en leemten in de kennis.

Voor wie snel een zicht wenst op het resultaat van het onderzoek in het RVR, wordt verwezen naar de niet technische samenvatting dat als een apart document wordt toegevoegd.

OPMAKEN RVR – Het Ruimtelijk VeiligheidsRapport werd in overeenstemming met de betrokken regelgeving opgemaakt door een erkend VR-deskundige, m.n. ir. F. Maesen (erkenning 2015/VR038) van Sertius met ondersteuning van L. Kerkstoel en N. Witvrouwen van Sertius.

Voorliggend RVR is aan Team Omgevingseffecten voorgelegd voor een finale kwaliteitsbeoordeling.

I. Algemeen

1. Situering

ALGEMEEN – Voorliggend Ruimtelijk VeiligheidsRapport (RVR) kadert in de besluitvormings-procedure in functie van het (definitief) vaststellen van het kaderprojectbesluit als uitwerking van het Complex Project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Dit planvoornemen is het resultaat van een afweging van redelijke alternatieven en de keuze voor een inrichtingsalternatief. Dit betekent dat het alternatievenonderzoek in het RVR niet aan de orde is.

FIGUUR - Een overzicht van de deelgebieden waarvoor het kaderprojectbesluit zal gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, is te vinden in het grafische plan, en overgenomen in figuur 1.

In de tabel I.1 hierna is een overzicht opgenomen van de gebieden (bestemming, overdruk) met de functie ervan d.i. het eraan gekoppelde ruimtelijk programma zoals opgenomen in de steden-bouwkundige voorschriften [GP&SV].

Tabel I.1
Ruimtelijk programma zoals volgt uit de stedenbouwkundige voorschriften

Artikel*	Identificatie deelgebied	Ruimtelijk programma
1	Afbakeningslijn zeehavengebied	De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Zeebrugge
2	Wijziging afbakeningslijn zeehavengebied	-
3	Natuurgebied	Herbestemming voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. met overdruk 'grote eenheid natuur' incl. kleinschalige infrastructuur in functie van sociale, educatieve en recreatieve functies
4	Parkgebied	Herbestemming voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park met sociale functie. Recreatie is een nevenschikte functie waarbij sprake is van recreatieve verbindingen en kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur. Volgende functies zijn in het (oud) stationsgebouw (Park Stationswijk) toegelaten: nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, lokale en laag dynamische sport- en recreatievoorzieningen, socio-culturele en educatieve voorzieningen, toeristisch-recreatieve voorzieningen, horeca en publieke kantoor- of dienstenfuncties.
5	Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven	Herbestemming voor zeehavengebonden en zeehavenrelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. Onder meer productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekraftkoppeling zijn toegelaten. Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten.
6	Gebied voor jachthavengebonden bedrijven	Herbestemming voor jachthavengebonden bedrijven met het herstel, onderhoud, restauratie, bouw en parking van boten en schepen als hoofdbestemming. Verkoopsruimtes, kantoren en parkeerterrein zijn toegelaten, alsook 1 woongelegenheden per bedrijf. Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten.
7	Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen	Herbestemming om de bestemming in lijn te brengen met de feitelijke toestand van (het zuidelijke deel van het terrein van) de school.
8	Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur	Herbestemming voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Handelingen inzake productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekraftkoppeling zijn toegelaten.
9	Gebied voor Spoorinfrastructuur	Herbestemming voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden
10	Gebied voor waterweginfrastructuur	Herbestemming voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden
11	Gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur	Herbestemming voor verkeers- of vervoersinfrastructuur en aanhorigheden (met andere accenten in vergelijking met artikel 8 waar de identificatie van het deelgebied dezelfde omschrijving heeft als in artikel 11) Handelingen inzake productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekraftkoppeling zijn toegelaten.
12	Bufferzone (overdruk)	-
13	Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur (overdruk)	Aanleg tunnel en/of open sleuf
14	Zone voor tijdelijke werfzone (overdruk)	-
15	Zone voor beperkte bouwmogelijkheden (overdruk)	-
16	Zone voor toegelaten inrichting voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen (overdruk)	Mogelijke inrichting als recyclagepark

Tabel I.1 Ruimtelijk programma zoals volgt uit de stedenbouwkundige voorschriften		
Artikel*	Identificatie deelgebied	Ruimtelijk programma
17	Zone voor toelaatbare bebouwing en infrastructuur (overdruk)	Delen van de zones die niet worden aangewend voor het functioneren van de haven of de sluis krijgen een publiek toegankelijk karakter.
18	Verbinding voor langzaam verkeer (overdruk)	-
19	Leidingstraat (overdruk)	-
20	Hoogspanningsleiding (overdruk)	-
21	Visserskruis (overdruk)	- (erfgoeditem)
22	Op te heffen reservatiegebied voor waterweg (overdruk)	-
23	Op te heffen enkelvoudige leiding (overdruk)	-

* De gebieden (bestemming, overdruk) die bij het in vet gedrukte artikelnummer horen, zijn mogelijk relevant in het kader van voorliggend rapport (bedrijvigheid, aandachtsgebied, toename populatie).

2. Motieven opmaak kaderprojectbesluit

5

Met dit Complex Project wordt tegemoet gekomen aan één van de aspecten van het Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP), zoals opgenomen in dit strategisch plan voor de haven van Brugge-Zeebrugge. Hiernaast dient het project ook de mobiliteit in de achterhaven en Zeebrugge te verbeteren en te dienen als een hefboom voor een leefbaarder Zeebrugge.

II. Risico's van zware ongevallen

ACHTERGROND - De evaluatie van de risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen kadert binnen de Seveso III-richtlijn. De verplichting voor de lidstaten om ervoor te zorgen dat bij het nemen van besluiten in het kader van de ruimtelijke ordening de preventie van zware ongevallen en de beperking van de gevolgen daarvan wordt nagestreefd werd al ingeschreven in de Seveso II-richtlijn. Deze Europese regelgeving heeft geleid tot een aanpassing van het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid (DABM), meer bepaald via het decreet van 18 december 2002¹ tot aanvulling van het decreet van 5 april 1995 houdende 'algemene bepalingen inzake milieubeleid' een betreffende de milieueffect- en veiligheidsrapportage. De bepalingen inzake het opmaken van een ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) werden dan ingeschreven in de deze titel IV van het DABM. Deze bepalingen moeten samen worden gelezen met de VCRO. Verder dient ook melding te worden gemaakt van het besluit van de Vlaamse regering houdende nadere regels inzake ruimtelijke veiligheidsrapportage [RVR-besluit].

Dit betekent dat naar bedrijven of inrichtingen toe enkel deze die onder de Seveso III-richtlijn vallen, relevant zijn in het kader van het RVR. Bij de bedrijven die vallen onder de Seveso III-richtlijn, kortweg 'Seveso-inrichtingen' genoemd, bestaat er een onderscheid tussen hoge- en lagedrempelinrichtingen. Een hogedrempelinrichting is een inrichting die naar de hoeveelheid gevaarlijke stoffen toe de hoge drempel² overschrijdt terwijl een lagedrempelinrichting over hoeveelheden gevaarlijke stoffen beschikt gelegen tussen de lage en de hoge drempel. In het kader van de ruimtelijke veiligheidsrapportering wordt er geen onderscheid gemaakt tussen de hoge- en lagedrempelinrichtingen.

De Vlaamse regelgeving beoogt de preventie van zware ongevallen die het gevolg kunnen zijn van bepaalde industriële activiteiten en de beperking van de gevolgen daarvan voor de menselijke gezondheid en het milieu. De inrichtingen die door deze regelgeving worden gevat, zijn inrichtingen waarin belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn ('Seveso-inrichtingen'). De preventie van zware ongevallen en de beperking van de gevolgen daarvan, gebeurt op twee niveaus:

- Op planniveau: door in het beleid inzake ruimtelijke ordening rekening te houden met de noodzaak om op lange termijn:
 - Een voldoende veiligheidsafstand te laten bestaan tussen enerzijds Seveso-inrichtingen en anderzijds gebieden met woonfunctie, door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, recreatiegebieden en, voor zover mogelijk, grote transportroutes;
 - waardevolle natuurgebieden en bijzonder kwetsbare gebieden in de nabijheid van Seveso-inrichtingen te beschermen, indien nodig door een voldoende veiligheidsafstand te laten bestaan of door andere passende maatregelen
- Op niveau van de vergunningverlening: door bij de vergunningverlening van bedrijven met belangrijke hoeveelheden gevaarlijke producten (de zogenaamde hogedrempelinrichtingen) de risico's van zware ongevallen met gevaarlijke stoffen voorafgaandelijk te laten evalueren in een omgevingsveiligheidsrapport (OVR), zonder afbreuk te doen aan de mogelijkheid om ook bij de vergunningverlening van de andere Seveso-inrichtingen (de zogenaamde lagedrempelinrichtingen) gemotiveerd en binnen de grenzen van de redelijkheid, bijkomende en voorafgaandelijke evaluaties te vragen om de externe risico's te beoordelen.

¹ Belgisch Staatsblad - 13 februari 2003

² overeenkomstig bijlage I van de Seveso III-richtlijn en tevens rekening houdend met de optelregel

Het RVR situeert zich op het planniveau. Het planvoornemen beoogt enerzijds (gepland) gebied voor bedrijvigheid waarbij Seveso-inrichtingen niet zijn uitgesloten, terwijl in de omgeving ervan actueel onder meer gebieden met woonfunctie zijn gelegen. Daarnaast voorziet het planvoornemen in aandachtsgebieden gelegen zowel in de omgeving van het geplande gebied voor bedrijvigheid als in de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting. Het RVR ziet erop toe dat door de bestemmingswijziging en/of aanpassingen van de stedenbouwkundige voorschriften, de preventie of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen niet in het gedrang komt. Dit gebeurt zowel t.a.v. lagedrempel- als hogedrempelinrichtingen.

