

## Screeningsnota

**GRUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Aalst - deelgebied 7- Gemengd  
Regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek (wijziging)'**

**Agentschap Ondernemen**

**Projectnummer 107050300 | Versie f | Maart 2014**



Agentschap  
Ondernemen

Opdrachtgever	Agentschap Ondernemen Koning Albert II-laan 35 1030 Brussel
Contactpersoon	Koen Vermoesen
Telefoon	02 553 38 72
Telefax	02 553 38 69
E-mail	koen.vermoesen@agentschapondernemen.be

**Screeningsnota voor het RUP 'Afbakening regionaal stedelijk gebied Aalst - deelgebied 7 - Regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek'**



Opdrachtnemer	ARCADIS Belgium nv/sa <b>Maatschappelijke zetel</b> Koningsstraat 80 B-1000 Brussel  Posthofbrug 12 B-2600 Antwerpen-Berchem
Contactpersoon	Hanne Carlens
Telefoon	+32 3 328 62 36
Telefax	+32 3 360 83 01
E-mail	h.carlens@arcadisbelgium.be
Website	www.arcadisbelgium.be

## Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b> .....	<b>4</b>
1.1	Aanleiding tot opmaak van de screeningsnota .....	4
1.2	Opbouw van de nota .....	4
<b>2</b>	<b>Beschrijving en afbakening plangebied</b> .....	<b>6</b>
2.1	Ruimtelijke situering .....	6
2.1.1	Situering en ruimtelijke analyse .....	6
2.1.2	Referentiesituatie: Bestaande feitelijke toestand .....	8
2.2	Planningscontext .....	32
2.2.1	Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen .....	32
2.2.2	Visie voor het regionaalstedelijk gebied Aalst m.b.t. Sterrenhoek .....	32
2.2.3	Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Aalst .....	33
2.2.4	Gemeentelijk Mobiliteitsplan .....	34
2.2.5	Andere relevante plannen .....	35
2.3	Juridische toestand .....	36
2.3.1	Gewestplan .....	36
2.3.2	Gewestelijk RUP 'Afbakening Regionaal stedelijk gebied Aalst' .....	36
2.3.3	Juridische tabel .....	39
<b>3</b>	<b>Bespreking van het voorgenomen plan</b> .....	<b>43</b>
3.1	Analyse ruimtevraag .....	43
3.2	Visie op de gewenste ontwikkeling .....	44
3.2.1	Mogelijkheden bieden voor bedrijven met een aanzienlijke oppervlakte toonzaal .....	44
3.2.2	Ontwikkelingsmogelijkheden bieden voor de regiopost van AWV .....	44
3.2.3	Stelplaats van De Lijn .....	44
3.3	Ruimtelijke concepten .....	44
<b>4</b>	<b>Toetsing van de plan-MER-plicht</b> .....	<b>46</b>
4.1	Inleiding .....	46
4.2	Plan-MER-plicht .....	46
4.2.1	Stap 1: Valt het plan onder het toepassingsgebied van het decreet DABM? .....	46
4.2.2	Stap 2: Is het plan-MER van rechtswege MER-plichtig? .....	48
4.2.3	Stap 3: onderzoek naar milieueffecten .....	50
4.3	Milieueffectbeoordeling .....	50
4.3.1	Bodem .....	51
4.3.2	Water .....	52
4.3.3	Lucht en klimaat .....	54
4.3.4	Licht .....	55
4.3.5	Geluid .....	58
4.3.6	Fauna en flora .....	59
4.3.7	Landschap .....	60
4.3.8	Mens (mobiliteit) .....	61
4.3.9	Mens (ruimtelijk-functioneel) .....	69
4.3.10	Mens (externe mensveiligheid) .....	71
4.4	Grensoverschrijdende effecten .....	72
4.5	Conclusie .....	72

## 1 Inleiding

### 1.1 Aanleiding tot opmaak van de screeningsnota

Voorliggend document is de screeningsnota voor het gewestelijk RUP voor het regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek. Het plangebied komt overeen met deelgebied 7 uit de 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst'. De Vlaamse regering keurde het gewestelijk RUP 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst' goed op 10 juli 2003. Het bedrijventerrein werd hierin als vestigingsplaats voor een specifiek regionaal bedrijventerrein voor transport- & distributieactiviteiten omschreven. De bestaande activiteiten met o.a. een regiepost van Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) en een benzinstation, konden behouden blijven. Het gebied werd bestemd als een gemengd regionaal bedrijventerrein.

Na de goedkeuring van het plan hebben slechts twee bedrijven zich gevestigd op het bedrijventerrein. De stedenbouwkundige voorschriften verhinderen de vestiging van bedrijven met meer dan 10% verkoopoppervlakte. Dit sluit bedrijven uit die zowel productie als verkoopactiviteiten hebben, zoals garagebedrijven met een showroom. Binnen het regionaal stedelijk gebied van Aalst is echter geen geschikt aanbod voor dit type bedrijven. Daarnaast is ook de uitbreiding van de activiteiten van het AWV op de huidige site niet mogelijk binnen de bepalingen van het 'GRUP Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst'.

Om een ruimtelijke oplossing te beiden aan beide problemen, maakt RWO een gewestelijk RUP op voor het regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek. De doelstelling van dit RUP is enerzijds het behoud en de uitbreiding van de AWV-vestiging mogelijk te maken en anderzijds de vestiging van productiebedrijven met een grote verkoopsoppervlakte toe te laten. Om te verhinderen dat het bedrijventerrein ingezet wordt voor kleinhandelszaken en/ of winkels, wordt de verkoopsoppervlakte beperkt tot 35% van de vloeroppervlakte.

### 1.2 Opbouw van de nota

Deze screeningsnota werd opgesteld in kader van het RUP voor de wijziging van de ontwikkelingsmogelijkheden op bedrijventerrein Sterrenhoek ten aanzien van het bestaande GRUP.

De nota bestaat uit twee onderdelen:

- Een eerste deel bevat een **toelichting van het voorgenomen plan**.

Dit deel bestaat uit de analyse van de huidige situatie en beschrijving van het plan. In de toelichting van het voorgenomen plan wordt het plangebied gesitueerd en wordt aangegeven hoe dit kadert binnen de geldende juridische beleidsdocumenten. Tevens worden de huidige juridische en planologische toestand beschreven. Er wordt een korte toelichting gegeven van het voorgenomen plan. De detailleringgraad is in overeenstemming met de huidige fase van het planproces.

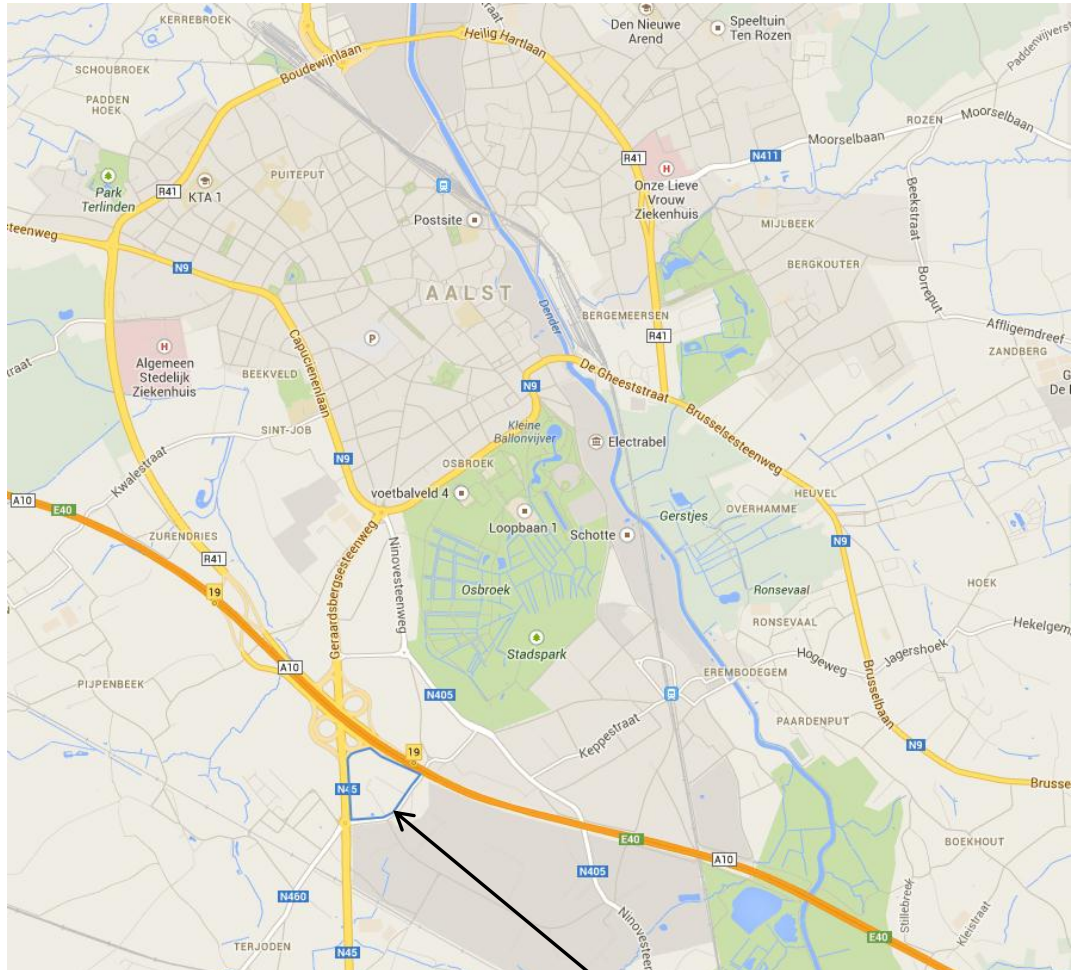
- Een tweede deel bevat het **onderzoek tot milieueffectrapportage**.

Dit deel gaat na of het voorgenomen plan plan-MER-plichtig is volgens het plan-mer-decreet dat op 1 december 2007 in werking trad. In een eerste stap wordt nagegaan of het plan onder het toepassingsgebied van het DABM valt, vervolgens in een tweede stap of het plan van rechtswege plan-MER-plichtig is. Indien dit niet het geval is wordt in een derde stap onderzocht of het plan kan leiden tot belangrijke negatieve milieueffecten en daardoor plan-MER-plichtig is. Gezien de vroege fase waarin deze screeningsnota opgemaakt werd, gebeurt de effectbeoordeling op basis van de concepten voor het plan. Deze vroege fase laat toe om vanuit het milieueffectenonderzoek een voorstel te formuleren m.b.t. maatregelen die doorwerken in het uiteindelijke plan.

## 2 Beschrijving en afbakening plangebied

### 2.1 Ruimtelijke situering

#### 2.1.1 Situering en ruimtelijke analyse



Figuur 1 : Stratenplan, Bron: Google Maps

Het plangebied is gelegen in het zuiden van Aalst (op grondgebied van deelgemeente Erembodegem). Het gebied wordt begrensd door volgende structuurbepalende elementen:

- In het noorden wordt de site begrensd door de E40 en het oprittencomplex aan de N45. Een dichte schermbeplanting belet een visuele relatie tussen E40 en site.
- In het westen wordt de site begrensd door de N45 (Aalst-Ninove) die functioneert als ontsluitingsweg naar de E40, voor het stedelijk gebied Aalst (Erembodegem) en Haaltert en de omliggende bedrijventerreinen (autoweg met gescheiden rijbanen en dicht begroeide middenberm). Enkel het bestaande benzinestation, het hoekgebouw (autoverkoop) en de voorlopige GSM mast zijn rechtstreeks ontsloten naar de N45.

De begroeiing langsheen de N45 ter hoogte van het gebied Sterrenhoek is minder denses en laat een visuele relatie toe.

- De Churchillsteenweg functioneert als ontsluitingsweg voor de bedrijventerreinen en de wegenregiepost naar de E40. De weg heeft aan de zuidoostelijke zijde het karakter van een woonstraat.
- Het rondpunt is gelegen op een kruising tussen de N45 en de Churchillsteenweg. Dit punt bedient zowel het lokale, het regionale als het internationale verkeer. Aan de rand van dit rondpunt, ter hoogte van het plangebied, is het tankstation op een dankbare zichtlocatie gepositioneerd.



Figuur 2: Orthografische foto, Bron: Agiv

Het plangebied heeft een oppervlakte van ongeveer 4,5 ha en wordt gekarakteriseerd door volgende structuurbepalende elementen:

- De wegenregiepost is ontsloten via de Churchillsteenweg. Deze post van AWV omvat een ensemble van gebouwen aan de steenweg. Het gedeelte dieper op dit perceel is voorbehouden voor de opslag van signalisatie- en onderhoudsmateriaal.
- De reeds op het terrein gevestigde bedrijven zijn een bedrijf in sanitair en een schrijnwerkersbedrijf in ramen en deuren.
- Daarnaast is er reeds een wegenis gerealiseerd die eveneens de toekomstige bedrijven zal ontsluiten. Deze wegenis ligt in het verlengde van de Industrielaan die het in het zuidoosten aanpalende industriegebied ontsluit.
- Ter hoogte van het rondpunt bevindt zich een tankstation en enkele leegstaande woningen.

- Het grootste gedeelte van het plangebied bestaat op heden uit een grasvlakte. De noordelijke rand van het terrein wordt gekenmerkt door een hoogstammige dichte groenbuffer. Aan de N45 en de Churchillsteenweg is de groenbuffer intussen geroid. Enkel ter hoogte van AWW is nog een volwaardig groenscherm aanwezig.

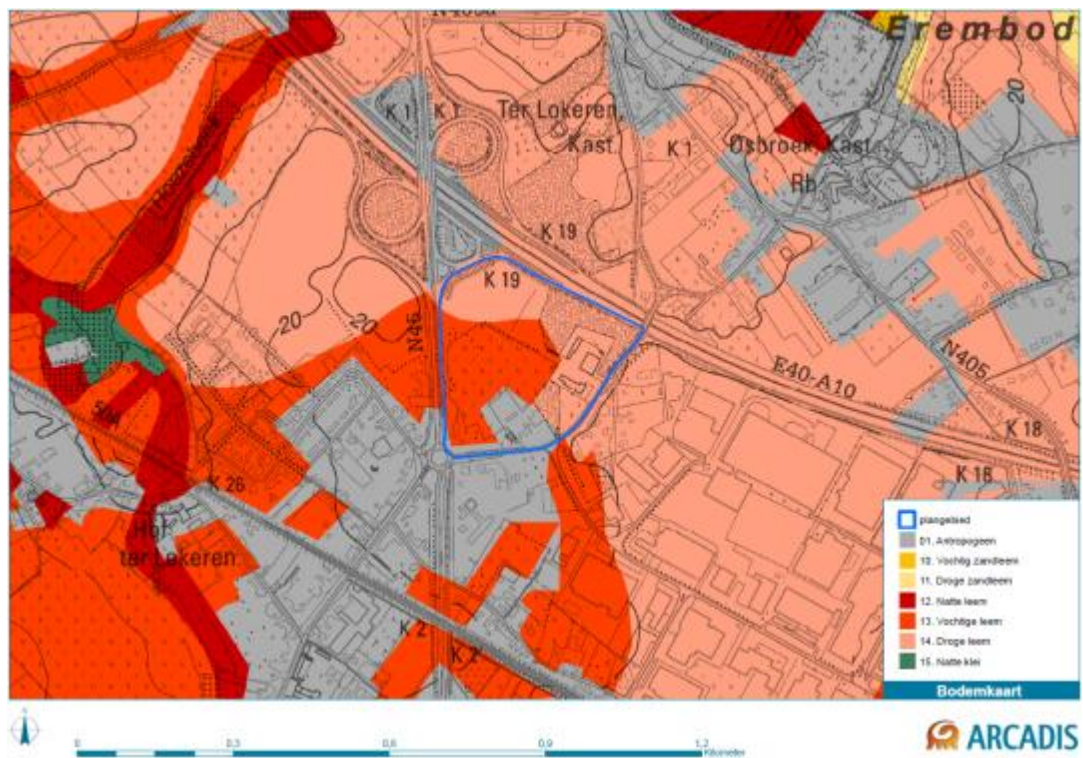
**2.1.2 Referentiesituatie: Bestaande feitelijke toestand**

De bestaande feitelijke toestand wordt als de eerste referentiesituatie beschouwd waarmee het nieuwe plan zal worden vergeleken in de mer-screening. De huidige situatie wordt hierna uitgebreid beschreven volgens de verschillende disciplines.