OVERZICHT – Overeenkomstig de opdracht voor het opmaken van het RVR wordt er eerst een algemene toelichting gegeven bij de methodiek om daarna de volgende situaties in meer detail te beschouwen:

- geplande ontwikkelingen rond bestaande inrichtingen
- ontwikkeling van geplande gebieden voor bedrijvigheid
- domino-effecten

1. Methodiek

1.1. Achtergrond

De methodiek voor het bepalen en beoordelen van de risico's op zware ongevallen voor mens en milieu in het kader van het RVR vindt logischerwijze zijn oorsprong in de werkwijze die al toegepast wordt bij de inplanting van nieuwe hogedrempelinrichtingen, alsook bij belangrijke aanpassingen van bestaande hogedrempelinrichtingen. In dit verband is het belangrijk te wijzen op het bestaande verschil in aanpak ten aanzien van de mens enerzijds en het milieu anderzijds, waarbij in praktijk van respectievelijk 'externe (mens)risico's' en 'milieurisico's' gesproken wordt, m.n.:

- **Externe (mens)risico's**

In het kader van een omgevingsveiligheidsrapport (OVR) betreffen de risico's van zware ongevallen ten aanzien van de mens in de omgeving van een hogedrempelinrichting de zgn. externe (mens)risico's, wat meer algemeen ook 'externe veiligheid' wordt genoemd. Naast een kwalitatieve beschrijving van de scenario's voor zware ongevallen zowel ten aanzien van de mogelijke oorzaken als gevolgen (vlinderdasmodel) wordt een kwantitatieve aanpak toegepast. Binnen het kader van de kwantitatieve risicoanalyse in een omgevingsveiligheidsrapport worden risicocriteria gehanteerd voor de beoordeling van deze risico's verbonden aan de betrokken inrichting.

In het kader van de ruimtelijke veiligheidsrapportage wordt er geen onderscheid gemaakt tussen hoge- en lagedrempelinrichtingen en worden de externe risico's van zonder meer alle Seveso-inrichtingen beschouwd.

- **Milieurisico's**

De milieurisico's zijn de risico's van zware ongevallen en dit naar het milieu toe zowel binnen de Seveso-inrichting als in de omgeving ervan. Op basis van de aanpak voor hogedrempelinrichtingen in het kader van het omgevingsveiligheidsrapport (OVR) wordt enkel een kwalitatieve aanpak gehanteerd omdat de instrumenten en bovendien ook kwantitatieve toetsingscriteria ontbreken om een analoge werkwijze als voor de mens toe te kunnen passen.

Voorafgaand wordt nog gewezen op de aandachtsgebieden zoals vastgelegd in het [RVR-besluit], m.n.:

- gebieden met woonfunctie

Gebieden met woonfunctie worden in het kader van voorliggend rapport omschreven als:

1. woongebied, bepaald volgens artikel 5 en 6 van het koninklijk besluit van 28 december 1972 betreffende de inrichting en de toepassing van de ontwerp-gewestplannen en de gewestplannen, en de ermee vergelijkbare gebieden vastgesteld in de ruimtelijke uitvoeringsplannen met toepassing van het decreet van 18 mei 1999 houdende organisatie van de ruimtelijke ordening, thans de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening (VCRO).
2. groepen van minstens 5 bestaande, niet onteigende of in onteigeningsplannen opgenomen wooneenheden, die een ruimtelijk aaneengesloten geheel vormen, in andere gebieden dan vermeld in punt 1,

- kwetsbare locaties

Alle terreinen waarop zich scholen, ziekenhuizen en rust- en verzorgingstehuizen bevinden.

- waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden

Eén van de volgende gebieden:

1. de speciale beschermingszones, de definitief vastgestelde gebieden die in aanmerking komen als speciale beschermingszone en de waterrijke gebieden van internationale betekenis overeenkomstig het decreet van 21 oktober 1997 betreffende het natuurbehoud en het natuurlijk milieu.

2. natuurgebieden met wetenschappelijke waarde en de ermee vergelijkbare gebieden, aangewezen op plannen van aanleg en de ruimtelijke uitvoeringsplannen van kracht in de ruimtelijke ordening.
- door het publiek bezochte gebouwen en gebieden, incl. recreatiegebieden, waarbij de gemiddelde aanwezigheid minstens 200 personen per dag is of waarbij op piekmomenten minstens 1000 personen aanwezig zijn.
- hoofdtransportwegen:
 1. wegverkeer: de wegen behorende tot de categorieën 'hoofdwegen' en 'primaire wegen van categorie I' uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
 2. spoorwegverkeer: de spoorwegen behorende tot de categorie 'hoofdspoorwegen voor het personenvervoer' uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
 3. luchthavenverkeer in verband met het luchthaventerrein van Zaventem
- externe gevarenbronnen m.n. elementen in de omgeving die de oorzaak kunnen vormen van een zwaar ongeval bij een Seveso-inrichting zoals pijpleidingen, windturbines, hoogspanningslijnen, LPG-stations,...

Een verdere toelichting i.v.m. deze aandachtsgebieden en hoe ermee om te gaan, is terug te vinden in de [LAG].

1.2 Geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen

De methodiek voor de evaluatie van de geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen bestaat erin om:

- de geplande ontwikkelingen (bestemmingswijzigingen, overdruk) te identificeren waarvan de deelgebieden (deels) overlappen met de consultatiezone³ van bestaande Seveso-inrichtingen gekend bij het Team Omgevingseffecten.⁴ Overeenkomstig de geldende regelgeving is het Team Omgevingseffecten aangewezen als coördinerende dienst voor de Seveso-inrichtingen, wat o.m. impliceert dat dit Team als gecentraliseerd contact optreedt. Zowel hoge- als lagedrempelinrichtingen hebben de plicht een kennisgeving in te dienen bij deze dienst teneinde de overheid in kennis te stellen van het feit dat zij Seveso-inrichting zijn.
- van de geïdentificeerde geplande ontwikkelingen worden deze die als een aandachtsgebied kwalificeren, weerhouden voor evaluatie;
- de evaluatie van de geïdentificeerde geplande aandachtsgebieden wordt uitgevoerd steunend op de analyse van het extern risico in de ter beschikking zijnde veiligheidsdocumenten (zoals een omgevingsveiligheidsrapport of een veiligheidsstudie) van de betrokken Seveso-inrichtingen.

Bijkomend is er een evaluatie van geplande ontwikkelingen die een bijkomende populatie in de omgeving met zich meebrengen ten aanzien van het groepsrisico verbonden aan de bestaande Seveso-inrichtingen. Aan de hand van maximale relevante effectafstand van de bestaande Seveso-inrichtingen is bekend tot op welke afstand een bijkomende populatie een invloed kan hebben op het groepsrisico.

³ Onder 'consultatiezone' wordt verstaan: een door de administratie bepaalde afstand rond de terreingrens van een Seveso-inrichting, afhankelijk van de risico's die uitgaan van de Seveso-inrichting en de kans op domino-effecten vanuit de omgeving op de Seveso-inrichting.

⁴ <https://omgeving.vlaanderen.be/nl/lijsten-en-bestanden-externe-veiligheid-en-veiligheidsrapportage> - stand op 24/08/2023

1.3 Geplande gebieden voor bedrijvigheid

De methodiek inzake het onderzoek en de evaluatie van de geplande gebieden voor bedrijvigheid heeft de volgende uitgangspunten:

- De geplande gebieden voor bedrijvigheid zijn volledig gevat binnen de gebieden voor bedrijvigheid⁵ die destijds zijn opgenomen in het RUP 'Afbakening zeehavengebied' en in het betrokken RVR [RVR 2004], waarbij planologisch, conform de conclusie van dit RVR, de inplanting van Seveso-inrichtingen ook al is toegelaten;
- Identificatie van de aandachtsgebieden per gepland gebied voor bedrijvigheid:
 - o enerzijds de identificatie per type⁶ van aandachtsgebied dat dicht bij het geplande gebied voor bedrijvigheid gelegen is ten opzichte van de situatie beoordeeld in het RVR bij de afbakening [RVR 2004];⁷
 - o anderzijds de identificatie van de aandachtsgebieden die een gevolg zijn van het planvoornemen;
- De weerhouden aandachtsgebieden worden geëvalueerd en beoordeeld in functie van de voldoende veiligheidsafstand.

1.4 Domino-effecten

Nagegaan wordt welke externe gevarenbronnen er zijn ten opzichte van de situatie beoordeeld in het RVR bij de afbakening [RVR 2004], alsook binnen het planvoornemen, en waarmee is rekening te houden bij de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen.

Dit betreft louter een identificatie omdat een effectieve evaluatie enkel mogelijk is in een concrete situatie waarbij er informatie is inzake de aard, de hoeveelheden, de activiteiten,... van een nieuwe Seveso-inrichting. In praktijk betekent dit dat er in het stadium van het ruimtelijk (uitvoerings)plan in dit verband enkel kan gewezen worden op algemene aandachtspunten.

⁵ Merk op dat door bijkomende ontwikkelingen in het noordelijke gedeelte van het plangebied waaronder o.m. de bestemmingen bufferzone, parkgebied en gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur, de minimale afstand van het geplande gebied voor bedrijvigheid tot de meest nabije woongebieden ten noorden (Zeebrugge) hierdoor iets groter wordt.

⁶ gebieden met woonfunctie, terreinen met kwetsbare locatie, enz. zoals opgesomd in het RVR-besluit

⁷ Hierbij wordt tegelijk rekening gehouden met het [RVR-besluit] dat sinds het RVR [RVR 2004] verschenen is, en waarbij er sprake is van de zgn. aandachtsgebieden.