**2.1.2.1 Bodem**

**Bodemtype**

Ter hoogte van het plangebied komen 3 bodemtypes voor. Het noordoostelijke gedeelte van het plangebied (parallel met de E40, het op- en afrittencomplex en parallel met het deel Churchillsteenweg tussen de Industrielaan en de E40) wordt gekenmerkt door een droge leembodem. Het deel Churchillsteenweg vanaf de Industrielaan tot aan het rond punt aan de N45, wordt aangeduid als een antropogene bodem. Het deel van het plangebied gelegen langsheen de N45 en meer in de kern van het plangebied heeft een vochtige leembodem.



Figuur 3: Bodemkaart, bron: Agiv



**Bodemsanering**

Volgens de gegevens van het OVAM is in het noordelijke gedeelte van het plangebied een bodemsaneringsproject gelegen. Deze sanering komt grotendeels overeen met de gronden van AWV waarop hun gebouwen en opslagruimte gevestigd zijn. De vervuiling werd veroorzaakt door de voormalige bouwstortplaats op deze terreinen.

Ook in de nabijheid van het plangebied zijn er enkele saneringsprojecten opgestart. Het meest nabijgelegen project bevindt zich op de hoek van de Churchillsteenweg met de N45.



Figuur 4 : Bodemonderzoeken, bron: Agiv

**Reliëf**

Met uitzondering van enkele perceelsranden (vooral aan het op- en afrittencomplex en in de Churchillsteenweg aan de brug over de E40), is het terrein nagenoeg vlak.



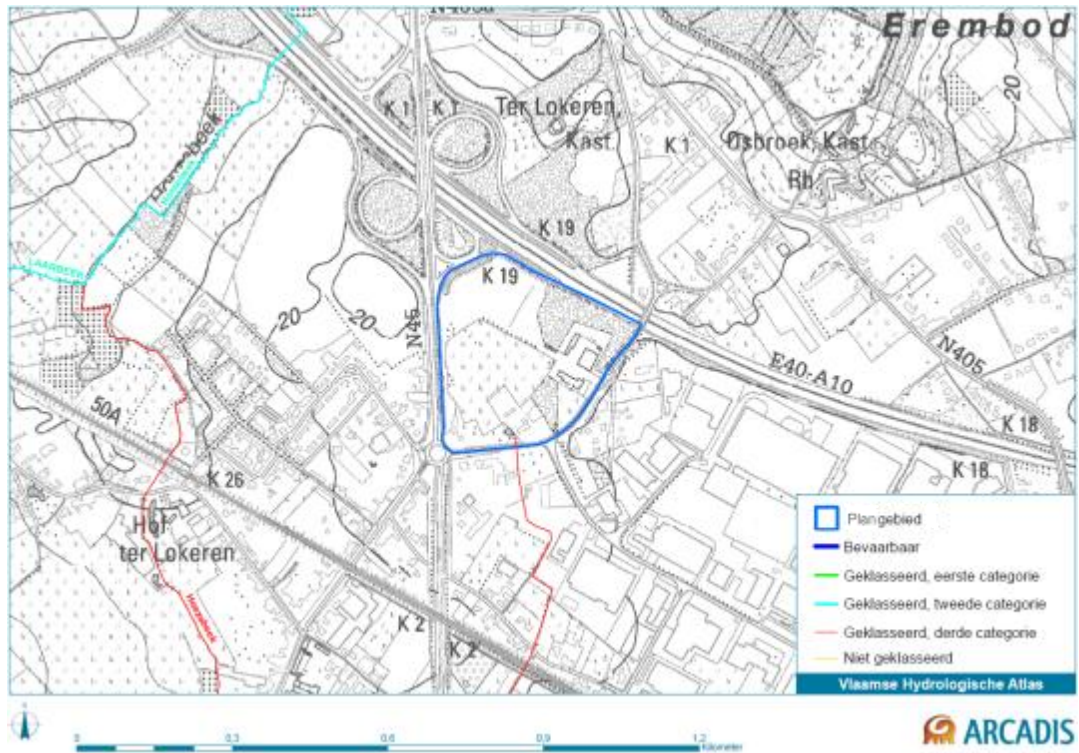
Figuur 5: Hellingenkaart, bron: Agiv

2.1.2.2

Water

**Waterlopen**

De waterlopen in de nabijheid van het plangebied zijn onbevaarbare beken. Ten zuiden van het plangebied loopt de Waterleide (van de Middelgracht van de Zenne (derde categorie)). Ter hoogte van de bebouwde context is de Waterleide voor grote delen overwelfd. Meer naar het zuiden is de waterloop echter wel nog aanwezig in het landschap. Ten westen, op ongeveer 600 m van het plangebied is de Hoezebeek gelegen. Het meest zuidelijke deel van deze beek is geklasseerd als een waterloop van de derde categorie. Meer ten noorden wordt ze echter aangeduid als een waterloop van de tweede categorie. De bedding van deze waterloop wordt geflankeerd door kwalitatief hoogstammig groen.



Figuur 6: Vlaamse Hydrografische atlas, bron: Agiv

**Infiltratiegevoeligheid**



Het plangebied en zijn aanpalende omgeving zijn omwille van de leembodem niet infiltratiegevoelig.

Figuur 7: Infiltratiegevoeligheid, bron: Agiv

**Winterbedding**



Het plangebied is niet gelegen in een winterbedding van een grote rivier.

Figuur 8: Winterbedding, bron: Agiv

**Overstromingsgevoelige gebieden**



In het plangebied komen er geen overstromingsgevoelige gebieden voor. Ook de aanpalende percelen zijn niet overstromingsgevoelig.

In de ruimere omgeving wordt de bedding van de Hoezebeek, ten westen van het plangebied, het domein van Osbroek (Denderbedding), ten noorden van het plangebied, en een zone naast het industriegebied, ten oosten van het



Figuur 9: Overstromingskaart, bron: Agiv

plangebied, gekarteerd als matig overstromingsgevoelig.

**Erosie**



Figuur 10: Erosiegevoeligheid, bron: Agiv

De voormalige hellingen ten gevolge van het bouwstort zijn verdwenen. De erosiegevoeligheid is dan ook beperkt.

**Grondwaterstroming**



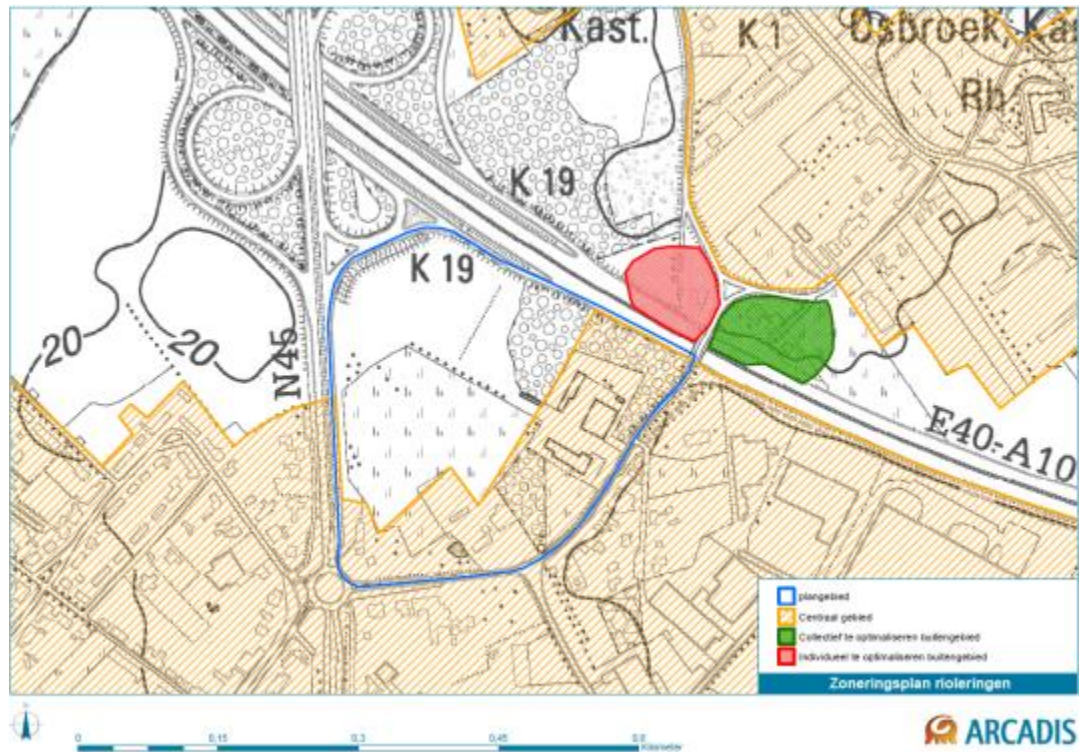
Figuur 11: Grondwaterstroming, bron: Agiv

Het plangebied en zijn aanpalende omgeving zijn matig gevoelig voor grondwaterstroming (type 2).

### Rioleringsstelsel

Enkel de rand langsheen de Churchillsteenweg valt binnen het centraal gebied.

In de rest van het plangebied is tot nu toe geen aansluiting op de riolering mogelijk. Naar aanleiding van de mogelijke toekomstige ontwikkelingen zal er uiteraard een gescheiden stelsel in dit gebied worden voorzien en zal het plangebied mee opgenomen worden in het centraal gebied.



Figuur 12: Rioleringsstelsel, bron: VMM

#### 2.1.2.3

### Lucht

Het plangebied en zijn ruimere omgeving scoren een totale index van 5 volgens de metingen van de luchtkwaliteit van de VMM. Dit is een gewone score. Hierbij wordt gefocust op de concentraties van stikstofdioxide (NO<sub>2</sub>) en fijn stof (PM<sub>10</sub>) omdat het naleven van de Europese grenswaarden voor deze pollutanten het meest kritiek is in Vlaanderen (gemiddelde van 2008-2010).

- Gemiddeld aantal overschrijdingen van norm PM<sub>10</sub> daggemiddelde (2009-2011) = 23,3
- PM<sub>10</sub> jaargemiddelde (2009-2011) = 26,6 µg/m<sup>3</sup>
- NO<sub>2</sub> jaargemiddelde (2009-2011) = 26,4 µg/m<sup>3</sup>

Gezien deze score dus bepaald wordt aan de hand van gemiddelde waarden ten aanzien van een groter afgebakend gebied, geeft deze score een vertekend beeld van de werkelijke luchtkwaliteit. Vermoedelijk is de werkelijke luchtkwaliteit voor het plangebied

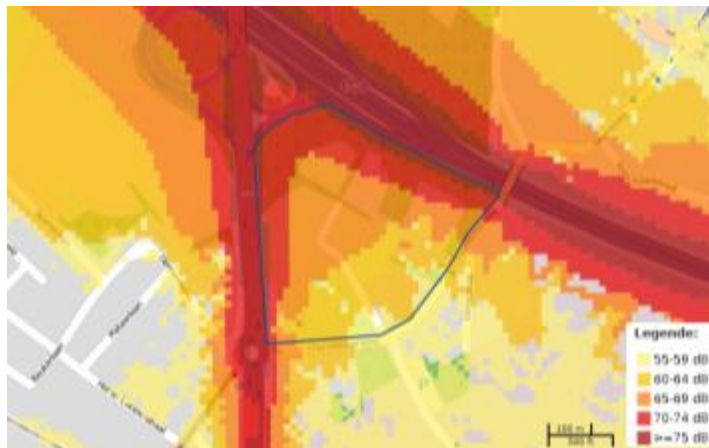
minder gunstig dan de rasterresultaten. Ondanks de ruime groenbuffer, heeft de directe nabijheid van de E40 immers een grote impact op de luchtkwaliteit van het plangebied.

2.1.2.4 **Geluid**

De directe nabijheid van de E40 en de N45 hebben een niet onbelangrijke impact op de geluidskwaliteit van het volledige plangebied. De strategische geluidsbelastingskaart voor provincie Oost Vlaanderen geeft de geluidsbelasting weer afkomstig van het voorbijrijdend verkeer.

**Geluidbelasting overdag**

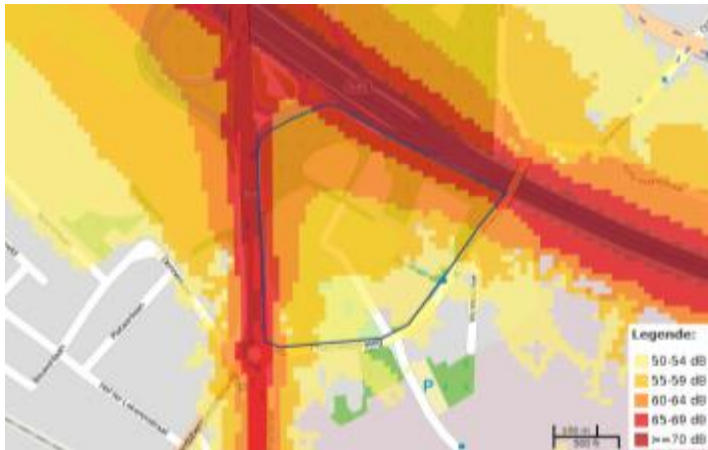
De noordelijke (E40) en westelijke (N45) rand van het plangebied is overdag gelegen in een zone met een gemiddelde geluidsbelasting tussen 70 en 74 dB. De kern van het plangebied ligt in een zone met een gemiddelde geluidsbelasting tussen 65 en 69 dB. De rand langsheen de Churchillsteenweg ligt in een zone met een geluidsbelasting van 60 tot 64 dB ( $L_{den}$ -niveau (overdag)).



Figuur 13 : Geluidskwaliteit overdag, bron: LNE

**Geluidsbelasting 's nachts**

Ten opzichte van de situatie overdag bedraagt de geluidsbelasting 's nachts langsheen de E40 en de N45 nog steeds een gemiddelde tussen 70 en 74 dB. De geluidbelasting dringt wel minder diep door tot de kern van het plangebied. De kern van het plangebied ligt 's nachts eveneens in een zone met een gemiddelde geluidsbelasting tussen 65 en 69 dB. De rand langsheen de Churchillsteenweg ligt ook 's nachts in een zone met een geluidsbelasting van 60 tot 64 dB ( $L_{den}$ -niveau ('s nachts)).



Figuur 14: Geluidskwaliteit 's nachts, bron: LNE

Samenvattend kan gesteld worden dat het geluidsklimaat matig tot slecht is.

Het plangebied is niet gelegen in of nabij een stiltegebied.

#### 2.1.2.5

#### Fauna en flora

##### **Biologische waarderingskaart**

Ter hoogte van het plangebied en zijn nabije omgeving is het biologisch waardevolle groen zeer versnipperd. Bovendien zijn er ten aanzien van de biologische waarderingskaart waardevol geïndiceerde groenelementen verdwenen. Deze kaart geeft dus een vertekend beeld ten opzichte van de werkelijke situatie.

Op de biologische waarderingskaart worden vooral de randen van het plangebied als waardevol aangeduid. De rand met de E40 wordt als een biologisch waardevolle zone aangeduid. Deze afbakening stemt overeen met de aanwezige groenbuffer langsheen de E40. Deze buffer bestaat uit gemengde loofhoutaanplant (exclusief populieren).

Volgens de biologische waarderingskaart bevinden er zich langsheen de Churchillsteenweg nog enkele fragmenten biologisch waardevol tot zeer waardevol groen. In realiteit blijft er van deze elementen, na het slopen van de leegstaande gebouwen en na de aanleg van de wegenis in kader van de toekomstige verkaveling, maar weinig over. Door bewerking van de grond zijn er in deze randzone heel wat waardevolle elementen verloren gegaan. Een zuur eikenbos (zeer waardevol), een bomenrij met paardenkastanjes en een gemengde loofaanplant werden in kader van de toekomstige ontwikkeling geroid. Eveneens gingen in dit gebied verruigde graslanden verloren. In de kern van het plangebied werden eveneens loofbomen geroid.



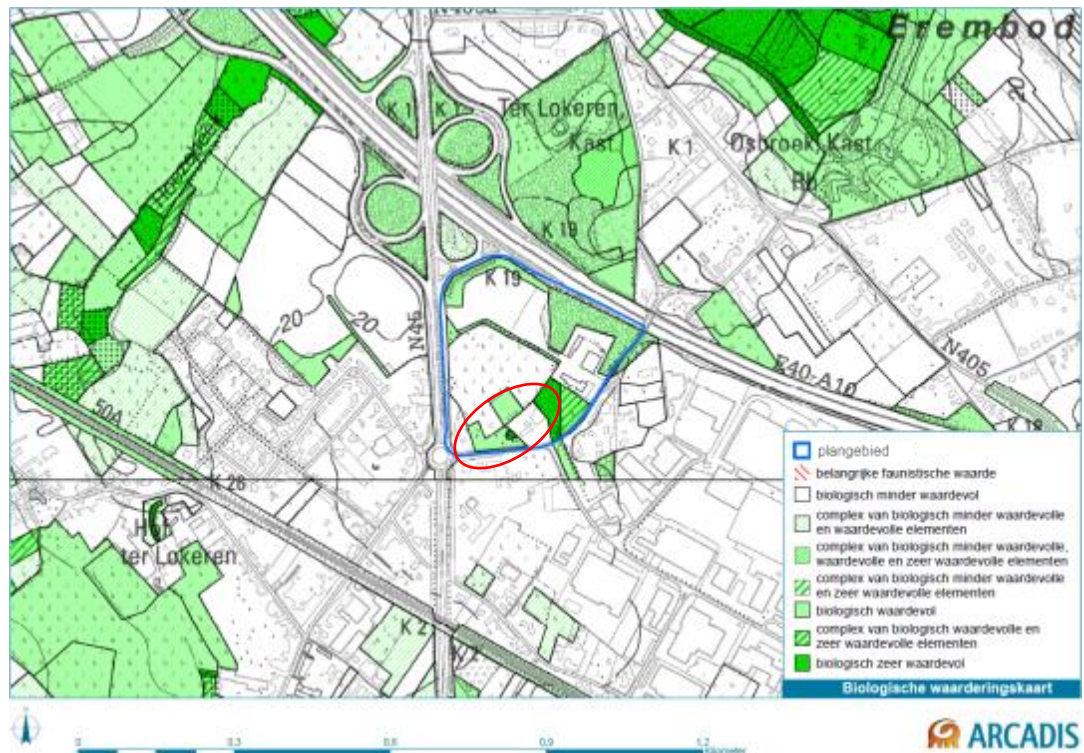
Figuur 15: Evolutie in begroeiing t.h.v. het plangebied o.b.v. orthografische foto's

Naast **Achter** de gebouwen van AWW bevindt zich een driehoekige groenzone. Deze zone wordt als een complex van waardevolle en zeer waardevolle elementen gekarteerd. Ze wordt gekenmerkt door een verruigd graslandschap met houtkanten (oude heg met dominantie van meidoorn). Langsheen de Churchillsteenweg wordt deze plek omzoomd door enkele hoogstammen (loofhout) en struikgewas.

In de nabije omgeving, ten noorden van de E40 wordt het landschap gekenmerkt door een grootschalig biologisch waardevol gebied, horend bij het Kasteel Ter Lokeren. De groenstructuur vormt een buffergebied t.o.v. de E40. Ten zuiden van het plangebied komen enkele kleinschalige waardevolle elementen voor zoals wilgen en een naaldboomaanplant. Ten westen van het plangebied vormt de Hoezebeek een groen lint, gekenmerkt door een aaneenschakeling van waardevolle tot zeer waardevolle elementen. Ten noordoosten van het plangebied bevindt zich een boscomplex dat als een zeer waardevol gebied wordt beschouwd. Het bos wordt gekenmerkt door een alluviaal essen-olmenbos, soortenrijk permanent cultuurgrasland met relictten van halfnatuurlijke graslanden, bomenrijen van knotwilgen, verruigde graslandschappen, gemengde loofhoutaanplant, ...

Zowel de grotere eenheden waardevol groen als de kleinere snippers vormen een netwerk van stapstenen die belangrijk kunnen zijn voor de plaatselijke fauna en flora. De E40 vormt weliswaar een belangrijke barrière.





Figuur 16: Biologische waarderingskaart, bron: Agiv ( rode cirkel = verdwenen waardevol groen)

### Natura 2000 gebieden

In het plangebied en in de aanpalende gebieden komen geen habitat- of vogelrichtlijngebieden voor. Het dichtstbijzijnde habitatrichtlijngebied (HRG) bevindt zich ongeveer 550 m ten noordoosten van het plangebied, nl. de ‘Bossen van Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen’. Op ongeveer 2 km ten oosten van het plangebied ligt een tweede fragment van het HRG.

In dit boscomplex komen de volgende habitats voor:

- Psammofiele heide met Calluna- en Genista-soorten;
- Kalkhoudende oligo-mesotrofe wateren met bentische Characeeënvegetatie;
- Van nature eutrofe meren met vegetatie Droge heide (alle subtypen);
- Gebieden waar zeldzame orchideeën groeien;
- Voedselrijke ruigten;
- Beukenbossen;
- Eikenbossen;
- Oude zuurminnende bossen;
- Overblijvende of relictbossen op alluviale grond;
- Vissen: Beekprik, Rivierdonderpad ( geheel geïsoleerde populaties);

- Amfibieën en reptielen: Kamsalamander (niet-geïsoleerde populaties);
- Zoogdieren: Meervleermuis, Ingekorven vleermuis (niet-geïsoleerde populaties).



Figuur 17: Natura 2000, bron: Agiv

### VEN en IVON gebieden

Het boscomplex ten noordoosten van het plangebied dat deel uitmaakt van de Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen wordt eveneens gekarteerd als VEN-gebied 'De Vallei van de Dender en de Mark'. Het gebied wordt beschreven als een grote eenheid natuur (GEN). Hier geldt Recht van Voorkoop Natuur.



Figuur 18: VEN- en IVON-gebieden, bron: Agiv

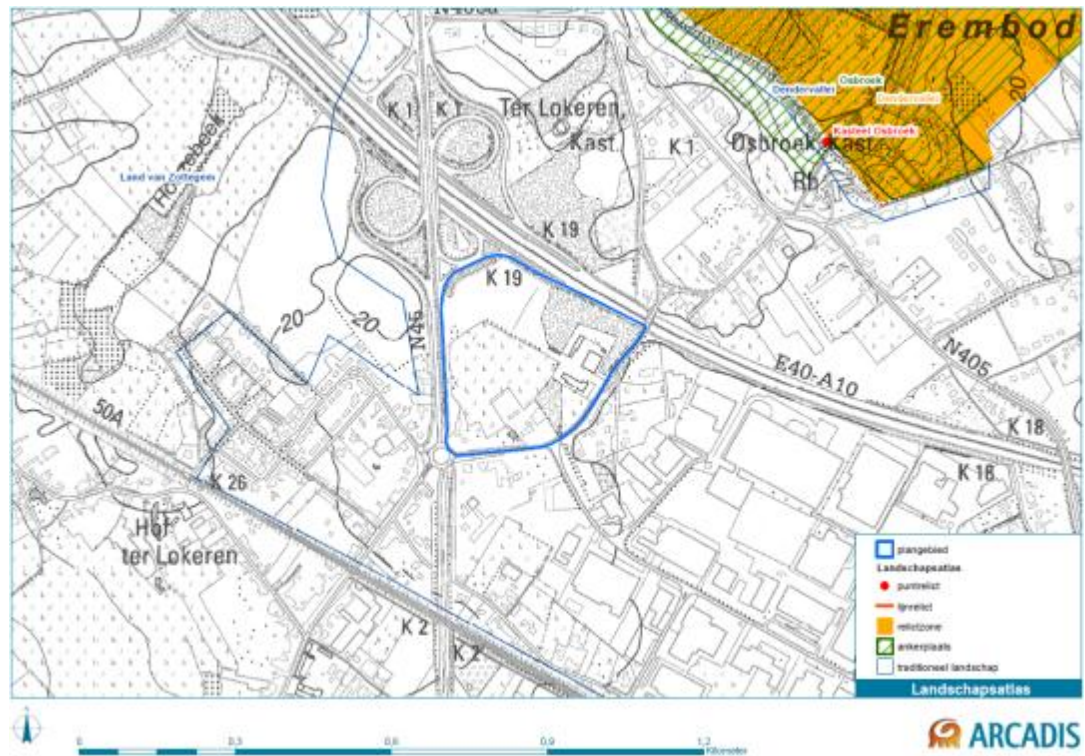
2.1.2.6

Landschap

**Landschapsatlas**

In het plangebied zijn geen relictzones of ankerplaatsen gelegen. Ten noordoosten van het plangebied wordt het waardevolle boscomplex (HRL en GEN-gebied) ‘Osbroek’ aangeduid als een ankerplaats. Het ‘Kasteel van Osbroek’ is in dit gebied een puntrelict. Het stadspark van Aalst (met recreatieve functie) maakt eveneens deel uit van deze ankerplaats. De ‘Dendervallei’ is een relictzone en een traditioneel landschap. Deze vallei hoort bij de grote valleien van het Scheldebekken.

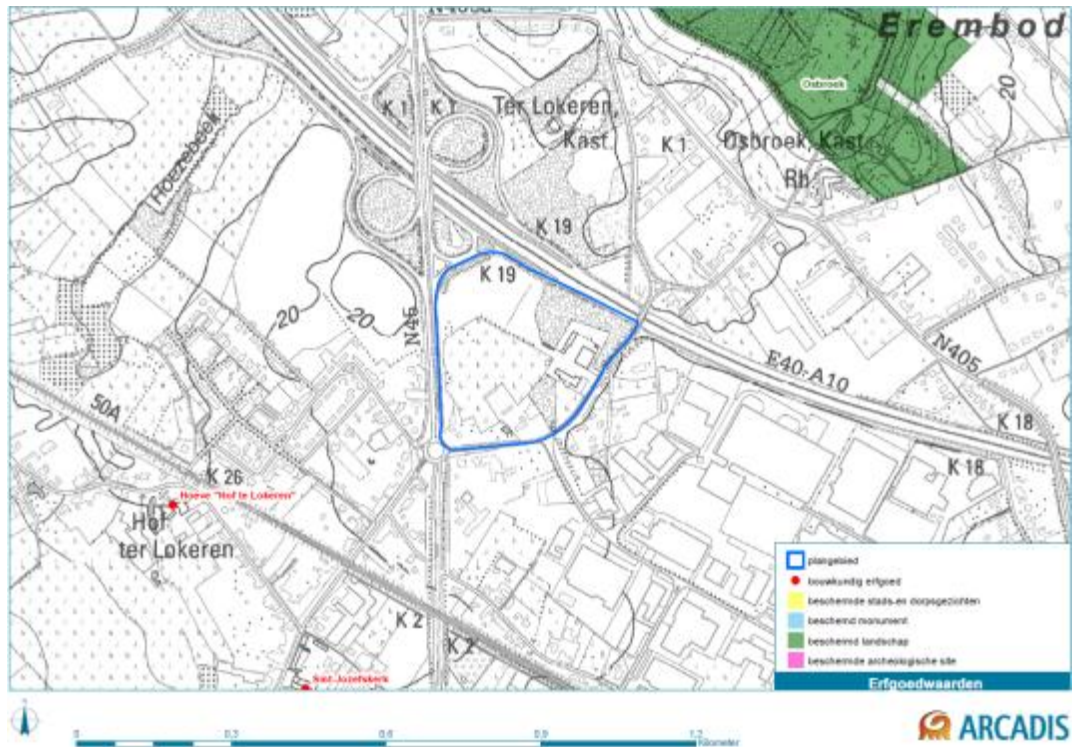
Ten westen van het plangebied is het traditioneel landschap ‘Land van Zottegem’ gelegen. Deze zone wordt gekenmerkt door een complexe verweving van open ruimte en bebouwing enerzijds en de golvende topografie anderzijds. Kleine landschapselementen zijn in deze zone geïsoleerd en weinig herkenbaar. Het aantal vergezichten is er beperkt omwille van het reliëf, de bebouwing en de vegetatie.



Figuur 19: Landschapssatlas, bron: Agiv

**Beschermingen en bouwkundig erfgoed**

In en in de directe nabijheid van het plangebied komen geen bouwkundig erfgoed of andere beschermingen voor. In de ruimere context bevindt zich het beschermd landschap ‘Osbroek’ bos (ten noordoosten van het plangebied). Ten zuidwesten van het plangebied behoren de hoeve ‘ Hof te Lokeren’ en de ‘Sint-Jozefkerk’ tot het bouwkundig erfgoed.



Figuur 20: Erfgoedwaarden, bron: Agiv



Binnen het plangebied is langs de Churchillsteenweg een kapelletje gelegen. Dit erfgoed is niet beschermd als monument of aangeduid als bouwkundig erfgoed.

Figuur 21: Kapelletje t.h.v. Churchillsteenweg

### Archeologie

Het plangebied situeert zich volgens de archeologische inventaris Aalst in gebied met een hoge archeologische potentie. Toch zijn er binnen het plangebied nog geen archeologische vondsten geregistreerd. In de omgeving van het plangebied werden volgens de Centrale Archeologische Inventaris wel vondsten gedaan uit de Steentijd, Romeinse tijd en Late Middeleeuwen.