2. Toepassing methodiek op voorgenomen plan

2.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen

INFORMATIE - Figuur 1 geeft de nabije Seveso-inrichtingen met hun consultatiezone weer. De enige Seveso-inrichting waarvan de consultatiezone (deels) het plangebied overlapt, is de hogedrempelinrichting Huktra NV. Dit betreft een bedrijf met de opslag van tankcontainers die als gevaarlijk ingedeelde Seveso-producten (vloeistoffen en vaste stoffen) kunnen bevatten.

IDENTIFICATIE AANDACHTSGEBIEDEN - De geplande ontwikkelingen die deels gelegen zijn binnen de consultatiezone van Huktra NV worden opgesomd in tabel II.1.⁸

Tabel II.1
Identificatie aandachtsgebieden in het plangebied
die (deels) gelegen zijn binnen de consultatiezone van Huktra NV

Mogelijke aandachtsgebieden

- Hoofdtransportwegen voor personenvervoer
N31 (ook Baron de Maerelaan ter hoogte van Zeebrugge)
- Externe gevarenbronnen
 - Geplande gebieden voor bedrijvigheid in zoverre bedrijven met gevaarlijke (Seveso)producten, windturbines (hernieuwbare energie),
 - Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur & gebied voor spoorinfrastructuur m.n. (haven)weg- en spoortransport van gevaarlijke producten,* windturbines (hernieuwbare energie),
 - Ondergrondse transportleidingen voor gevaarlijke producten,
 - Hoogspanningslijnen (bovengronds)

* de waterwegen opgesomd in de leidraad aandachtsgebieden [LAG] omvatten geen dokken van de zeehaven Zeebrugge

EVALUATIE – Uit de identificatie van de aandachtsgebieden in tabel II.1 volgt dat met uitzondering van de hoofdtransportweg voor personenvervoer, het hier uitsluitend gaat om externe gevarenbronnen. De externe gevarenbronnen in het plangebied betreffen allemaal bedrijven met, of transporten van gevaarlijke producten, uitgezonderd wat betreft de bovengrondse hoogspanningslijnen en de windturbines.

Voor de transporten van gevaarlijke producten, volgt dat deze transportroutes in het plangebied in het verlengde liggen van reeds bestaande routes waarbij deze bestaande routes dicht bij Huktra NV gelegen zijn. Dit betekent dat voor de evaluatie kan terug gevallen worden op het goedgekeurde⁹ OVR/22/21 voor Huktra NV waarbij de transporten van gevaarlijke producten in de nabije omgeving niet als relevant werden beoordeeld voor het extern risico verbonden aan Huktra NV. Dit betekent dat van deze transportroutes in het plangebied (die op ruimere afstand gelegen zijn in vergelijking met de bestaande delen van deze transportroutes) derhalve geen relevante invloed te verwachten is op het extern risico verbonden aan Huktra NV.

Voor wat bedrijven met gevaarlijke producten betreft situeert het betrokken deelgebied voor bedrijvigheid zich reeds op meer dan 300 m afstand en treft men daar geen gevaarlijke brand- en of explosiegevaarlijke producten in bulk aan. De meest typische activiteiten bij opmaak van voorliggend rapport houden verband met een breekwerf (bouwsector). Meer algemeen kan nog gesteld worden dat in de achterhaven rond de twee grote dokken m.n. het Noordelijk Insteekdok en het Zuidelijk Kanaaldok terminals met logistieke centra zijn gevestigd voor de behandeling, stockage en distributie van enerzijds nieuwe wagens en anderzijds voedingswaren zoals groenten, fruit, fruitsappen, vis, vlees, koffie enz.

⁸ Voor de basis hiervoor wordt verwezen naar tabel I.1 waar de referentie naar de betrokken artikelnummers in de stedenbouwkundige voorschriften [GP&SV] is terug te vinden.

⁹ goedgekeurd op 6/3/2023 door Team Omgevingseffecten van het Departement Omgeving

Het deelgebied voor hoogspanningslijnen ligt op meer dan 300 m afstand van Huktra NV zodat deze bijgevolg zonder meer niet als relevant te aanzien is voor bovengrondse hoogspanningslijnen (buiten impactafstand bij falen mast¹⁰).

Ten noorden en ten zuiden van Huktra NV staat er reeds een windturbine (zoals ook opgenomen in OVR/22/21). Bij een nieuwe, bijkomende windturbine dient rekening gehouden met het feit dat deze een externe gevarenbron kan vormen die mogelijks relevant is ten aanzien van de bestaande Seveso-inrichting Huktra NV.

Voor wat toekomstige bedrijven betreft wordt verwezen naar § 2.4 in verband met domino-effecten.

GROEPSRISICO – Uit OVR/22/21 van Huktra NV volgt dat de maximale relevante effectafstand 330 m bedraagt (toxische blootstelling). Binnen deze afstand betreft het uitsluitend transportroutes binnen het plangebied incl. een hoofdtransportweg voor personenvervoer (N31).¹¹ Met de feitelijke situatie waar deze transportroutes en de hoofdtransportweg al bestaan, werd reeds rekening gehouden in het OVR/22/21. Er is aldus geen invloed te verwachten van de geplande ontwikkelingen op het groepsrisico verbonden aan Huktra NV.

CONCLUSIE – Uit de evaluatie van het planvoornemen ten aanzien van de bestaande Seveso-inrichting komt, mede steunend op het goedgekeurde OVR/22/21 van Huktra NV, naar voor dat de geplande ontwikkelingen geen invloed zullen hebben op het extern risico verbonden aan het bestaande Seveso-bedrijf Huktra NV.

Bij een nieuwe, bijkomende windturbine dient rekening gehouden met het feit dat deze een externe gevarenbron kan vormen die mogelijks relevant is ten aanzien van de bestaande Seveso-inrichting Huktra NV.



Geplande gebieden voor bedrijvigheid

2.2.1. Identificatie

De geplande gebieden voor bedrijvigheid waar de inplanting van Seveso-inrichtingen tot de mogelijkheden behoort volgens de stedenbouwkundige voorschriften, zijn opgenomen in tabel II.2.¹²

Tabel II.2
Identificatie geplande gebieden voor bedrijvigheid
waar Seveso-inrichtingen zijn toegelaten

- Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

2.2.2. Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

GEBIEDEN MET WOONFUNCTIE – Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied zijn met de ontwikkelingen in het RUP Vissershaven, het RUP Strand en dijk Brugge, het RUP Strand en dijk Brugge West en het RUP optimalisatie hoogspanningsnetwerk Vlaanderen geen bijkomende woongebieden bestemd die dichterbij liggen bij het geplande gebied

¹⁰ De weerhouden standaardafstand voor impact bedraagt 180 m [HBRB].

¹¹ Het gepland gebied voor bedrijvigheid situeert zich op ten minste 400 m van de opslag van de gevaarlijke producten.

¹² Voor de basis hiervoor wordt verwezen naar tabel I.1 waar de referentie naar de betrokken artikelnummers in de stedenbouwkundige voorschriften [GP&SV] is terug te vinden.

voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. De binnen het kaderprojectbesluit beoogde bestemmingswijzigingen omvatten zonder meer geen gebieden met woonfunctie.

Voorts zijn er twee groepen van tenminste 5 wooneenheden geïdentificeerd die een gebied met woonfunctie vormen (aandachtsgebied) zoals aangeduid in figuur 1. De groep van woningen ten noorden van de Transportzone vormt voor (een deel van) het geplande gebied voor bedrijvigheid het meest nabije gebied met woonfunctie en is derhalve meer determinerend voor de draagkracht vanuit het oogpunt van het extern risico voor dat deel van het gebied voor bedrijvigheid.

TERREINEN MET KWETSBARE LOCATIE – Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied zijn er twee locaties van het Technisch Instituut Sint-Vincentius in de Transportzone geïdentificeerd (zie figuur 1) die in het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied (nog) niet naar voor kwamen. Voor een deel van het geplande gebied voor bedrijvigheid zal de meest oostelijke gelegen school de meest nabije kwetsbare locatie vormen en derhalve meer determinerend zijn voor de draagkracht vanuit het oogpunt van het extern risico voor dat deel van het gebied voor bedrijvigheid.

Het planvoornemen omvat een gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Deze herbestemming vormt een relatief smalle zone die de (juridische) bestemming in lijn brengt met de feitelijke situatie van (de zuidelijke rand van het terrein van) de school V.T.I. Zeebrugge, en heeft in elk geval maar een beperkte invloed op de draagkracht van het gebied voor bedrijvigheid. Het (feitelijke) terrein van deze school die ook als kwetsbare locatie opgenomen was in het RVR [RVR 2004] voor de afbakening van het zeehavengebied, wordt met het planvoornemen evenwel niet gewijzigd.

Voorts zijn in het (oude) stationsgebouw (artikel 4: Parkgebied met gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Stationswijk) o.m. nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, educatieve functies alsook publieke kantoor- en dienstenfuncties toegelaten. Indien in dit gebouw zich bvb. een school(klas) zou vestigen wat gekwalificeerd wordt als een kwetsbare locatie [LAG], zal hiermee rekening gehouden moeten worden bij de verdere ontwikkeling van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Voor zover de stedenbouwkundige voorschriften de inplanting van een kwetsbare locatie in het (oude) stationsgebouw toelaten, wordt erop gewezen dat de inplanting ervan, de draagkracht van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven kan aantasten m.n. in zoverre die kwetsbare locatie dan dichterbij gelegen is dan reeds aanwezige kwetsbare locaties. Binnen dit kader impliceert het GRUP dat de invulling van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven ten aanzien van Seveso-inrichtingen enerzijds en het (oude) stationsgebouw met een kwetsbare locatie anderzijds, bepaald wordt door het eerst ontwikkelde.