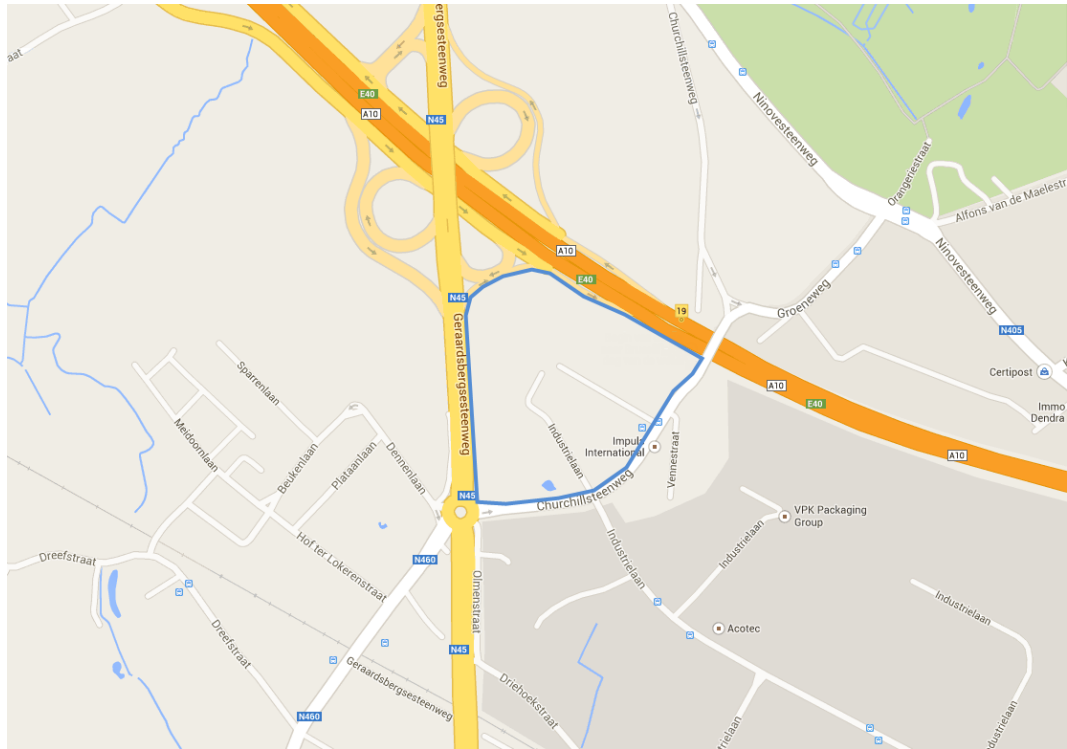
Figuur 22: Centrale Archeologische Inventaris

2.1.2.7

Mens (mobiliteit)

**Gemotoriseerd verkeer**

Het plangebied is gelegen aan de E40 (Oostende-Brussel). Via op- en afrit 19 is het plangebied goed bereikbaar. Dit op- en afrittencomplex sluit aan op de Geraardbergsesteenweg (N45). Het rondpunt gelegen op deze ontsluitingsweg geeft aansluiting naar de Churchillsteenweg. De Industrielaan, de belangrijkste toegangsweg tot het plangebied, takt aan op deze steenweg. De Industrielaan werd reeds aangelegd om het toekomstige bedrijventerrein te kunnen ontsluiten. Deze lokale ontsluitingsweg eindigt aan de percelen van AWV. Daarnaast is er nog een aparte toegang om de gebouwen van AWV te kunnen ontsluiten. Deze bevindt zich verderop op de Churchillsteenweg, dichterbij de E40 toe. AWV parkeert op eigen terrein. Het benzinstation, dat zich binnen de grenzen van het plangebied bevindt, ter hoogte van het rondpunt, wordt rechtstreeks vanaf de N45 ontsloten.

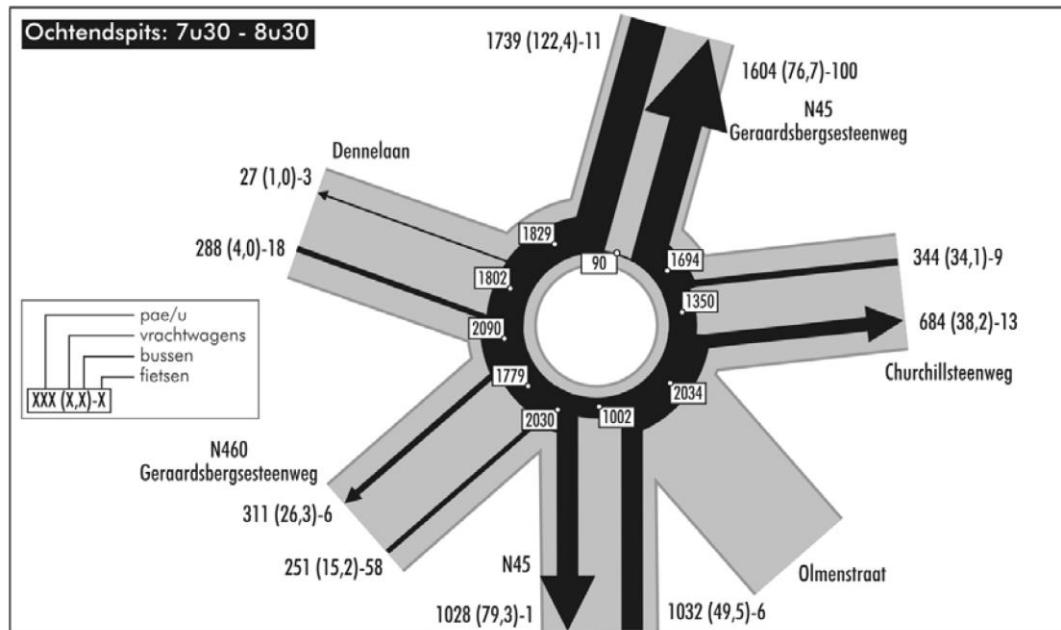


Figuur 23: Stratenplan, bron: Google maps

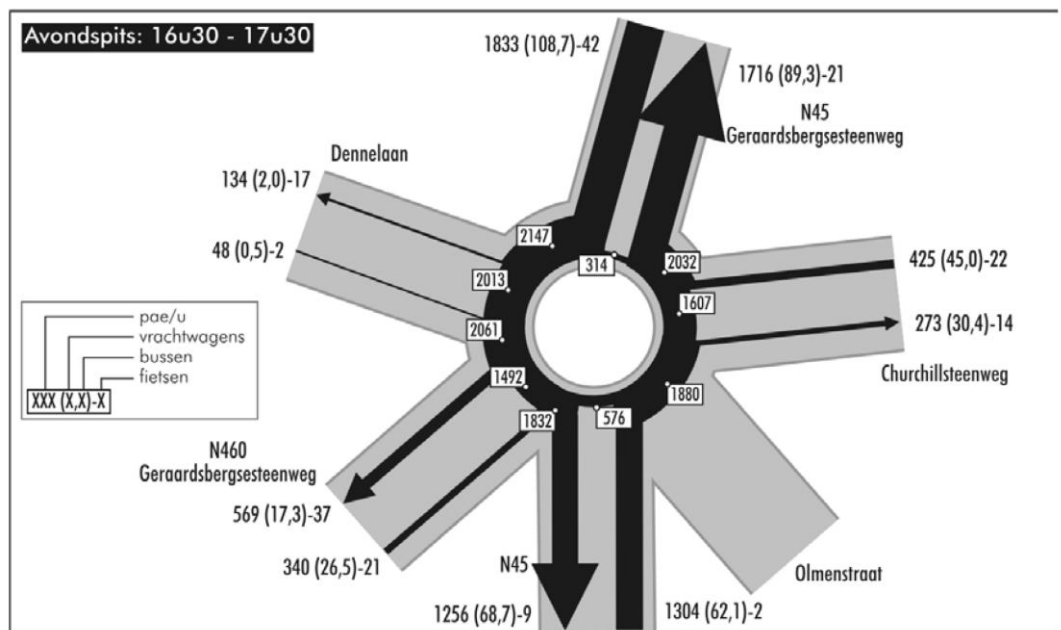
De N45 is een drukke verkeersader die dagelijks zowel richting Aalst en het op- en afrittencomplex aan de E40, als richting Ninove heel wat passage kent.

In het kader van de MOBER Kepekouter Sterrenhoek Erembodegem Zuid VI (2005) werden verschillende kruispunttellingen uitgevoerd. Ook voor het kruispunt N45/Churchillsteenweg kunnen we gedetailleerde cijfers terugvinden.

De kruispunttelling op dit kruispunt werd uitgevoerd op dinsdag 28/09/2004 en dit zowel voor de ochtendspits als de avondspits.



Figuur 24: Kruispunttelling N45/Churchillsteenweg ochtendspits (2004)



Figuur 25: Kruispunttelling N45/Churchillsteenweg avondspits (2004)

Op basis van deze kruispunttellingen kunnen we duidelijk vaststellen dat tijdens de ochtendspits de noordelijke tak van N45 het drukst is, met de grootste toe- en afvoer naar de rotonde. Op de tweede plaats komt de zuidelijke tak van de N45. Daarnaast fungeert de Churchillsteenweg als belangrijkste afrit.

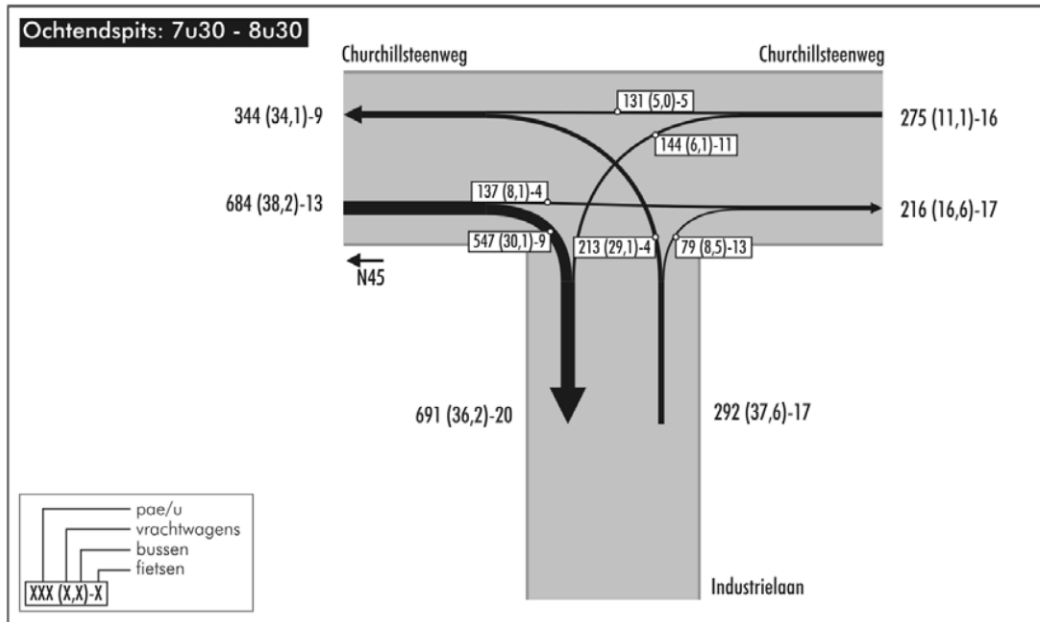
De avondspits vertoont een nagenoeg identiek beeld wat betreft de N45, weliswaar met hogere intensiteiten. Opmerkelijk is in dit geval het aandeel verkeer dat van de rotonde afrijdt naar de N460 Geraardsbergsesteenweg.



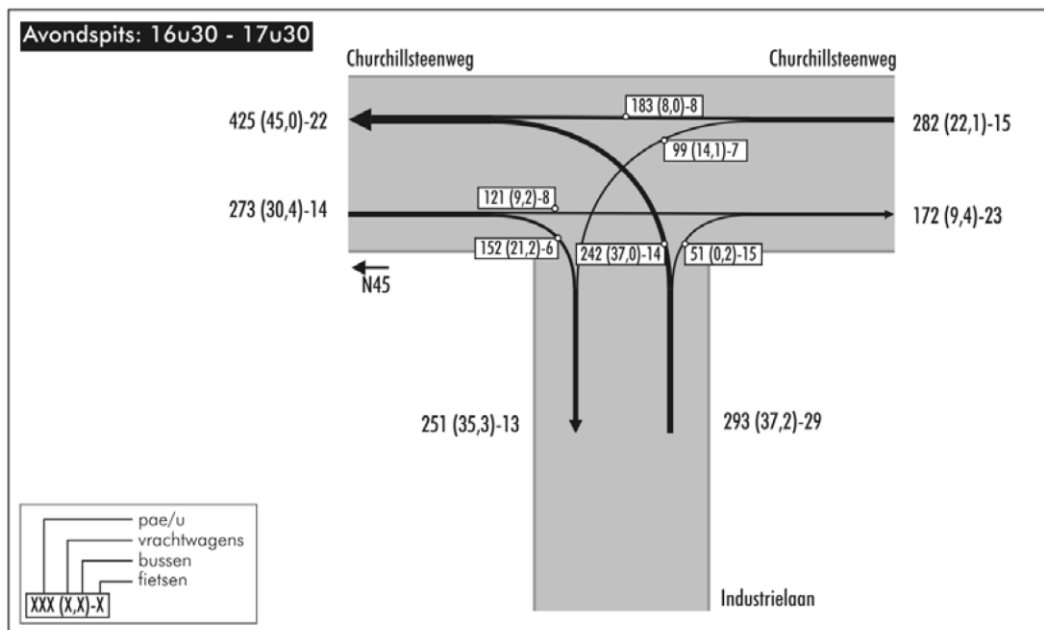
Ook voor het kruispunt Churchillsteenweg/Industrielaan zijn er kruispunttellingen uitgevoerd in het kader van de MOBER (eveneens uitgevoerd op 28/09/2004). De ontsluitende weg naar de plansite werd niet mee opgenomen in deze telling, maar vormt de 4<sup>de</sup> (meest noordelijke) tak van het kruispunt.

In de ochtendspits kunnen we duidelijk de hoofdstroom vaststellen vanaf de Churchillsteenweg (zijde N45) naar Industrielaan.

Betreft de avondspits vinden we een eerder gelijkwaardige verdeling over de verschillende vakken terug.



Figuur 26: Kruispunttelling Churchillsteenweg/Industrielaan ochtendspits (2004)



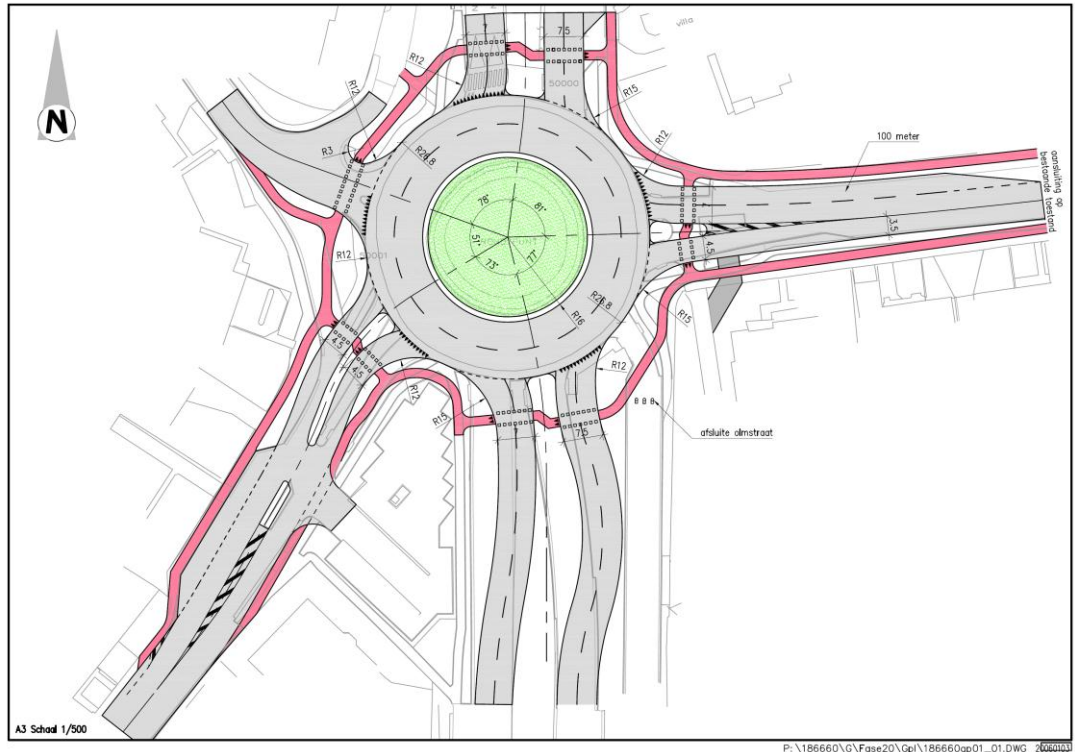
Figuur 27: Kruispunttelling Churchillsteenweg/Industrielaan avondspits (2004)

Ondanks dat de wegenis van het bedrijventerrein reeds gerealiseerd is, zijn er op dit moment maar weinig verkeersbewegingen in het plangebied. De Churchillsteenweg is echter wel een drukke straat. Deze steenweg functioneert samen met het zuidelijke deel van de Industrielaan als hoofdontsluiting voor het verkeer van het aanpalende industrieterrein.

In het kader van TV3V 'wegwerken gevaarlijk punten' werd de rotonde N45/Churchillsteenweg recent aangepast hierbij werden volgende maatregelen doorgevoerd:

- Het aanliggend fietspad op de rotonde werden vervangen door een vrijliggend fietspad, waarbij de fietsers resoluut uit de voorrang werden gehaald,
- De toeleidende takken werden zuiver radiaal op de rotonde gebracht.
- De Olmenstraat werd afgesloten, dit ingegeven door de categorisering van deze weg (lokale III). Dit vermindert het aantal potentiële conflictpunten op de rotonde.
- De aansluitbogen van de toeleidende wegen werden vergroot tot de gangbare waarden (R12 voor toerit, R15 voor afrit). De voorkeurbreedtes van de toeritten worden eveneens nauwgezet toegepast.
- In de Churchillsteenweg wordt een extra rijstrook naar de rotonde voorzien.

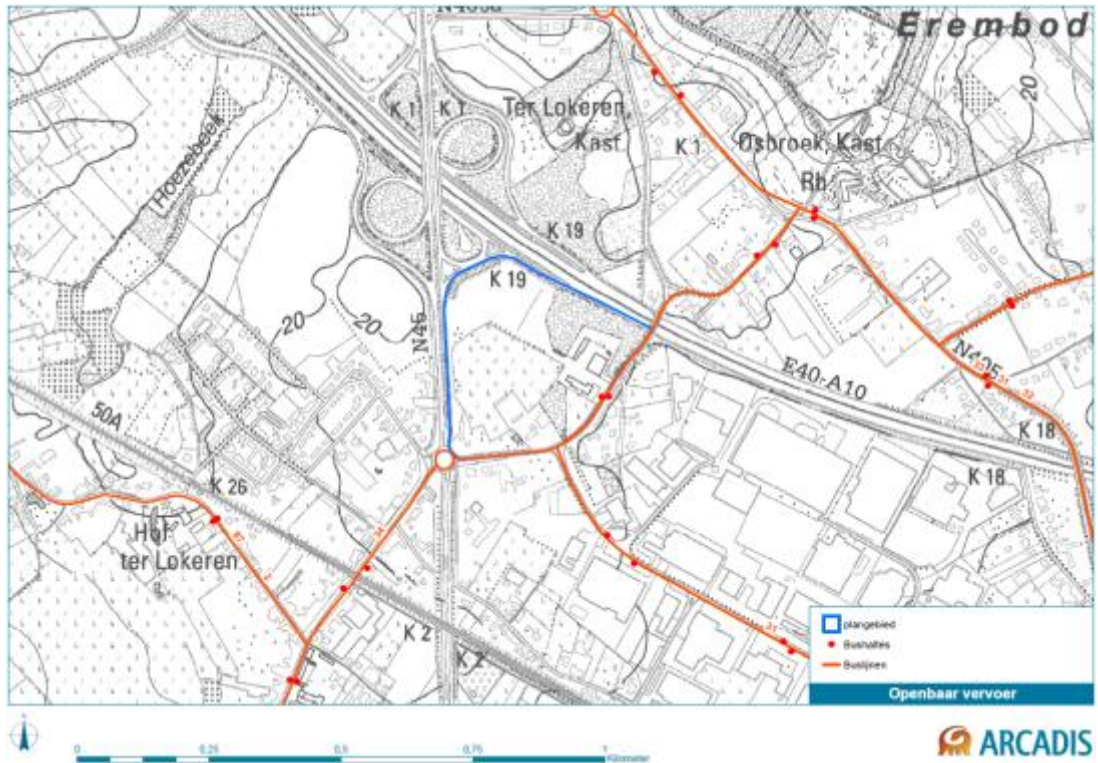
Deze maatregelen hebben ervoor gezorgd dat de rotonde momenteel veel beter functioneert, maar de omgeving blijft zeer druk en op piekmomenten (spitsperiode) blijven er capaciteitsproblemen vast te stellen.



Figuur 28: Voorontwerpplan rotonde N45/Churchillsteenweg

**Openbaar vervoer**

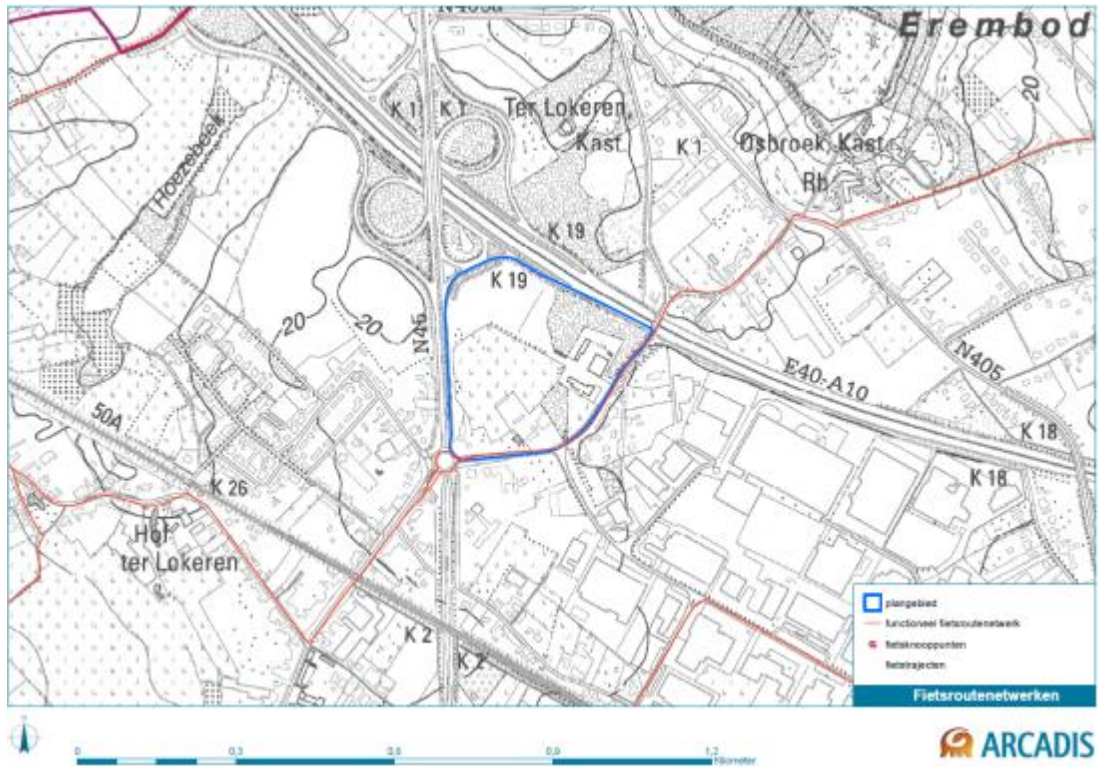
Het station van Haaltert is op ongeveer 1 km van het plangebied gelegen. Het station van Aalst ligt op ongeveer 4,5 km van het plangebied. Langsheen de Churchillsteenweg zijn buslijnen gelegen. De buslijnen verbinden Erembodegem, Haaltert en Aalst. Er bevinden zich bushaltes op de Churchillsteenweg ter hoogte van het terrein van AWV.



Figuur 29: Openbaar vervoer, bron: Agiv

**Fietsverkeer**

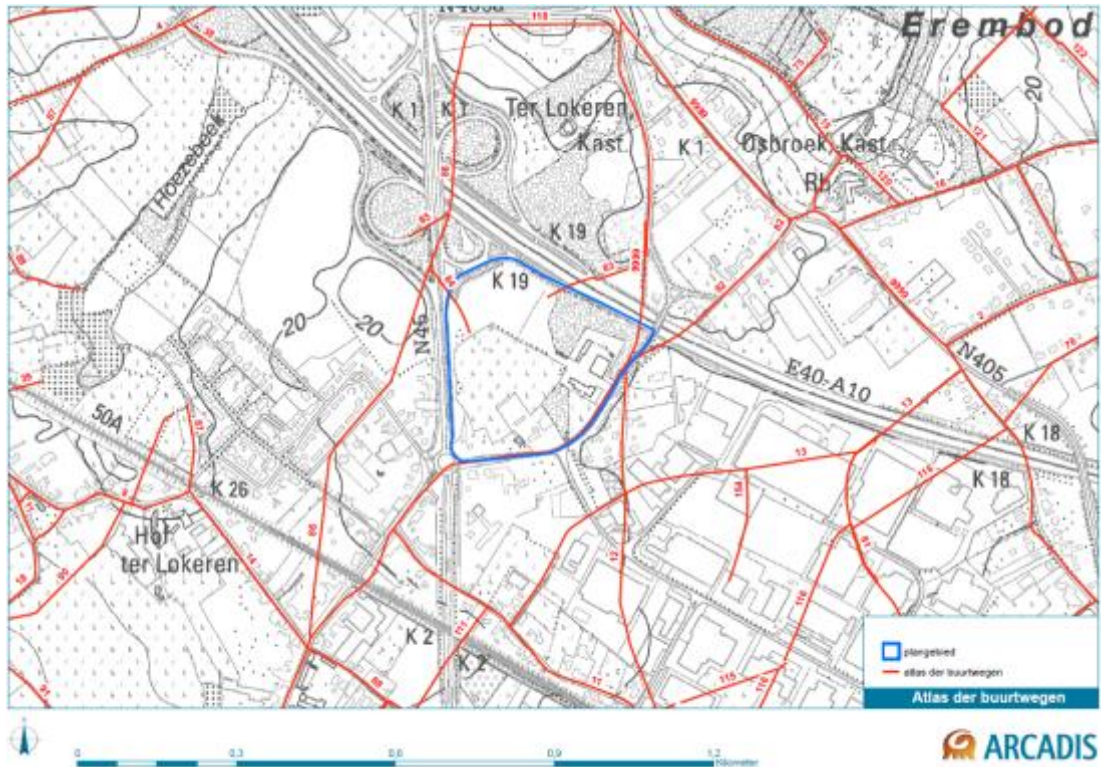
De Churchillsteenweg, het rondpunt en de Geraardbergsesteenweg maken deel uit van het functioneel fietsroutenetwerk. Deze route verbindt Haaltert met Erembodegem. In de Churchillsteenweg zijn enkelrichtingsfietspaden voorzien. Aan de oostkant is het fietspad gelegen op een verhoogde stoep. Aan de westkant bakent een witte stippellijn het fietspad af. In de nabije omgeving van het plangebied zijn er geen recreatieve fietsnetwerken voorzien.



Figuur 30: Fietsroutenetwerken, bron: Agiv

**Buurtwegen**

De Churchillsteenweg staat ingetekend als buurtweg 82. Buurtweg 83 en 84 eindigen volgens de atlas der buurtwegen in het plangebied. Deze buurtwegen zijn verdwenen ten gevolge van de aanleg van de E40. Ook buurtweg 12, die doorheen het bestaande woonweefsel, het bedrijventerrein en in de noordoostelijke hoek van het plangebied loopt is omgelegd via de brug over de E40.



Figuur 31: Atlas der buurtwegen, bron: Agiv

2.1.2.8

Mens (ruimtelijk-functioneel)

**De ruime omgeving**

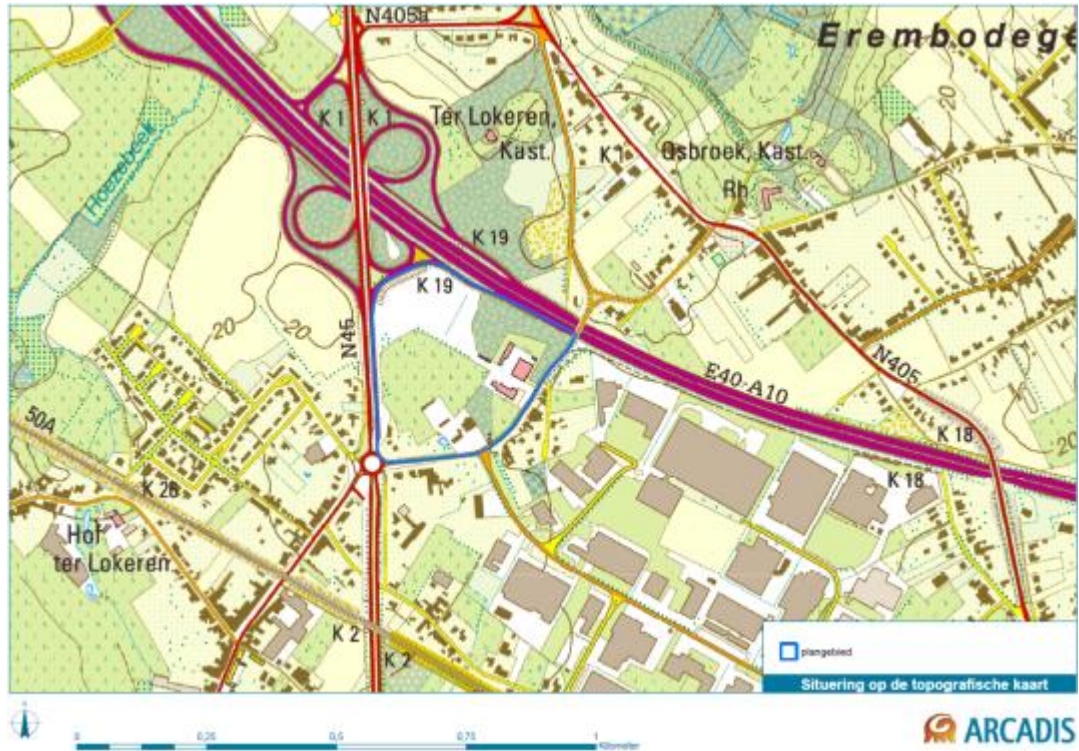
De bebouwde omgeving wordt gekenmerkt door een grote diversiteit. Ten zuidoosten van het plangebied ligt een grootschalig industrieterrein dat wordt ontsloten door het zuidelijke gedeelte van de Industrielaan. Vanaf deze laan worden de bedrijven ontsloten via doodlopende straatjes. In deze zone zijn grootschalige bedrijven gelegen die veelal voorzien zijn van loodsachtige gebouwen met een aanzienlijke logistieke oppervlakte, eigen parkeerterreinen, ... Algemeen genomen hebben de gebouwen weinig architecturale uitstraling.