WAARDEVOLLE EN BIJZONDER KWETSBARE NATUURGEBIEDEN – Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied zijn er geen verordenende bepalingen (RUP,...) die bijkomende waardevolle en bijzonder kwetsbare natuurgebieden [LAG] hebben bestemd die dichterbij liggen bij het geplande gebied voor bedrijvigheid. De binnen het kaderprojectbesluit beoogde bestemmingswijzigingen omvatten zonder meer geen waardevolle of bijzonder kwetsbare natuurgebieden.

DOOR PUBLIEK BEZOCHTE GEBOUWEN EN GEBIEDEN INCL. RECREATIEGEBIEDEN – Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied is met de ontwikkelingen in het RUP Vissershaven een zone voor commerciële functies in een groen kader bestemd waar het hotel Ibis Styles Zeebrugge in 2012/2013 werd gebouwd en uitgebreid in 2020/2021 (zie figuur 1 voor de situering). Dit hotel telt in totaal 105 kamers (2 – 6 personen) alsook vergaderzalen tot 200 personen.¹³ Los van het feit of deze locatie effectief als een aandachtsgebied is te aanzien, zal er

¹³ <https://ibisstyleszeebrugge.be/>

alleszins rekening gehouden worden met het aantal aanwezig personen ten aanzien van het extern risico m.n. het groepsrisico.

Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied is met de ontwikkelingen in het RUP Strand en dijk Brugge een gebied voor dagrecreatie bestemd ter hoogte van het strand (grenzend aan woongebied ten zuiden ervan gelegen) samen met een overgangsgebied recreatie-natuur. Dit recreatiegebied situeert zich ten noordwesten van het geplande gebied voor bedrijvigheid (zie figuur 1 voor situering). Het open air festival (Wecandance) telt jaarlijks twee weekends met in 2023 in totaal 60 000 bezoekers.¹⁴ Bijkomend kan vermeld worden dat het RUP Strand en dijk Brugge West een zone voor een voorziening voor een surfclub (incl. clubhuis) bestemt in dit recreatiegebied. Dit recreatiegebied is te aanzien als een door publiek bezocht gebied incl. recreatiegebied en er dient rekening gehouden te worden met het aantal aanwezig personen ten aanzien van het extern risico m.n. het groepsrisico.

Op basis van de stedenbouwkundige voorschriften bij het planvoornemen worden geen door publiek bezochte gebouwen en gebieden incl. recreatiegebieden als aandachtsgebieden geïdentificeerd. Via bestemmingen en overdruk is voor een aantal deelgebieden evenwel sprake van een kleinschalige infrastructuur in functie van de sociale, educatieve en recreatieve functies, recreatieve invulling (kleinschalige sportinfrastructuur), recreatief medegebruik, publieke pleinen met recafunctie, enz. wat wijst op de aanwezigheid van publiek. Op basis van de omschrijving lijken deze bestemmingen niet te kwalificeren als een aandachtsgebied.

Bijkomend is er een zone bestemd voor toegelaten inrichting voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen waarbij in deze een inrichting als recyclagepark is toegelaten. Op deze locatie kan publiek aanwezig zijn maar deze lijkt niet te kwalificeren als een aandachtsgebied. Het voorgaande belet niet dat er alleszins rekening gehouden zal worden met het aantal aanwezig personen ten aanzien van het extern risico m.n. het groepsrisico.

Voorts zijn in het (oude) stationsgebouw (artikel 4: Parkgebied met gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Stationswijk) o.m. nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, educatieve functies alsook publieke kantoor- en dienstenfuncties toegelaten. Rekening houdend met de grootte van het gebouw wordt niet verwacht dat dit als een door publiek bezocht gebouw of gebied incl. recreatiegebied ttz. als aandachtsgebied, is te kwalificeren.

Ten slotte wordt melding gemaakt van het masterplan voor de voormalige kazerne "Knapen" (van Stad Brugge) gelegen op tenminste ruim 100 m ten noorden van het geplande gebied voor bedrijvigheid. Het betreft het oostelijke gedeelte van het gebied dat met het RUP Optimalisatie hoogspanningsnetwerk Vlaanderen bestemd is voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. De Stad Brugge plant om hier een nieuwe buurtplek en toekomstig kustpark m.n. 'Kustpark Knapen' van te maken¹⁵. Er is hier sprake van een groene buffer met een recreatieve invulling ttz. meer dan 3 ha ontharding, extra groen, wandelpaden, skate, natuurspeeltuin, minipitch en ruimte voor skate en urban sports. Afhankelijk van het aantal personen gemiddeld en bij pieken aanwezig, zal dit al dan niet te aanzien zijn als een aandachtsgebied. Los van het feit of deze locatie effectief als een aandachtsgebied is te aanzien, zal er alleszins rekening gehouden worden met het aantal aanwezig personen ten aanzien van het extern risico m.n. het groepsrisico.

Uit bovenstaande evaluatie volgt dat na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied er met meer publiek in de omgeving van het geplande gebied voor bedrijvigheid is rekening te houden bij de beoordeling van een nieuwe Seveso-inrichting in dit gebied, en dit meer bepaald vanuit het oogpunt van het groepsrisico. Dergelijke evaluatie kan enkel gemaakt worden in een concrete situatie van een (nieuwe) Seveso-inrichting.

¹⁴ <https://wecandance.be/about/>

¹⁵ Cfr. <https://www.brugge.be/park-knapen>

HOOFDTRANSPORTWEGEN VOOR PERSONENVERVOER – De N31 is een bestaande weg die voor een deel naar voor komt in het planvoornemen. Hiermee is rekening te houden bij de beoordeling van het extern risico m.n. vanuit het oogpunt van het groepsrisico bij de beoordeling van een nieuwe Seveso-inrichting in het gebied voor bedrijvigheid.

EXTERNE GEVARENBRONNEN – Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied is met de ontwikkelingen in het RUP optimalisatie hoogspanningsnetwerk Vlaanderen een gebied bestemd voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen. Het westelijke gedeelte betreft een elektrisch station voor hoogspanning (en het oostelijke gedeelte is hoger aan bod gekomen - 'Kustpark Knapen'). Voorts zijn er in dit RUP tracés voor hoogspanning vastgelegd. De zones waar deze tracés het plangebied kruisen worden binnen het plangebied hernomen. Met bovengrondse hoogspanningslijnen is vanuit het oogpunt van impact in voorkomend geval algemeen rekening te houden in het geval van een nieuwe Seveso-inrichting in het gebied voor bedrijvigheid.

Na de opmaak van het RVR [RVR 2004] bij de afbakening van het zeehavengebied zijn er bijkomende windturbines in de omgeving gebouwd waarmee algemeen rekening is te houden in het geval van een nieuwe Seveso-inrichting in het gebied voor bedrijvigheid.

Van de Seveso-inrichting Huktra NV komt uit OVR/22/21 naar voor dat domino-effecten hiervan niet reiken tot aan het gebied voor bedrijvigheid.

Voor andere bedrijven met gevaarlijke Seveso-producten, voor transporten van gevaarlijke producten (weg, spoor en ondergrondse transportleiding) zal in het algemeen rekening gehouden worden in het geval van een nieuwe Seveso-inrichting in het gebied voor bedrijvigheid.¹⁶

2.2 Stedenbouwkundige voorschriften

ALGEMEEN – Ingevolge Europese regelgeving moeten Lidstaten ter preventie van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn en de beperking van de gevolgen ervan, de aanwezigheid van Seveso-inrichtingen en de daarmee gepaard gaande mogelijke veiligheidsproblematiek integreren in o.m. hun beleid inzake ruimtelijke ordening. Als doelstelling geldt hierbij dat op een langetermijnbasis een voldoende veiligheidsafstand moet bestaan tussen Seveso-inrichtingen en zgn. aandachtsgebieden. Deze verplichting is in België omgezet via artikel 25 van het SWA dat gelet op de bevoegdheidsverdeling, voor verdere uitvoering verwijst naar de gewesten.

In het Vlaamse Gewest werd ervoor geopteerd om deze 'integratieverplichting' in te vullen op het niveau van de ruimtelijke uitvoeringsplannen. De reden hiervoor is dat de bepalingen van deze plannen bindend en verordenend zijn en dus o.a. een direct gevolg hebben voor de vergunningverlening (omgevingsvergunning). De integratieverplichting wordt meer concreet doorgevoerd door in de procedure voor het opmaken van bepaalde ruimtelijke uitvoeringsplannen een rapporteringsprocedure in te voeren waarbij via een RVR onder meer de externe risico's worden beoordeeld.

ANALYSE EXTERNE RISICO'S – Uit de evaluatie van het planvoornemen als ontwikkeling rond de bestaande Seveso-inrichtingen is gebleken dat voldaan blijft aan de voldoende veiligheidsafstand en kunnen de betrokken stedenbouwkundige voorschriften behouden blijven.

Verder volgt uit de evaluatie dat Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten in het gebied voor bedrijvigheid (artikel 5 van de stedenbouwkundige voorschriften). Bovendien is verordenend verankerd dat Seveso-inrichtingen maar kunnen worden toegelaten binnen het geplande gebied

¹⁶ Specifiek voor wat betreft het planvoornemen dat de realisatie van een tunnel toelaat, wordt vermeld dat ten aanzien van het vervoer van gevaarlijke producten een specifieke analyse inzake tunnelveiligheid werd uitgevoerd.

voor bedrijvigheid voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in het Vlaamse Gewest geldende risicocriteria.

2.4. Domino-effecten

BESTAANDE SEVESO-INRICHTINGEN – Uit de hoger gemaakt analyse volgt dat enkel voor de Seveso-inrichting van Huktra NV een meer gedetailleerde evaluatie gebruik makend van OVR/22/21 vereist was in verband met mogelijke domino-effecten (en zoals ook hoger opgenomen).

5

NIEUWE SEVESO-INRICHTINGEN - In praktijk kan er in het stadium van het ruimtelijk (uitvoerings)plan enkel gewezen worden op het feit dat het aspect van domino-effecten voor nieuwe Seveso-inrichtingen slechts kan onderzocht worden in concrete situaties.

III. Moeilijkheden en leemten in de kennis

In het kader van de evaluatie en beoordeling in voorliggend rapport zijn er geen specifieke moeilijkheden en/of leemten in de kennis.

IV. Besluit

In voorliggend RVR is het planvoornemen als uitwerking van het Complex Project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' geëvalueerd in functie van de voldoende veiligheidsafstand tussen enerzijds Seveso-inrichtingen en anderzijds aandachtsgebieden.

Enerzijds is uit de evaluatie van het planvoornemen als ontwikkeling rond de bestaande Seveso-inrichtingen gebleken dat voldaan blijft aan de voldoende veiligheidsafstand en kunnen de betrokken stedenbouwkundige voorschriften behouden blijven.

Anderzijds volgt uit de evaluatie dat Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten in het gebied voor bedrijvigheid (artikel 5 van de stedenbouwkundige voorschriften). Bovendien is verordenend verankerd dat Seveso-inrichtingen maar kunnen worden toegelaten binnen het geplande gebied voor bedrijvigheid voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in het Vlaamse Gewest geldende risicocriteria.

In het (oude) stationsgebouw (artikel 4: Parkgebied met gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Stationswijk) zijn o.m. nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, educatieve functies alsook publieke kantoor- en dienstenfuncties toegelaten. Indien in dit gebouw zich bvb. een school(klas) zou vestigen, wat gekwalificeerd wordt als een kwetsbare locatie [LAG], zal hiermee rekening gehouden moeten worden bij de verdere ontwikkeling van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Voor zover de stedenbouwkundige voorschriften de inplanting van een kwetsbare locatie in het (oude) stationsgebouw toelaten, wordt erop gewezen dat de inplanting ervan, de draagkracht van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven kan aantasten m.n. in zoverre die kwetsbare locatie dan dichterbij gelegen is dan reeds aanwezige kwetsbare locaties. Binnen dit kader impliceert het GRUP dat de invulling van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven ten aanzien van Seveso-inrichtingen enerzijds en het (oude) stationsgebouw met een kwetsbare locatie anderzijds, bepaald wordt door het eerst ontwikkelde.

Algemeen volgt uit voorliggend RVR dat in het licht van de voldoende (veiligheids)afstand er geen aanvullingen op de stedenbouwkundige voorschriften vereist zijn.

V. Niet-technische samenvatting

De niet technische samenvatting van voorliggend ruimtelijk veiligheidsrapport wordt opgemaakt in het kader van de eindrapportering en als een apart document bij dit rapport opgenomen.

Referenties

- [HBRB] *Handboek Risicoberekeningen*, versie 3.3, Team Omgevingseffecten, 01/06/2023.
- [GP&SV] Verordenend grafische plan en bijbehorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften bij het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', 5/11/2024.
- [LAG] *Leidraad aandachtsgebieden*, TEV, 1/04/2019.
- [Risicocriteria] *Code Risicocriteria, Een code van goede praktijken inzake risicocriteria voor externe mensrisico's van Seveso-inrichtingen*, versie 1.0, 19/10/2006, Vlaamse Overheid, departement LNE, Dienst Veiligheidsrapportering.
- [RSV] 'Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen' van 17/12/2010.
- [RVR-besluit] 'Besluit van de Vlaamse Regering van 26/1/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage', BS 19/6/2007.
- [RVR 2004] Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening zeehavengebied Zeebrugge, Bijlage IIId: Ruimtelijk veiligheidsrapport, SGS Belgium N.V. (december 2004).

Figuren

Niet-technische samenvatting
NTS Ruimtelijk VeiligheidsRapport RVR/23/06
GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid
tot de (achter)haven van Zeebrugge'

In opdracht van
MOW

Inhoudstafel

	TERMINOLOGIE.....	I.2
	FIGUREN EN TABELLEN.....	I.3
	INLEIDING	I.4
5	I. ALGEMEEN	I.5
	II. RISICO'S VAN ZWARE ONGEVALLen.....	II.1
	1. Algemeen.....	II.1
	2. Methodiek.....	II.1
	2.1. Achtergrond	II.1
10	2.2. Toepassing methodiek op voorgenomen plan	II.3
	3.1. Geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen	II.3
	3.2. Geplande gebieden voor bedrijvigheid	II.3
	3.3. Stedenbouwkundige voorschriften	II.4
	3.4. Domino-effecten.....	II.4
15	III. BESLUIT	III.1
	REFERENTIES.....	A
	FIGUREN.....	B

Terminologie

AGOP	Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –Projecten van het Departement Omgeving van de Vlaamse overheid
APA	Algemeen Plan van Aanleg
Besluit RVR	Besluit van de Vlaamse Regering van 26 januari 2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage.
BPA	Bijzonder Plan van Aanleg
BVR	Besluit Vlaamse Regering
Codex	Codex over het welzijn op het werk
DABM	Decreet Algemeen Milieubeleid (Decreet van 5 april 1995 houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid).
FOD WASO	Federale Overheidsdienst Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg
Gevaarlijke stof/product	Een stof/product beantwoordend aan de criteria van bijlage I, deel 1 of genoemd in bijlage I, deel 2 of van de Seveso-richtlijn.
GR	Groepsrisico Het groepsrisico is de kans, per jaar, dat een aantal personen in de omgeving gelijktijdig omkomen door zware ongevallen binnen de bestudeerde onderneming.
HD	Hoge drempel
KB	Koninklijk Besluit
KBO	KruispuntBank van Ondernemingen
LC	Lethal concentration (letale concentratie)
LD	Lage drempel
LOC	<i>Loss of Containment</i> (vrijzetting gevaarlijk product)
MB	Ministerieel besluit
MOW	(Departement) Mobiliteit en Openbare Werken
NTS	Niet-Technische Samenvatting
OV	Omgevingsveiligheidsrapport (veiligheidsrapport opgesteld in het kader van het DABM)
Plaatsgebonden risico	Kans, per jaar, dat een persoon omkomt t.g.v. zware ongevallen in de bestudeerde inrichting, uitgaande van de veronderstelling dat deze persoon permanent en totaal onbeschermd aanwezig is op een bepaalde plaats in de omgeving van de inrichting.
PR	Plaatsgebonden risico
QRA	Quantitative Risk Assessment/Analysis (Kwantitatieve risicoanalyse)
RSV	Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen
RUP	Ruimtelijk uitvoeringsplan
RVR	Ruimtelijke veiligheidsrapport
Samenwerkingsakkoord	Samenwerkingsakkoord van 16 februari 2016 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken
Seveso-richtlijn	Richtlijn 2012/18/EU van 4 juli 2012 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de beheersing van de gevaren van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, houdende wijziging en vervolgens intrekking van Richtlijn 96/82/EG van de Raad.
SWA	SamenwerkingsAkkoord
SWA-VR	Veiligheidsrapport opgesteld in het kader van het Samenwerkingsakkoord
TEV	Team Externe Veiligheid van de Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en –Projecten (AGOP), voormalige naam van het huidige "Team Omgevingseffecten".
VCRO	Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening
VIP	Veiligheidsinformatieplan
VLAREM	Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning
VR	Veiligheidsrapport
Δ1%	Afstand waarop een ongeval nog 1% letaliteit onder de blootgestelde personen (onbeschermd en ter plaatse blijvend) kan teweegbrengen.

Figuren en tabellen

Hierna wordt een overzicht gegeven van de figuren en tabellen die in dit ruimtelijk veiligheidsrapport vervat zijn. De aanduiding met '▼' betekent dat de betreffende figuur of tabel op het einde van dit Ruimtelijk VeiligheidsRapport terug te vinden is.

5

Tabellen

- | | |
|------|--|
| I.1 | Ruimtelijk programma zoals volgt uit de stedenbouwkundige voorschriften |
| II.1 | Identificatie aandachtsgebieden in het plangebied die (deels) gelegen zijn binnen de consultatiezone van Huktra NV |
| II.2 | Identificatie geplande gebieden voor bedrijvigheid waar Seveso-inrichtingen zijn toegelaten |

Figuren

- | | |
|---|-------------------------------|
| 1 | ▼ Situering aandachtsgebieden |
|---|-------------------------------|

Inleiding

ALGEMEEN – Het verbeteren en het blijven garanderen van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge maakt het voorwerp uit van een Complex Project. Het beoogde kaderprojectbesluit 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' zal hierbij eveneens gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', met bijbehorende stedenbouwkundige voorschriften om de vereiste planologische herbestemmingen vast te stellen.

Enerzijds zijn er gebieden voor bedrijvigheid voorzien waar Seveso-inrichtingen niet zijn uitgesloten, en anderzijds omvat het planvoornemen aandachtsgebieden die zich als ontwikkeling kunnen voordoen rond bestaande Seveso-inrichtingen. Dit planvoornemen dient geëvalueerd te worden in functie van de voldoende veiligheidsafstand tussen enerzijds Seveso-inrichtingen en anderzijds aandachtsgebieden. Het Ruimtelijk VeiligheidsRapport (RVR) kadert hierin.