Tussen dit industriegebied en het plangebied is de Churchillsteenweg gelegen. De oostelijke zijde van deze steenweg heeft een residentieel karakter. De woningen in deze straat en in de nabijgelegen Vennestraat, hebben een kleinere korrelmaat ten aanzien van de panden in het industriegebied. Hier is dus sprake van een aanzienlijke schaa sprong. De woningen zijn voorzien van een voortuinstrook. Alleenstaande, twee en vier aan elkaar geschakelde woningen wisselen elkaar af in het straatbeeld. De tuinen en oprijlanen van enkele statige woningen zorgen voor een groene aanblik van het straatbeeld.

Aan de Geraardbergsesteenweg zijn enkele alleenstaande villa's gelegen in een groene omkadering. Ten westen van het plangebied bevindt zich een woonwijk met dorps

karakter. De woningen worden ontsloten via lokale wegen met een residentieel karakter zoals de Dennenlaan.

Aan de overzijde van de E40, ten noorden van het plangebied is de Ninovesteenweg gelegen. De steenweg wordt geflankeerd door alleenstaande en geschakelde woningen en is, samen met de E40, gelegen tussen het plangebied en het waardevolle domein van Osbroek.



Figuur 32: Topografische kaart

**Het plangebied**

Op het terrein zijn met uitzondering van de gebouwen van AWV, enkele leegstaande villa’s aan het rondpunt en het tankstation aan de N45, slechts twee bedrijven van het geplande bedrijventerrein gerealiseerd: een bedrijf in sanitair en een schrijnwerkersbedrijf in ramen en deuren. De toegangsweg om andere toekomstige bedrijven te ontsluiten is reeds aangelegd. In het noordwesten is in de nabijheid van het op- en afrittencomplex een zendmast aanwezig.

Het terrein van AWV wordt ontsloten langsheen een aparte toegang aan de Churchillsteenweg en kan worden afgesloten met een hek. De gebouwen zijn in een erfachtige opstelling geplaatst. Tussen de gebouwen kan worden geparkeerd. Achteraan op het terrein is ruimte gemaakt voor de opslag van materiaal i.v.m. de wegenregie. De leegstaande bebouwing en de schuur aan de Churchillsteenweg zijn inmiddels gesloopt. Het terrein ligt hier braak.

Aan de nieuwe toegangsweg tot het gebied is een kapelletje gepositioneerd. Tot voor de aanleg van de wegenis was het centrum van het plangebied een weide voor paarden.

### 2.1.2.9 Mens (externe mensveiligheid)

Er bevinden zich geen Seveso-bedrijven binnen een straal van 2 km vanaf het plangebied.

## 2.2 Planningscontext

### 2.2.1 Ruimtelijk structuurplan Vlaanderen

In de gewenste ruimtelijke structuur voor Vlaanderen werd Aalst geselecteerd als regionaalstedelijk gebied. Dit omwille van haar bestaande en gewenste functioneel-ruimtelijke positie in de Vlaamse stedelijke structuur en de potenties die zij heeft ten aanzien van de ruimtelijke ontwikkeling in Vlaanderen.

Regionaalstedelijke gebieden zijn economische knooppunten. In Oost-Vlaanderen dient 77-82% van de nieuwe bedrijventerreinen in de economische knooppunten afgebakend te worden. De afbakening van het regionaal stedelijke gebied Aalst kadert zich op die manier binnen het RSV.

### 2.2.2 Visie voor het regionaalstedelijk gebied Aalst m.b.t. Sterrenhoek

#### **Hypothese gewenste ruimtelijke structuur voor het regionaalstedelijk gebied (maart 2000)**

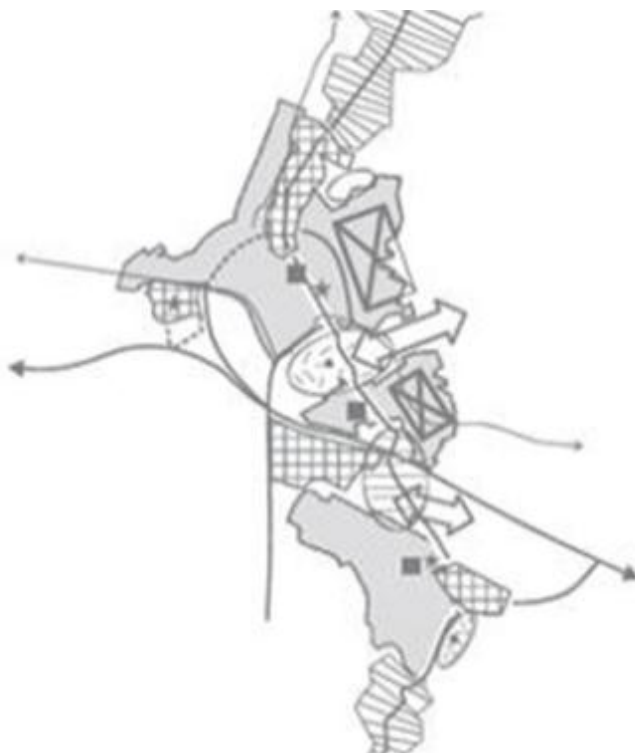
Het afbakeningsproces van het regionaalstedelijk gebied Aalst resulteerde in een hypothese van gewenste ruimtelijke structuur en een uitvoeringsprogramma, dat de basis vormde voor de opmaak van het GRUP afbakening stedelijk gebied Aalst.

De gewenste ruimtelijke structuur bevat onder meer:

- de gemengd stedelijke woonomgevingen (Aalst met inbegrip van een deel van Hofstade, Erembodegem en Denderleeuw)
- de grootschalige bedrijfsomgevingen (de bestaande bedrijventerreinen Aalst-noord, Erembodegem, Denderleeuw, Liedekerke, en het geplande bedrijventerrein Siezegemkouter)
- de stedelijke as (N9 richting Gent)
- de stationsomgevingen (Aalst, Erembodegem en Denderleeuw)
- de twee hoofdtoegangen tot het stedelijk gebied
- de binnenstedelijke verdeelweg
- twee belangrijke openruimtecorridors (tussen de gemengd stedelijke woonomgevingen)
- het waterfront van de Dender



- de randstedelijke groengebieden of natuurlijke gebieden gekoppeld aan het waternetwerk (het gebied van de oude Dender, Osbroek-Gerstjens, Wellemeersen-Kapellemeersen, het gebied rond de kliniek en de stedelijke begraafplaats)

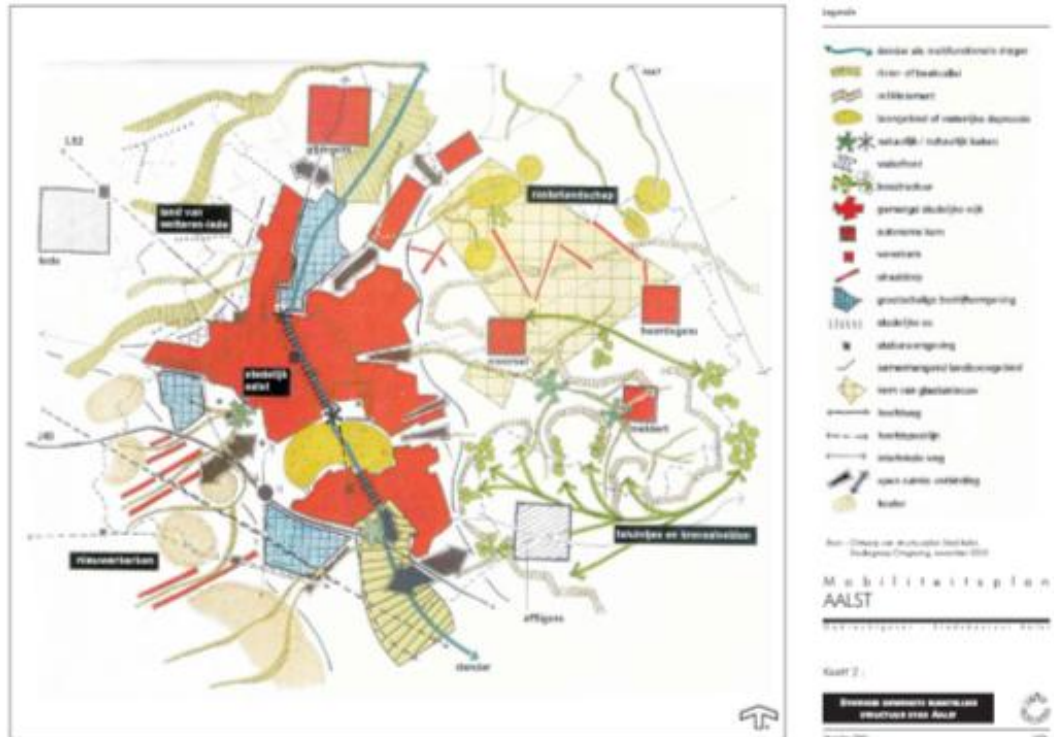


Figuur 33 : Gewenste ruimtelijke structuur voor het regionaal stedelijk gebied

Ten gevolge hiervan werd met betrekking tot economische activiteiten een programma voorgesteld waar ook het plangebied deel van uitmaakt. De Sterrenhoek werd binnen dit RUP benoemd als een vestigingsplaats voor logistieke bedrijven.

### 2.2.3 Gemeentelijk ruimtelijk structuurplan Aalst

In het Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan (GRS) wordt het plangebied aangeduid als een zone waar een bijkomend bedrijventerrein kan worden geprogrammeerd. Het programma wordt gespecificeerd als een regionaal specifiek bedrijventerrein, dat tevens deel zal uitmaken van een grootschaliger bedrijfsomgeving. Volgens het GRS Aalst zijn er ter hoogte van de zuidelijke rand van de site, enkele zonevreemde woningen gelegen.



Figuur 34 : Gemeentelijk Ruimtelijk Structuurplan Aalst

## 2.2.4

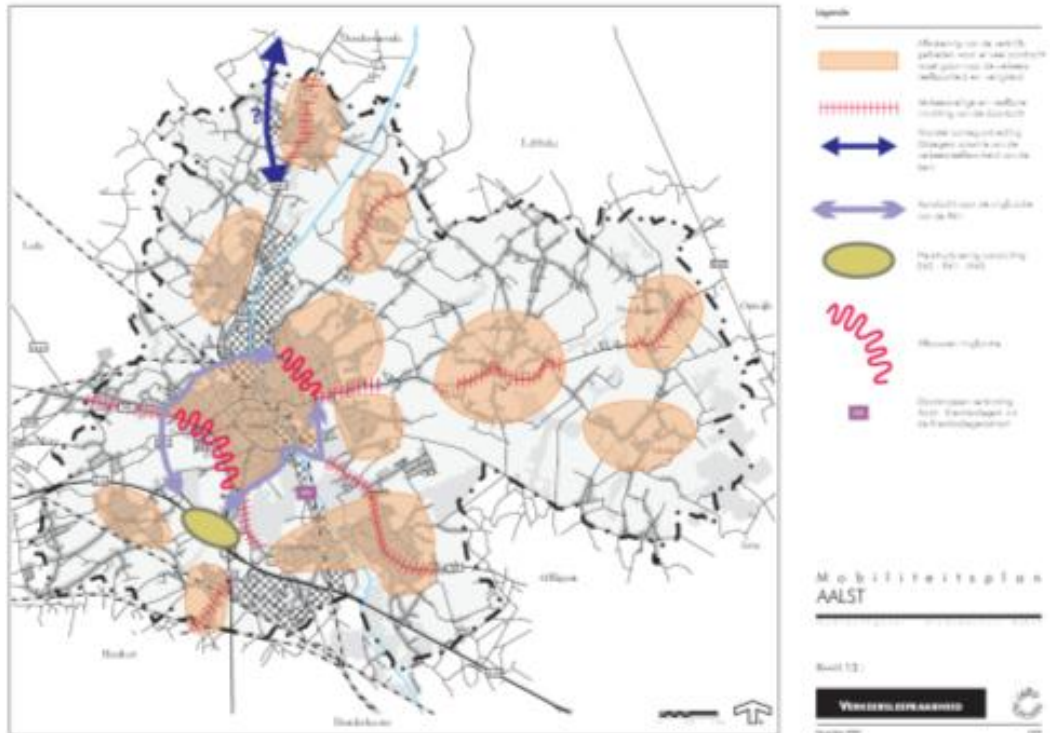
### Gemeentelijk Mobiliteitsplan

#### Hiërarchie wegenis

De E40 wordt gecategoriseerd als een hoofdweg. De N45 is een primaire weg II en heeft een verzamelende functie van gewestelijk belang. De Churchillsteenweg is een lokale weg I. Deze weg wordt als een openbare vervoersader naar voren geschoven.

#### Herstructurering knooppunt E40 - R41 - N45

Om de ringfunctie van de N9 tussen de R41 (Gentsesteenweg) en de N45 (Geraardsbergsesteenweg) af te bouwen en de ringfunctie te laten verlopen via de N45 en de R41 dient het aansluitpunt tussen de E40, de R41 en de N45 aangepakt te worden. Door de aansluiting van de N45 op de R41 vlotter te laten verlopen kan deze beweging bevorderd worden. Met deze maatregel kan de ringfunctie van de N9 (Gentsesteenweg - Capucienenlaan - Leo De Bethunelaan) afgebouwd worden. Een studie zal de ruimtelijke en verkeerstechnische aspecten onderzoeken.



Figuur 35 : Mobiliteitsplan Aalst

2.2.5

Andere relevante plannen

Verkavelingsplan Sterrenhoek

Voor het plangebied werd reeds een verkavelingsplan opgemaakt.

**MOBER voor de ruimere bedrijfsomgeving**

Naast het nieuwe bedrijventerrein op Sterrenhoek (korte termijn) werden er in de nabije omgeving van het op- en afrittencomplex nog twee andere bedrijventerreinen gepland: Erembodegem Zuid IV (middellange termijn) en Keppekouter (lange termijn). Deze projecten zijn momenteel in realisatie fase.

Als voorwaarde tot het verlenen van de nodige vergunning werd op vraag van de stad Aalst een MOBER opgemaakt, die de verkeersimpact en de ontsluitingsproblematiek van deze verschillende ontwikkelingen in samenhang met elkaar in beeld brengt. Dit MOBER dateert van februari 2005 (zie paragraaf 2.1.2.7).

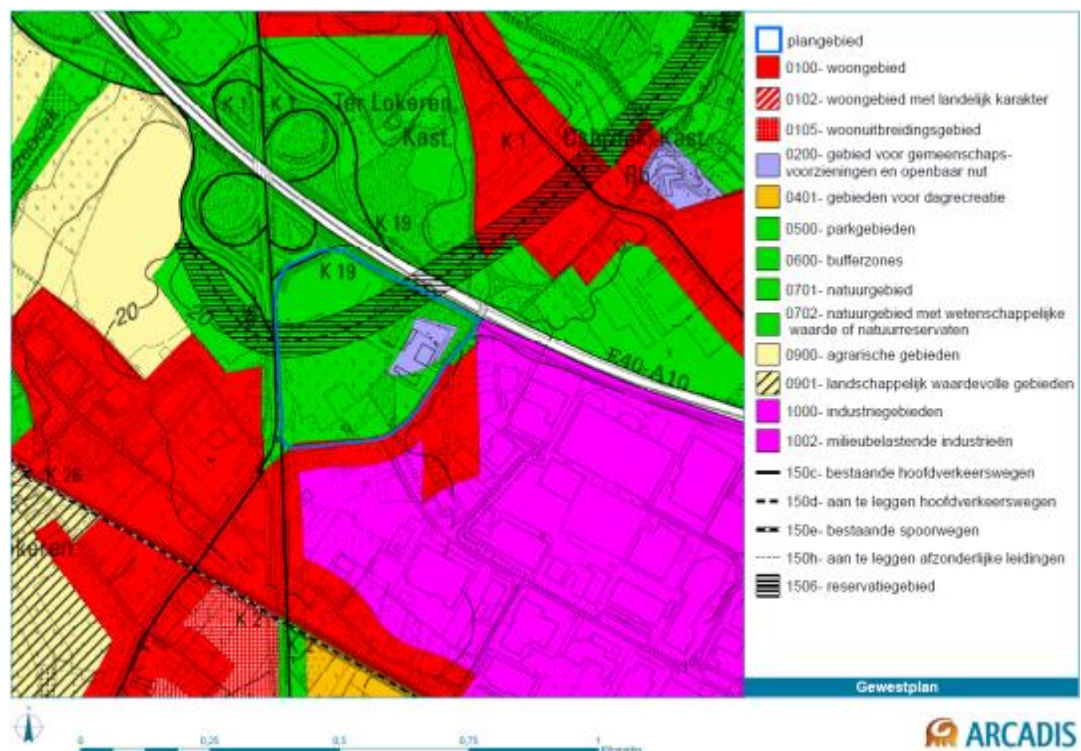
Binnen het kader van dit RUP wordt ingegaan op de het gedeelte van het MOBER dat specifiek handelt over het plangebied Sterrenhoek. De bevindingen van het MOBER worden opgenomen in de effectbespreking.

## 2.3 Juridische toestand

### 2.3.1 Gewestplan

Op het gewestplan is het grootste gedeelte van het plangebied ingetekend als bufferzone. De zone waar de gebouwen van AWV zijn gelegen is bestemd als gebied voor gemeenschapsvoorzieningen en openbaar nut.

Dwars door het plangebied loopt een reservatiegebied voor het aanleggen van een hoofdverkeersweg. Het idee dat hierachter schuilt is om de ringweg rondom Aalst te kunnen vervolledigen. Deze piste is echter niet mee opgenomen in het mobiliteitsplan van Aalst. De reservatiestrook doorsnijdt het natuurgebied dat ten noordoosten van het plangebied is gelegen.



Figuur 36 : Gewestplan

### 2.3.2 Gewestelijk RUP ‘Afbakening Regionaal stedelijk gebied Aalst’

#### Nieuwe bestemmingen

Op 10 juli 2003 werd het gewestelijk RUP ‘Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst’ goedgekeurd. Ten gevolge van dit plan kwamen de bestemmingen van het gewestplan te vervallen. Het plangebied werd grotendeels herbestemd als gemengd regionaal bedrijventerrein. De zone waar de gebouwen van AWV zijn gevestigd werd herbestemd als gebied voor publieke wegenonderhoud en beheer. Langs de E40 werd een bouwvrije strook voorzien die als een dicht groenscherm moet worden ingericht. Aan de N45 werd eveneens een bouwvrije strook voorzien, die met lage beplanting ingericht dient te worden. Langsheen de Churchillsteenweg werd een groene berm met een symbolische

aanduiding weergegeven. Ook de entree tot het bedrijventerrein werd met symbolische pijl op het RUP weergegeven.

**Relatie met het afbakeningsproces**

In de hypothese van de gewenste ruimtelijke structuur van het regionaalstedelijk gebied Aalst wordt het gebied aangeduid als specifiek regionaal bedrijventerrein voor transport en distributieactiviteiten. Binnen het ruimtelijk uitvoeringsplan wordt dit terrein bestemd als een gemengd regionaal bedrijventerrein. De doelstelling om het gebied in het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst op te nemen zijn de volgende:

- de ontwikkeling van de grotendeels nog onbebouwde terreinen als gemengd regionaal bedrijventerrein (productie en transport, expeditie en logistieke) door een overheid mogelijk maken.
- het functioneren van de wegenregiepost beheerd door AWW veilig te stellen en - mits een interne ruimtelijke reorganisatie - de juridische beperkingen inzake het afleveren van bijkomende stedenbouwkundige vergunningen te weg te nemen.
- het normaal functioneren van de hoofdinfrastructuur in het gebied of aan de rand van het gebied waarborgen.



Figuur 37 : Gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Regionaalstedelijk gebied Aalst (plan 7: gemengd regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek)

### **Verordenende stedenbouwkundige voorschriften**

Het gemengd regionaal bedrijventerrein is bestemd voor bedrijven van regionaal belang met volgende activiteiten:

- productie van goederen
- op- en overslag, voorraadbeheer, groupage en fysieke distributie.

Kantoren en beperkte toonzalen gekoppeld aan de productieactiviteit van individuele bedrijven zijn toegelaten. Deze activiteiten mogen geen intensieve loketfunctie hebben. De toonzalen mogen maximum 10% van de bebouwde gelijkvloerse oppervlakte innemen ongeacht op welk niveau zij worden ingericht.

De minimale perceelsoppervlakte bedraagt 5.000 m<sup>2</sup>.

Inrichtingen voor de huisvesting van bewakingspersoneel van maximaal 200 m<sup>2</sup> vloeroppervlakte geïntegreerd in het bedrijfsgebouw zijn toegelaten.

De inrichtingsprincipes voor het gemengd regionaal bedrijventerrein zijn de volgende:

- Het bouwen in meerdere lagen, het maximaal bezetten van het perceel en het bouwen op minstens één perceelsgrens is verplicht.

Ondergrondse bouwlagen zijn toegelaten.

- Parkeren wordt gegroepeerd voor verschillende bedrijven, ondergronds, in een meerlagig parkeergebouw of op het dak van een bedrijfsgebouw. Per bedrijf kunnen 10 parkeerplaatsen aansluitend bij het bedrijfsgebouw worden voorzien.

In de groene berm langs de Churchillsteenweg van minimaal 8 meter breedte gemeten vanuit de zuidelijke rand van het gemengd regionaal bedrijventerrein is geen enkele vorm van bebouwing of verharding mogelijk.

### **Knelpunten**

In de praktijk blijkt dat het afleveren van vergunningen aan AWV voor de uitbreiding van haar activiteiten in de zone 7.1 niet vanzelfsprekend is omdat AWV niet als een "bedrijf" wordt beschouwd. Daarnaast kunnen geïnteresseerde partijen, zoals autohandel met garage, niet ontwikkelen omdat hun wenselijke bouwprogramma niet past binnen de voorschriften van het RUP.

### 2.3.3 Juridische tabel

<span style="color: orange;">●</span> juridische aspecten, <span style="color: green;">●</span> beleidsmatige aspecten, <span style="color: blue;">●</span> uitvoeringsinstrument, <span style="color: yellow;">●</span> bestaande situatie, <span style="color: purple;">●</span> subsidie-instrument	
<b>RUIMTELIJK</b>	
<span style="color: orange;">●</span> Gewestplan(nen)	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Gewestelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	Het plangebied is gelegen binnen het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan 'Afbakening regionaalstedelijk gebied Aalst' – plan 7: gemengd regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek (MB 10/07/2003).
<span style="color: orange;">●</span> Provinciale ruimtelijke uitvoeringsplannen	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Algemene plannen van aanleg	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Bijzondere plannen van aanleg	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Gemeentelijke ruimtelijke uitvoeringsplannen	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Verkavelingsvergunningen	Voor het gebied zijn volgende verkavelingsvergunningen van kracht: Nr 5693 25/05/1970, Nr 5748 15/03/1973, Nr 5733 07/12/1972, Nr 5724 20/04/1972, Nr 5626 02/08/1966, Nr 5592 19/03/1981
<span style="color: orange;">●</span> Bouwvergunningen	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Vastgestelde bouwvertredingen	N.v.t.
<span style="color: blue;">●</span> Gebieden met recht van voorkoop	Geen
<b>SECTORAAL</b>	
<b>Natuur</b>	
<span style="color: orange;">●</span> Vogelrichtlijngebieden	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> Geen
<span style="color: orange;">●</span> Habitatrichtlijngebieden	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen
<span style="color: orange;">●</span> Gebieden van het duinendecreet	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Ramsargebieden	N.v.t.
<span style="color: orange;">●</span> Gebieden van het Vlaams Ecologisch Netwerk (VEN)	GEN: Geen GENO: Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> GEN: Vallei van de Dender en de Mark
<span style="color: purple;">●</span> Vlaamse of erkende natuureservaten	N.v.t.
<span style="color: purple;">●</span> Bosreservaten	N.v.t.
<span style="color: blue;">●</span> Natuurinrichting	Geen
<span style="color: blue;">●</span> Gebieden met recht van voorkoop	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> GEN: Vallei van de Dender en de Mark

 Biologische waarderingskaart (BWK)	Biologisch waardevol gebied aan de rand met E40, verschillende fragmenten aan Churchillsteenweg (diverse zijn verdwenen) <b>IN DE OMGEVING:</b> biologisch waardevol tot zeer waardevol gebied ten noordoosten ( domein van Osbroek)
<b>Water</b>	
 Beschermingszones grondwaterwinningen	N.v.t.
 Bevaarbare waterlopen	N.v.t.
 Onbevaarbare waterlopen (klasse)	<b>IN DE OMGEVING:</b> 1ste categorie: geen 2de categorie: Hoezebeek 3de categorie: Waterleide van Middelgracht van de Zenne Niet geklasseerd: geen
 Watertoets - Erosiegevoelige gebieden	In de randen erosiegevoelig (omwille van kunstmatige hellingen), maar niet problematisch <b>AANPALEND:</b> idem
 Watertoets - Grondwaterstromingsgevoelige gebieden	Matig gevoelig <b>IN DE OMGEVING:</b> Matig gevoelig
 Watertoets - Hellingenkaart	Nagenoeg geen hellingen
 Watertoets - Infiltratiegevoelige gebieden	Niet infiltratiegevoelig <b>AANPALEND:</b> idem
 Watertoets - Overstromingsgevoelige gebieden	Geen <b>AANPALEND:</b> idem
 Watertoets - Winterbedkaart	Niet gelegen in winterbedding
 Gebieden met recht van voorkoop	Geen
<b>Landbouw</b>	
 Ruilverkaveling	Geen
 Herbevestigde Agrarische Gebieden (HAG)	N.v.t.
 Gebieden met recht van voorkoop	N.v.t.
<b>Landschap</b>	
 Beschermde monumenten	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> idem
 Beschermde landschappen, stads-, en dorpsgezichten	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> Beschermd landschap: Osbroek
 Landschapsatlas: ankerplaatsen, relictzones, lijnrelict, puntrelict	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b>



	Puntrelict: Kasteel van Osbroek; Traditionele landschappen: Dendervallei, Land van Zottegem; Relictzone: Dendervallei
● Erfgoedlandschappen (ankerplaatsen)	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> Osbroek
● Waardevol niet beschermd onroerend erfgoed: bouwkundig erfgoed en wereldoorlogserfgoed	Geen <b>IN DE OMGEVING:</b> Hoeve 'Hof te Lokeren' en St. Jozefskerk.
● Landinrichting	Geen
<b>Wonen</b>	
● Woningbouw- en vernieuwingsgebieden	N.v.t.
● Atlas van de woonuitbreidingsgebieden	N.v.t. <b>IN DE OMGEVING:</b> N.v.t.
● Gebieden met recht van voorkoop	N.v.t.
<b>Recreatie en toerisme</b>	
● Toeristische vergunning	N.v.t.
<b>Verkeer</b>	
● Rooilijnen	N.v.t.
● Voet- en buurtwegen	Buurtwegen 12, 83,84
● Bovenlokaal Functioneel Fietsroutenetwerk	Langsheen de Churchillsteenweg
● Fietsknooppuntennetwerk	N.v.t.
● Gewestwegen	N.v.t.
● Spoorwegen	N.v.t.
● Leidingen (Hoogspanningsleidingen, gasleidingen...)	N.v.t.
● Openbaar vervoer	Buslijnen langsheen Churchillsteenweg
<b>Milieu</b>	
● Milieuvergunningen	N.v.t.
● Bodemvervuiling	Dossier: 36446.0 conf: BBO, BSP laatste: BSP-2012; Dossiernr: 17189.0 conf: OBO, BBO, BSP laatste: BSP-2006 <b>IN DE OMGEVING:</b> aan de Churchillsteenweg zijn verschillende bodemsaneringsprojecten gelegen. Ook op het huidige industrieterrein zijn reeds verschillende saneringen en oriënterende bodemonderzoeken uitgevoerd.

Industrie	
● Seveso-inrichtingen: lagedrempel- en hogedrempelinrichtingen	N.v.t. <b>AANPALEND (binnen 2km):</b> N.v.t.
● VLAO Bedrijventerreinen	N.v.t.

## 3 Bespreking van het voorgenomen plan

### 3.1 Analyse ruimtevraag

#### **Nood aan ruimte voor garagebedrijven in het regionaalstedelijk gebied Aalst**

In het regionaalstedelijk gebied Aalst blijkt nood te zijn aan vestigingsplaatsen voor bedrijven die als hoofdactiviteit productie hebben maar tegelijk een aanzienlijke showroom hebben. Garagebedrijven zijn hier het meest sprekende voorbeeld van. De hoofdactiviteit is het verkopen en onderhouden van auto's. Wat het ruimtegebruik betreft gaat het hoofdzakelijk om een productieactiviteit. De showroom om auto's te verkopen neemt minder ruimte in dan het garagegedeelte (atelier, magazijn, stockage, ..) zodat er geen sprake is van een zuivere kleinhandelsactiviteit. De regionale bedrijventerreinen in het regionaalstedelijk gebied Aalst beperken het gedeelte showroom gekoppeld aan een productieactiviteit tot maximaal 10 procent van de oppervlakte. Daardoor kunnen garagebedrijven en vergelijkbare bedrijven moeilijk een locatie vinden. Ook op andere terreinen blijken de stedenbouwkundige voorschriften de vestiging van garagebedrijven niet toe te laten. Uit de gegevens die bijgehouden worden door Agentschap Ondernemen, POM, Solva en de stad Aalst blijkt dat er in Aalst behoefte bestaat aan een terrein voor garagebedrijven. Er wordt geopteerd om de beschikbare ruimte op het bedrijventerrein Sterrenhoek te voorzien voor o.a. garagebedrijven.

#### **Geen terreinen beschikbaar voor garagebedrijven**

Er werd een volledige inventaris gemaakt van industriële bedrijventerreinen en hun beschikbaarheid in Aalst. Daaruit blijkt dat er geen ruimte beschikbaar is voor garagebedrijven op volgende terreinen:

- Zuid IV, Erembodegem, nieuw bedrijventerrein van intercommunale Solva
- Siesegemkouter, Aalst
- Terreinen van Willy Naessens, Atomveld, Iddergemsesteenweg in Haaltert
- Regionaal bedrijventerrein Ter Groeninge, Ninove (tussen N45 en Aalstersesteenweg),
- Tragel / Fabelta site / Dendermondse steenweg / Noord II en III, Aalst
- Erembodegem Zuid III
- Uitbreiding van de Albrechtlaan, Aalst
- Keppekouter, Erembodegem I, Zuid II, Welleweg, Gijzegem, Aalst
- Wijngaardveld (Noord V) en Lion D'Or (Noord IV), Aalst

### 3.2 Visie op de gewenste ontwikkeling

#### 3.2.1 Mogelijkheden bieden voor bedrijven met een aanzienlijke oppervlakte toonzaal

Door de wijziging die aan het bestaande RUP wordt aangebracht kunnen op het bedrijventerrein van Sterrenhoek toonzalen tot maximaal 35% van de totale vloeroppervlakte van het bedrijf, worden gerealiseerd. Hierdoor is het inplanten van bedrijven die een aanzienlijke toonzaalbehoefte hebben, zoals bijvoorbeeld een garagebedrijf, mogelijk.