In het RVR wordt dit 'planvoornemen' onderzocht in het licht van inrichtingen waar belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn en hierdoor onder de Seveso III-richtlijn (en ook het SWA Seveso III) vallen, verder Seveso-inrichtingen genoemd. Dit onderzoek vindt zijn oorsprong in het gegeven dat aan dergelijke ondernemingen risico's van zware ongevallen voor zowel mens als milieu verbonden kunnen zijn.

OPMAKEN RVR – Het Ruimtelijk VeiligheidsRapport werd in overeenstemming met de betrokken regelgeving opgemaakt door een erkend VR-deskundige, m.n. ir. F. Maesen (erkenning 2015/VR038) van Sertius met ondersteuning van L. Kerkstoel en N. Witvrouwen van Sertius.

Voorliggend rapport is de niet-technische samenvatting van het RVR dat aan Team Omgevingseffecten is voorgelegd voor een finale kwaliteitsbeoordeling.

I. Algemeen

ALGEMEEN – Het Ruimtelijk VeiligheidsRapport (RVR) kadert in de besluitvormingsprocedure in functie van het (definitief) vaststellen van het kaderprojectbesluit als uitwerking van het Complex Project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge'.

Dit planvoornemen is het resultaat van een afweging van redelijke alternatieven en de keuze voor een inrichtingsalternatief. Dit betekent dat het alternatievenonderzoek in het RVR niet aan de orde is.

FIGUUR - Een overzicht van de deelgebieden waarvoor het kaderprojectbesluit zal gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, is te vinden in het grafische plan, en overgenomen in figuur 1.

In de tabel I.1 hierna is een overzicht opgenomen van de gebieden (bestemming, overdruk) met de functie ervan d.i. het eraan gekoppelde ruimtelijk programma zoals opgenomen in de stedenbouwkundige voorschriften [GP&SV].

Tabel I.1
Ruimtelijk programma zoals volgt uit de stedenbouwkundige voorschriften

Artikel*	Identificatie deelgebied	Ruimtelijk programma
1	Afbakeningslijn zeehavengebied	De gebieden binnen de afbakeningslijn behoren tot het zeehavengebied Zeebrugge
2	Wijziging afbakeningslijn zeehavengebied	-
3	Natuurgebied	Herbestemming voor de instandhouding, de ontwikkeling en het herstel van de natuur, het natuurlijk milieu en bos. met overdruk 'grote eenheid natuur' incl. kleinschalige infrastructuur in functie van sociale, educatieve en recreatieve functies
4	Parkgebied	Herbestemming voor de instandhouding, het herstel en de ontwikkeling van een park met sociale functie. Recreatie is een nevenschikte functie waarbij sprake is van recreatieve verbindingen en kleinschalige sport- en educatieve infrastructuur. Volgende functies zijn in het (oud) stationsgebouw (Park Stationswijk) toegelaten: nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, lokale en laagdynamische sport- en recreatievoorzieningen, socio-culturele en educatieve voorzieningen, toeristisch-recreatieve voorzieningen, horeca en publieke kantoor- of dienstenfuncties.
5	Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven	Herbestemming voor zeehavengebonden en zeehavengerelateerde industriële en logistieke activiteiten en distributie-, opslag- en overslagactiviteiten die gebruikmaken van en aangewezen zijn op de zeehaveninfrastructuur. Onder meer productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling zijn toegelaten. Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten.
6	Gebied voor jachthavengebonden bedrijven	Herbestemming voor jachthavengebonden bedrijven met het herstel, onderhoud, restauratie, bouw en parking van boten en schepen als hoofdbestemming. Verkoopsruimtes, kantoren en parkeerterrein zijn toegelaten, alsook 1 woongelegenheden per bedrijf. Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten.
7	Gebied voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen	Herbestemming om de bestemming in lijn te brengen met de feitelijke toestand van (het zuidelijke deel van het terrein van) de school.
8	Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur	Herbestemming voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en aanhorigheden. Handelingen inzake productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling zijn toegelaten.
9	Gebied voor Spoorinfrastructuur	Herbestemming voor spoorinfrastructuur en aanhorigheden
10	Gebied voor waterweginfrastructuur	Herbestemming voor waterweginfrastructuur en aanhorigheden

Tabel I.1
Ruimtelijk programma zoals volgt uit de stedenbouwkundige voorschriften

Artikel*	Identificatie deelgebied	Ruimtelijk programma
11	Gebied voor verkeers- of vervoersinfrastructuur	Herbestemming voor verkeers- of vervoersinfrastructuur en aanhorigheden (met andere accenten in vergelijking met artikel 8 waar de identificatie van het deelgebied dezelfde omschrijving heeft als in artikel 11) Handelingen inzake productie van hernieuwbare energie, energierecuperatie of warmtekrachtkoppeling zijn toegelaten.
12	Bufferzone (overdruk)	-
13	Zone voor ongelijkvloerse verkeers- en vervoersinfrastructuur (overdruk)	Aanleg tunnel en/of open sleuf
14	Zone voor tijdelijke werfzone (overdruk)	-
15	Zone voor beperkte bouwmogelijkheden (overdruk)	-
16	Zone voor toegelaten inrichting voor gemeenschaps- en openbare nutsvoorzieningen (overdruk)	Mogelijke inrichting als recyclagepark
17	Zone voor toelaatbare bebouwing en infrastructuur (overdruk)	Delen van de zones die niet worden aangewend voor het functioneren van de haven of de sluis krijgen een publiek toegankelijk karakter.
18	Verbinding voor langzaam verkeer (overdruk)	-
19	Leidingstraat (overdruk)	-
20	Hoogspanningsleiding (overdruk)	-
21	Visserskruis (overdruk)	- (erfgoeditem)
22	Op te heffen reservatiegebied voor waterweg (overdruk)	-
23	Op te heffen enkelvoudige leiding (overdruk)	-

* De gebieden (bestemming, overdruk) die bij het in vet gedrukte artikelnummer horen, zijn mogelijk relevant in het kader van voorliggend rapport (bedrijvigheid, aandachtsgebied, toename populatie).

II. Risico's van zware ongevallen

1. Algemeen

De Vlaamse regelgeving beoogt de preventie van zware ongevallen die het gevolg kunnen zijn van bepaalde industriële activiteiten en de beperking van de gevolgen daarvan voor de menselijke gezondheid en het milieu. De inrichtingen die door deze regelgeving worden gevat, zijn inrichtingen waarin belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen aanwezig zijn ('Seveso-inrichtingen'). De preventie van zware ongevallen en de beperking van de gevolgen daarvan, gebeurt op twee niveaus:

Het RVR situeert zich op het planniveau. Het planvoornemen beoogt enerzijds (gepland) gebied voor bedrijvigheid waarbij Seveso-inrichtingen niet zijn uitgesloten, terwijl in de omgeving ervan actueel onder meer gebieden met woonfunctie zijn gelegen. Daarnaast voorziet het planvoornemen in aandachtsgebieden gelegen zowel in de omgeving van het geplande gebied voor bedrijvigheid als in de consultatiezone van een bestaande Seveso-inrichting. Het bijhorend RVR ziet erop toe dat door de bestemmingswijziging en/of aanpassingen van de stedenbouwkundige voorschriften, de preventie of de beperking van de gevolgen van zware ongevallen niet in het gedrang komt. Dit gebeurt zowel t.a.v. lagedrempel- als hogedrempelinrichtingen.

2. Methodiek

2.1. Achtergrond

De methodiek voor het bepalen en beoordelen van de risico's op zware ongevallen voor mens en milieu in het kader van het RVR vindt logischerwijze zijn oorsprong in de werkwijze die al toegepast wordt bij de inplanting van nieuwe hogedrempelinrichtingen, alsook bij belangrijke aanpassingen van bestaande hogedrempelinrichtingen. In dit verband is het belangrijk te wijzen op het bestaande verschil in aanpak ten aanzien van de mens enerzijds en het milieu anderzijds, waarbij in praktijk van respectievelijk 'externe (mens)risico's' en 'milieurisico's' gesproken wordt, m.n.:

- **Externe (mens)risico's**

In het kader van de ruimtelijke veiligheidsrapportage wordt er geen onderscheid gemaakt tussen hoge- en lagedrempelinrichtingen en worden de externe risico's van zonder meer alle Seveso-inrichtingen beschouwd. De methodiek die zijn oorsprong vindt in de toepassing voor hogedrempelinrichtingen, is zonder meer toepasbaar¹ voor alle Seveso-inrichtingen. De beschrijving van de methodiek is opgenomen in het RVR waarbij het gaat om enerzijds geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen, en anderzijds geplande gebieden voor bedrijvigheid.

- **Milieurisico's**

De milieurisico's zijn de risico's van zware ongevallen en dit naar het milieu toe zowel binnen de Seveso-inrichting als in de omgeving ervan. Op basis van de aanpak voor hogedrempelinrichtingen in het kader van het omgevingsveiligheidsrapport (OVR) wordt enkel een kwalitatieve aanpak gehanteerd omdat de instrumenten en bovendien ook kwantitatieve toetsingscriteria ontbreken om een analoge werkwijze als voor de mens toe te kunnen passen.

¹ De methodiek kan ook toegepast worden voor bedrijven die niet onder de toepassing van de Seveso III-richtlijn vallen en waar er gevaarlijke stoffen aanwezig zijn.

Ten slotte wordt nagegaan welke externe gevarenbronnen er zijn ten opzichte van de situatie beoordeeld in het RVR bij de afbakening [RVR 2004] alsook binnen het planvoornemen, en waarmee is rekening te houden bij de inplanting van nieuwe Seveso-inrichtingen.

3 Toepassing methodiek op voorgenomen plan

3.1 Geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen

INFORMATIE - Figuur 1 geeft de nabije Seveso-inrichtingen met hun consultatiezone weer. De enige Seveso-inrichting waarvan de consultatiezone (deels) het plangebied overlapt, is de hogedrempelinrichting Huktra NV. Dit betreft een bedrijf met de opslag van tankcontainers die als gevaarlijk ingedeelde Seveso-producten (vloeistoffen en vaste stoffen) kunnen bevatten.

IDENTIFICATIE AANDACHTSGEBIEDEN - De geplande ontwikkelingen die deels gelegen zijn binnen de consultatiezone van Huktra NV worden opgesomd in tabel II.1.²

Tabel II.1
Identificatie aandachtsgebieden in het plangebied
die (deels) gelegen zijn binnen de consultatiezone van Huktra NV

Mogelijke aandachtsgebieden

- Hoofdtransportwegen voor personenvervoer
N31 (ook Baron de Maerelaan ter hoogte van Zeebrugge)
- Externe gevarenbronnen
 - Geplande gebieden voor bedrijvigheid in zoverre bedrijven met gevaarlijke (Seveso)producten, windturbines (hernieuwbare energie),
 - Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur & gebied voor spoorinfrastructuur m.n. (haven)weg- en spoortransport van gevaarlijke producten,* windturbines (hernieuwbare energie),
 - Ondergrondse transportleidingen voor gevaarlijke producten,
 - Hoogspanningslijnen (bovengronds)

* de waterwegen opgesomd in de leidraad aandachtsgebieden [LAG] omvatten geen dokken van de zeehaven Zeebrugge

CONCLUSIE – Uit de evaluatie van het planvoornemen ten aanzien van de bestaande Seveso-inrichting komt, mede steunend op het goedgekeurde OVR/22/21 van Huktra NV, naar voor dat de geplande ontwikkelingen geen invloed zullen hebben op het extern risico verbonden aan het bestaande Seveso-bedrijf Huktra NV.

Bij een nieuwe, bijkomende windturbine dient rekening gehouden met het feit dat deze een externe gevarenbron kan vormen die mogelijks relevant is ten aanzien van de bestaande Seveso-inrichting Huktra NV.

3.2 Geplande gebieden voor bedrijvigheid

De geplande gebieden voor bedrijvigheid waar de inplanting van Seveso-inrichtingen tot de mogelijkheden behoort volgens de stedenbouwkundige voorschriften zijn opgenomen in tabel II.2.³

Tabel II.2
Identificatie geplande gebieden voor bedrijvigheid
waar Seveso-inrichtingen zijn toegelaten

- Gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven

² Voor de basis hiervoor wordt verwezen naar tabel I.1 waar de referentie naar de betrokken artikelnummers in de stedenbouwkundige voorschriften [GP&SV] is terug te vinden.

³ Voor de basis hiervoor wordt verwezen naar tabel I.1 waar de referentie naar de betrokken artikelnummers in de stedenbouwkundige voorschriften is terug te vinden.



Stedenbouwkundige voorschriften

ALGEMEEN – Ingevolge Europese regelgeving moeten Lidstaten ter preventie van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen betrokken zijn en de beperking van de gevolgen ervan, de aanwezigheid van Seveso-inrichtingen en de daarmee gepaard gaande mogelijke veiligheidsproblematiek integreren in o.m. hun beleid inzake ruimtelijke ordening. Als doelstelling geldt hierbij dat op een langetermijnbasis een voldoende veiligheidsafstand moet bestaan tussen Seveso-inrichtingen en zgn. aandachtsgebieden. Deze verplichting is in België omgezet via artikel 25 van het SWA dat gelet op de bevoegdheidsverdeling, voor verdere uitvoering verwijst naar de gewesten.

In het Vlaamse Gewest werd ervoor geopteerd om deze 'integratieverplichting' in te vullen op het niveau van de ruimtelijke uitvoeringsplannen. De reden hiervoor is dat de bepalingen van deze plannen bindend en verordenend zijn en dus o.a. een direct gevolg hebben voor de vergunningverlening (omgevingsvergunning). De integratieverplichting wordt meer concreet doorgevoerd door in de procedure voor het opmaken van bepaalde ruimtelijke uitvoeringsplannen een rapporteringsprocedure in te voeren waarbij via een RVR onder meer de externe risico's worden beoordeeld.

ANALYSE EXTERNE RISICO'S – Uit de evaluatie van het planvoornemen als ontwikkeling rond de bestaande Seveso-inrichtingen is gebleken dat voldaan blijft aan de voldoende veiligheidsafstand en kunnen de betrokken stedenbouwkundige voorschriften behouden blijven.

Verder volgt uit de evaluatie dat Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten in het gebied voor bedrijvigheid (artikel 5 van de stedenbouwkundige voorschriften). Bovendien is verordenend verankerd dat Seveso-inrichtingen maar kunnen worden toegelaten binnen het geplande gebied voor bedrijvigheid voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)stoffen in de inrichting voldoen aan de in het Vlaamse Gewest geldende risicocriteria.



Domino-effecten

BESTAANDE SEVESO-INRICHTINGEN – Uit het ruimtelijk (uitvoerings)plan volgt dat enkel voor de Seveso-inrichting van Huktra NV een meer gedetailleerde evaluatie gebruik makend van OVR/22/21 vereist was in verband met mogelijke domino-effecten (en zoals ook hoger opgenomen).

NIEUWE SEVESO-INRICHTINGEN - In praktijk kan er in het stadium van het ruimtelijk (uitvoerings)plan enkel gewezen worden op het feit dat het aspect van domino-effecten voor nieuwe Seveso-inrichtingen slechts kan onderzocht worden in concrete situaties.

III. Besluit

In het RVR is het planvoornemen als uitwerking van het Complex Project 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' geëvalueerd in functie van de voldoende veiligheidsafstand tussen enerzijds Seveso-inrichtingen en anderzijds aandachtsgebieden.

Enerzijds is uit de evaluatie van het planvoornemen als ontwikkeling rond de bestaande Seveso-inrichtingen gebleken dat voldaan blijft aan de voldoende veiligheidsafstand en kunnen de betrokken stedenbouwkundige voorschriften behouden blijven.

Anderzijds volgt uit de evaluatie dat Seveso-inrichtingen kunnen worden toegelaten in het gebied voor bedrijvigheid (artikel 5 van de stedenbouwkundige voorschriften). Bovendien is verordenend verankerd dat Seveso-inrichtingen maar kunnen worden toegelaten binnen de geplande gebieden voor bedrijvigheid voor zover de externe risico's verbonden aan de gevaarlijke (Seveso)-stoffen in de inrichting voldoen aan de in het Vlaamse Gewest geldende risicocriteria.

In het (oude) stationsgebouw (artikel 4: Parkgebied met gebiedsspecifieke stedenbouwkundige mogelijkheden Park Stationswijk) zijn o.m. nuts- en gemeenschapsvoorzieningen, educatieve functies alsook publieke kantoor- en dienstenfuncties toegelaten. Indien in dit gebouw zich bvb. een school(klas) zou vestigen, wat gekwalificeerd wordt als een kwetsbare locatie [LAG], zal hiermee rekening gehouden moeten worden bij de verdere ontwikkeling van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven. Voor zover de stedenbouwkundige voorschriften de inplanting van een kwetsbare locatie in het (oude) stationsgebouw toelaten, wordt erop gewezen dat de inplanting ervan, de draagkracht van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven kan aantasten m.n. in zoverre die kwetsbare locatie dan dichterbij gelegen is dan reeds aanwezige kwetsbare locaties. Binnen dit kader impliceert het GRUP dat de invulling van het gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven ten aanzien van Seveso-inrichtingen enerzijds en het (oude) stationsgebouw met een kwetsbare locatie anderzijds, bepaald wordt door het eerst ontwikkelde.

Algemeen volgt uit het RVR dat in het licht van de voldoende (veiligheids)afstand er geen aanvullingen op de stedenbouwkundige voorschriften vereist zijn.

Referenties

- [HBRB] *Handboek Risicoberekeningen*, versie 3.3, TEV, 01/06/2023.
- [GP&SV] Verordenend grafische plan en bijbehorende verordenende stedenbouwkundige voorschriften bij het GRUP 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge', 5/11/2024.
- [LAG] *Leidraad aandachtsgebieden*, TEV, 1/04/2019.
- [Risicocriteria] *Code Risicocriteria, Een code van goede praktijken inzake risicocriteria voor externe mensrisico's van Seveso-inrichtingen*, versie 1.0, 19/10/2006, Vlaamse Overheid, departement LNE, Dienst Veiligheidsrapportering.
- [RSV] 'Besluit van de Vlaamse Regering tot definitieve vaststelling van een gedeeltelijke herziening van het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen' van 17/12/2010.
- [RVR-besluit] 'Besluit van de Vlaamse Regering van 26/1/2007 houdende nadere regels inzake de ruimtelijke veiligheidsrapportage', BS 19/6/2007.
- [RVR 2004] Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan afbakening zeehavengebied Zeebrugge, Bijlage IIId: Ruimtelijk veiligheidsrapport, SGS Belgium N.V. (december 2004).

Figuren



Age Group	Deaths per 100,000 Population
0-14	100
15-24	200
25-34	300
35-44	400
45-54	500
55-64	600
65-74	700
75-84	800
85+	900

Vlaamse overheid

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten

Team Omgevingseffecten

Externe Veiligheid

seveso@vlaanderen.be

////////////////////////////////////
Kwaliteitsbeoordeling

RVR/23/06

**Gewestelijk RUP Verbetering van de nautische toegankelijkheid
tot de (achter)haven van Zeebrugge**

////////////////////////////////////

ruimtelijk plan	Gewestelijk RUP Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge
nummer dossier	RVR/23/06
datum	Zie handtekening
bestemd voor	Initiatiefnemer Greet De Keukelaere, algemeen projectmanager Nieuwe Sluis Zeebrugge van MOW VR-deskundige Frank Maesen van Sertius nv (erkeningsnummer 2015/VR038)
status	publiek
verslaggever	Karolien Schoonjans (Team Omgevingseffecten)

Voorliggend verslag ondersteunt de beslissing van het Team Omgevingseffecten van de afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP) om de kwaliteit van het rapport RVR/23/06 als goed te beoordelen.

Isabel Jacobs

Afdelingshoofd

Afdeling Gebiedsontwikkeling, Omgevingsplanning en -projecten (GOP)

1 INLEIDING

Aan inrichtingen waarin belangrijke hoeveelheden gevaarlijke stoffen¹ aanwezig zijn en die daardoor onder de toepassing van de Seveso III-richtlijn vallen, de zogenaamde Seveso-inrichtingen, zijn risico's van zware ongevallen verbonden.

De Seveso III-richtlijn (art. 18) vraagt expliciet om in het beleid inzake ruimtelijke ordening hiermee rekening te houden. Om aldus binnen de besluitvorming van het voorliggend RUP rekening te houden met de risico's verbonden aan de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen in Seveso-inrichtingen, zowel ten aanzien van de mens als van het milieu, werd in voorliggend ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) hieromtrent een evaluatie uitgevoerd.

Volgens artikel 2.2.10 §5. (GRUP) van de VCRO moet de bevoegde dienst voor veiligheidsrapportage (het Team Omgevingseffecten) voorafgaand aan de definitieve vaststelling van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan de kwaliteit van het ruimtelijk veiligheidsrapport beoordelen, door het RVR te toetsen aan art. 4.4.2 en 4.4.3 van het DABM, en rekening houdend met de tijdens het openbaar onderzoek geformuleerde adviezen, opmerkingen en bezwaren.

2 REDEN TOT HET OPSTELLEN VAN EEN RUIMTELIJK VEILIGHEIDSRAPPORT

Het verbeteren en het blijven garanderen van de nautische toegankelijkheid van de (achter)haven van Zeebrugge maakt deel uit van het Complex Project Nieuwe Sluis Zeebrugge. Het beoogde kaderprojectbesluit 'Verbetering van de nautische toegankelijkheid tot de (achter)haven van Zeebrugge' zal hierbij gelden als gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan.

Voorliggend ruimtelijk veiligheidsrapport (RVR) werd opgemaakt in opdracht van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en kadert binnen het proces tot het vaststellen van hogergenoemd gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (RUP).

Een ruimtelijk veiligheidsrapport onderzoekt de externe veiligheidsaspecten waarmee rekening dient te worden gehouden bij de opmaak van een RUP: enerzijds bij de inplanting van Seveso-inrichtingen, anderzijds bij (nieuwe) ontwikkelingen in de omgeving van dergelijke inrichtingen. Meer bepaald wordt in dit RUP zowel bedrijvigheid voorzien waar Seveso-inrichtingen niet uitgesloten zijn als aandachtsgebieden gepland in de omgeving van bestaande Seveso-inrichtingen.

3 INHOUDELIJKE TOETSING

Als lid van het planteam zorgde het Team Omgevingseffecten voor een continue kwaliteitsbewaking van het onderzoek naar de externe veiligheidsaspecten van het voorliggende plan.

Het RVR werd in overeenstemming met de vigerende regelgeving opgemaakt door een erkend VR-deskundige, m.n. Frank Maesen en voldoet de inhoudelijke eisen zoals vastgelegd in art. 4.4.3 van het DABM.

¹ Hiermee worden stoffen bedoeld die de gevaarmerken vertonen van deel 1 van bijlage 1 bij de Seveso III-richtlijn of die opgenomen zijn in deel 2 van bijlage 1 bij de Seveso III-richtlijn.

3.1 ALGEMEEN

Het planvoornemen is het resultaat van een afweging van redelijke alternatieven en de keuze voor een inrichtingsalternatief. Er werd daarom geen alternatievenonderzoek opgenomen in het RVR.

3.2 EVALUATIE VAN DE INVLOED VAN HET RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN OP DE RISICO'S OP ZWARE ONGEVALLEN VOOR DE MENS

Een RVR evalueert enerzijds de geplande ontwikkelingen rond bestaande Seveso-inrichtingen, en anderzijds ook de draagkracht van de geplande bedrijventerreinen voor de inplanting van Seveso-inrichtingen, rekening houdend met de bestaande (en de in het RUP geplande wijzigingen in de) omgeving.

De gebruikte methodiek laat toe om:

- enerzijds de mogelijke invloed van de plannen in de omgeving van bestaande Seveso-inrichtingen te evalueren (zie verder, §3.2.1.), en
- anderzijds om een evaluatie te maken van de mogelijkheid om in bepaalde gebieden nieuwe Seveso-inrichtingen in te planten, en dit op basis van de zogenaamde zoneringskaarten (zie verder, § 3.2.2.).

Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat het aspect van het groepsrisico² geen deel uitmaakt van de gebruikte methodiek. Voor situaties waarbij er belangrijke aantallen personen in de omgeving aanwezig (kunnen) zijn (vb. een door publiek bezocht gebouw), wordt dit aspect afzonderlijk behandeld.

3.2.1 Evaluatie van nieuwe ontwikkelingen in de buurt van bestaande Seveso-inrichtingen

De consultatiezone van H. Essers Liquid Bulk (in het RVR wordt nog de oude naam Huktra gebruikt) reikt over het plangebied en omvat volgende geplande aandachtsgebieden:

- Hoofdtransportwegen voor personenvervoer: N31 en de Baron de Maerdelaan ter hoogte van Zeebrugge
- Externe gevarenbronnen:
 - o Geplande gebieden voor bedrijvigheid
 - o Gebied voor verkeers- en vervoersinfrastructuur en gebied voor spoorinfrastructuur
 - o Ondergrondse transportleidingen voor gevaarlijke producten
 - o Hoogspanningslijnen

Uit de evaluatie komt naar voren dat de geplande ontwikkelingen geen invloed zullen hebben op het externe risico verbonden aan H. Essers Liquid Bulk, omdat

- De nieuwe routes voor transport van gevaarlijke stoffen gesitueerd zijn in het verlengde van dichterbij gelegen bestaande routes die volgens het meest recente veiligheidsrapport van H. Essers Liquid Bulk niet relevant bleken,
- Het deelgebied voor nieuwe bedrijvigheid zich op minstens 300 m afstand van H. Essers Liquid Bulk bevindt,

² Het groepsrisico is de kans per jaar dat een aantal personen in de omgeving van een inrichting gelijktijdig omkomt ten gevolge van een zwaar ongeval binnen die inrichting.

- Het deelgebied voor hoogspanningslijnen zich ook op minstens 300 m bevindt waardoor H. Essers Liquid Bulk niet binnen de impactafstand bij falen mast gelegen is,
- Het meest recente veiligheidsrapport van H. Essers Liquid Bulk reeds rekening hield met de feitelijke situatie waar deze transportroutes en hoofdtransportweg al bestaan.

3.2.2 Evaluatie van potentieel nieuwe Seveso-inrichtingen ten opzichte van de omgeving

Het plangebied omvat een gebied voor zeehaven- en watergebonden bedrijven waarin de inplanting van Seveso-inrichtingen mogelijk is. Het betreft een klein gebied dat deel uitmaakt van een groter industriegebied waarvoor in 2004 een RVR werd opgemaakt.

In overleg met het Team Omgevingseffecten werd besloten om geen nieuwe zonering op te maken, maar werd gekozen voor een kwalitatieve aanpak waarin de situatie en de invloed op externe veiligheid werd beschreven.

Uit de evaluatie blijkt dat er sinds de opmaak van het RVR in 2004 met meer publiek in de omgeving van het plangebied moet rekening gehouden worden bij de beoordeling van een nieuwe Seveso-inrichting in dit gebied en dit meer bepaald vanuit het oogpunt van het groepsrisico.

3.3 EVALUATIE VAN DE INVLOED VAN HET RUIMTELIJK UITVOERINGSPLAN OP DE RISICO'S OP ZWARE ONGEVALLEN VOOR HET MILIEU

Voor de milieurisico's gebeurt de beoordeling m.b.v. een kwalitatieve aanpak voor het aquatisch milieu en de fauna en flora. Verder zullen nieuw in te planten Seveso-inrichtingen in overeenstemming moeten zijn met codes van goede praktijk waarbij tenminste voldaan wordt aan o.m. de Vlaremvoorwaarden m.n. voor wat betreft de gevaarlijke stoffen. Deze maatregelen laten een gepaste beheersing van de milieurisico's toe.

3.4 INDIRECTE EFFECTEN

In het RVR wordt aandacht besteed aan de zogenaamde externe gevarenbronnen die indirecte effecten zouden kunnen genereren op toekomstige Seveso-inrichtingen en daardoor de in het RVR berekende draagkracht negatief zouden kunnen beïnvloeden.

In dit RVR zijn volgende *externe gevarenbronnen* geïdentificeerd:

- Transport van gevaarlijke stoffen over de weg
- Hoogspanningslijnen
- Windturbines

Verder dient nog gemeld dat voor elke potentiële Seveso-inrichting (die zich op het nieuwe bedrijventerrein wil vestigen) een analyse met detailgegevens omtrent de indirecte effecten uitgevoerd zal worden in het kader van de vergunningsprocedure. Deze effecten zijn in dit stadium nog niet in detail te onderzoeken (onvoldoende gegevens gekend) maar er kan wel aangegeven worden dat indirecte effecten ten gevolge van deze 'externe gevarenbronnen' niet uit te sluiten zijn, en dat deze de berekende draagkracht zoals weergegeven in het rapport kunnen beïnvloeden (verkleinen).