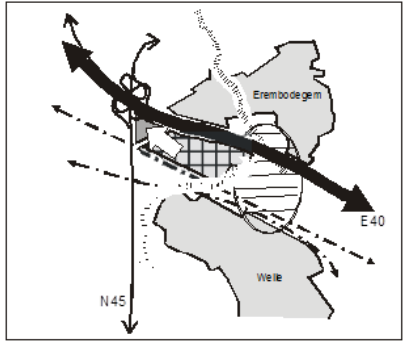
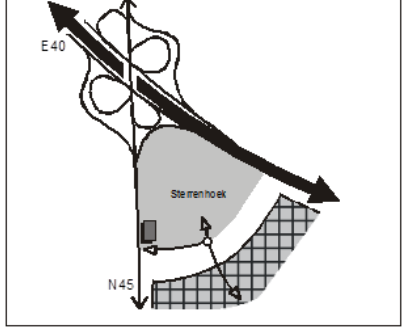
#### 3.2.2 Ontwikkelingsmogelijkheden bieden voor de regiopost van AWV

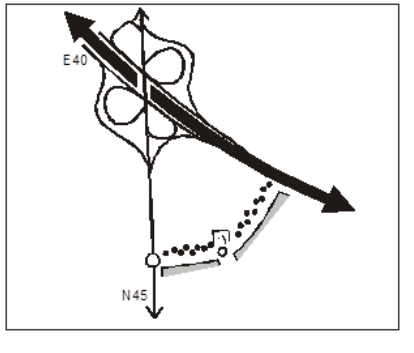
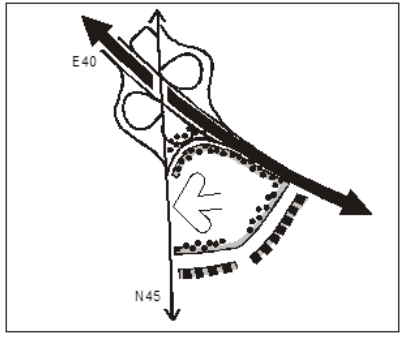
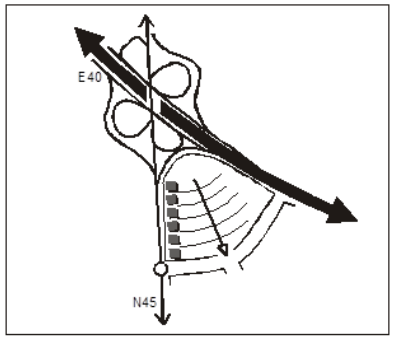
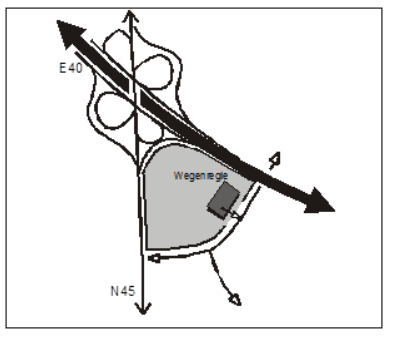
Op dit ogenblik bevindt zich een districtzone van AWV (regiepost) langs de Churchillsteenweg op het bedrijventerrein Sterrenhoek. Deze zone bestaat uit kantoorgebouwen, loodsen en opslag van materialen voor het onderhoud van wegenis. De uitbreiding van deze regiepost op het terrein Sterrenhoek wordt door de wijziging in het RUP mogelijk gemaakt.

#### 3.2.3 Stelplaats van De Lijn

De optie om in het plangebied een stelplaats voor de Lijn in te planten is onderzocht en in rekening gebracht bij de effectbespreking.

### 3.3 Ruimtelijke concepten

<p>Een compact regionaal bedrijventerrein met de mogelijkheid om bedrijven die een zichtlocatie vereisen te realiseren, wordt via de Churchillsteenweg ontsloten naar het op- en afrittencomplex van E40.</p>	
<p>Het ontsluitingspunt van het gemengd regionaal bedrijventerrein situeert zich tegenover de ontsluiting van het bedrijventerrein Erembodegem Zuid. (Industrielaan)</p>	

<p>Een dicht groen scherm als buffer naar het wonen in de Churchillsteenweg en een groen poorteffect aan inkom. Hierdoor wordt er het in het verleden geroid groen in deze rand deels heraangelegd.</p>	
<p>Visuele openheid naar de N45, geslotenheid naar het oprittencomplex en de E40. Op die manier hebben de toekomstige bedrijven een zichtlocatie langsheen de N45.</p>	
<p>Verzorgde gebouwen gericht naar de N45 en enkel ontsloten via centrale ontsluitingsweg in het terrein. Er dient aandacht uit te gaan naar de architecturale uitstraling van de bedrijven.</p>	
<p>Behoud en uitbreiding van de gebouwen van de Wegenregie, ontsloten via de Churchillsteenweg.</p>	

## 4 Toetsing van de plan-MER-plicht

### 4.1 Inleiding

Het screeningsproces bestaat er in de regelgevende basis voor het plan-MER te verifiëren en de specifieke bepalingen van het plan-MER decreet toe te passen. Screening is de eerste stap in het plan-MER proces en houdt in dat de noodzaak tot opmaak van een MER (i.c. plan-MER-plicht) voor een gegeven plan of programma wordt nagegaan. Ten behoeve van de screening moeten een aantal stappen worden doorlopen, gebaseerd op de vigerende bepalingen van het recente plan-MER decreet (omzetting van Europese richtlijn plan-MER). De stappen betreffen een aantal te behandelen vragen betreffende de aard en de doelstellingen van het plan.

### 4.2 Plan-MER-plicht

Dit rapport onderzoekt of het Gewestelijk RUP ‘Afbakening regionaal stedelijk gebied Aalst – deelgebied 7 – Gemengd regionaal bedrijventerrein Sterrenhoek (wijziging)’ plan-MER-plichtig is volgens het plan-mer-decreet dat op 1 december 2007 in werking is getreden. Het plan-mer-decreet beschrijft de stappen die doorlopen moeten worden om de plan-MER-plicht na te gaan.



Figuur 38 : Stappen in het onderzoek tot milieueffectrapportage

#### 4.2.1 Step 1: Valt het plan onder het toepassingsgebied van het decreet DABM?

##### 4.2.1.1 Toelichting decreet

De artikelen 4.1.1 en 4.2.2 van het gewijzigde decreet DABM bepalen het toepassingsgebied voor het decreet.

De definitie van plan of programma bevat volgens het decreet 3 voorwaarden die tegelijkertijd moeten vervuld worden. Het betreft volgende 3 voorwaarden:

1. decretale of bestuursrechtelijke bepalingen moeten voorschrijven dat een plan of programma wordt opgesteld en/of vastgesteld;

2. het moet gaan om een plan of programma dat door een instantie op regionaal, provinciaal of lokaal niveau is opgesteld;
3. het plan of programma moet via een wetgevingsprocedure door het parlement of de regering worden vastgesteld of door een instantie (regionaal, provinciaal of lokaal niveau) worden vastgesteld.

Volgende plannen en programma's vallen anderzijds niet onder het toepassingsgebied van het decreet en zijn derhalve ook niet MER-plichtig (uitzonderingsregels):

- plannen of programma's die uitsluitend bestemd zijn voor nationale defensie;
- financiële of begrotingsplannen en –programma's;
- plannen of programma's die worden medegefinancierd in het kader van de programmeringsperiode 2000-2006 betreffende EG-Verordening nr. 1260/1999 van de Raad van 21 juni 1999 houdende algemene bepalingen inzake de Structuurfondsen en de programmeringsperiode 2000-2006 en 2000-2007 van EG-Verordening nr. 1257/1999 van de Raad van 17 mei 1999 inzake steun voor plattelandsontwikkeling uit het Europees Oriëntatie en Garantiefonds voor de landbouw.

#### 4.2.1.2 Toetsing aan het decreet DABM

Dit GRUP beantwoordt aan de definitie van 'plan en programma' uit het decreet houdende algemene bepalingen inzake milieubeleid want er is voldaan aan de 3 voorwaarden:

1. De Vlaamse Codex Ruimtelijke ordening, in werking vanaf 1 september 2009, schrijft de opmaak van ruimtelijke uitvoeringsplannen voor;
2. De opsteller van het plan is een instantie, ~~i.e. het departement RWO, Ruimte Vlaanderen~~. Ruimte Vlaanderen binnen het departement RWO treedt op als ontwerper voor het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor het plangebied.

Sinds juli 2009<sup>1</sup> bestaat de mogelijkheid om als natuurlijke of privaot- of publiekrechtelijke rechtspersoon (in dit geval het Beleidsdomein Economie) de verplichting tot opmaak van plan-milieueffectrapportage voor ruimtelijke uitvoeringsplannen van de bevoegde overheid (in dit geval Ruimte Vlaanderen) over te nemen. Het Agentschap Ondernemen treedt voor het beleidsdomein Economie op.

3. Het plan wordt vastgesteld door een instantie, i.e. de Vlaamse regering. De Vlaamse regering zal het RUP goedkeuren.

<sup>1</sup> Besluit van de Vlaamse Regering d.d. 19 juni 2009 met betrekking tot het overnemen van de verplichtingen inzake milieueffectrapportage over ruimtelijke uitvoeringsplannen van de bevoegde overheid (B.S. 16/07/09)

Het plan valt bovendien niet onder de specifieke uitzonderingsregels en vormt het kader voor de toekenning van een vergunning voor een project. Dit plan valt dus binnen de werkingssfeer van het plan-MER decreet.

## 4.2.2 **Stap 2: Is het plan-MER van rechtswege MER-plichtig?**

### 4.2.2.1 **Bepalingen van de plan-MER-plicht van rechtswege**

Onder de plannen en programma's die onder het toepassingsgebied van het decreet DABM vallen, onderscheidt men 2 groepen van plannen en programma's die 'van rechtswege' onderworpen zijn aan de plan-MER-plicht:

- **Categorie A**

Plannen en programma's, of de wijziging ervan, die tegelijkertijd :

1. betrekking hebben op landbouw, bosbouw, visserij, energie, industrie, vervoer, afvalstoffenbeheer, waterbeheer, telecommunicatie, toerisme en ruimtelijke ordening of grondgebruik (artikel 4.2.3, §2, 1° D.A.B.M.);

én

2. een kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor de in bijlagen I, II en III van het besluit van de Vlaamse Regering van 10 december 2004 opgesomde projecten

én

3. niet het gebruik regelen van een klein gebied op lokaal niveau, noch een kleine wijziging inhouden

- **Categorie B**

Plannen en programma's of de wijziging ervan waarvoor, gelet op de mogelijke betekenisvolle effecten op speciale beschermingszones, een passende beoordeling vereist is (artikel 4.2.1, tweede lid D.A.B.M.).

Hieronder wordt bekeken of het plan van rechtswege plan-MER-plichtig is, door na te gaan of het voldoet aan alle voorwaarden voor plannen van categorie A of valt onder de plannen van categorie B.

### 4.2.2.2 **Toetsing aan categorie A**

#### **Heeft het plan betrekking op één van de sectoren genoemd in het decreet?**

Voorliggend plan is een RUP en heeft bijgevolg betrekking op de ruimtelijke ordening. Aan deze voorwaarde is voldaan.



### **Vormt het plan een kader voor project-mer-plichtige projecten?**

Het project dat op het plan kan volgen is een gemengd regionaal bedrijventerrein waar bedrijven van verschillende aard kunnen worden ingeplant. De totale oppervlakte van de zone bedraagt 4,5 ha. De extra verkeersdruk die het nieuwe bedrijventerrein met zich mee brengt, wordt in een worst case scenario geraamd op minder dan 1000 personenautoequivalenten per tijdsblok van 2 uur.

Het plan vormt geen kader voor vergunningen van bijlage I of bijlage II- projecten van het besluit van de Vlaamse regering van 10 december 2004. Het RUP kan wel kader vormen voor de toekenning van een vergunning voor een project zoals opgesomd in bijlage III van het besluit van de Vlaamse regering van 1 maart 2013.

### **Betreft het plangebied een klein gebied op lokaal niveau of een kleine wijziging van een bestaand plan?**

Het RUP betreft een wijziging voor deelgebied 7 van het bestaande GRUP 'Afbakening van het regionaalstedelijk gebied Aalst'. Het plan houdt slechts kleine wijzigingen in ten opzichte van het bestaande plan. De herziening heeft enkel betrekking op aspecten m.b.t. het mogelijk maken van het behoud en de uitbreiding van de AWV-vestiging en de vestiging van productiebedrijven met een grote verkoopsoppervlakte.

Omwille van de aard van het plan kan het voorliggend RUP beschouwd worden als een kleine wijziging van een bestaand plan op lokaal niveau.

#### 4.2.2.3

#### **Toetsing aan de categorie B**

Een tweede toetsing betreft de noodzaak tot het opstellen van een passende beoordeling conform de vigerende bepalingen van het decreet Natuurbehoud (art. 36ter §3 eerste lid).

De bepalingen van de Europese plan-MER richtlijn en de omzetting hiervan in het Decreet DABM (cf. supra), voorzien immers een koppeling van milieueffectrapportage voor plannen met de passende beoordeling (i.k.v. Habitatrichtlijn). In concreto moet nagegaan worden of het plan een betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van een speciale beschermingszone (SBZ) kan veroorzaken.

Indien blijkt dat een passende beoordeling voor het voorgenomen plan noodzakelijk is uit hoofde van art.36ter §3 eerste lid van decreet Natuurbehoud, dan is het plan van rechtswege plan-MER plichtig.

Op ca. 550 m van het plangebied het HRG 'Bossen van de Vlaamse Ardennen en andere Zuid-Vlaamse bossen' gelegen. Het plangebied wordt van het HRG gescheiden door de E40 en zijn respectievelijke groenbuffers. Tussen de E40 en het respectievelijke HRG is de Ninovesteenweg gelegen, geflankeerd door vrijstaande woningen. Ten zuidoosten van het plangebied, ter hoogte van de Industrielaan, is een grootschaligere industriezone gelegen op ongeveer een zelfde afstand van het HRG. Het RUP zelf is niet van die aard

dat ze een significante invloed zal uitoefenen op de watertafel, de fauna en flora, de lucht- en geluidskwaliteit,...(zie Milieueffectbeoordeling).

Gezien de afstand tot het HRL en de barrièrewerking van de E40, bestaat er geen relatie tussen het plangebied en dit HRG en kan worden gesteld dat er geen betekenisvolle aantasting van de natuurlijke kenmerken van de speciale beschermingszone kan worden veroorzaakt.

Er dient dan ook gesteld dat voor onderhavig RUP geen passende beoordeling is vereist uit hoofde van artikel 36ter van het decreet voor natuurbehoud.

#### 4.2.2.4 **Conclusie over de plan-MER-plicht van rechtswege**

Een toetsing aan de 3 voorwaarden van categorie A heeft aangetoond dat het voorgenomen plan niet aan alle drie de voorwaarden voor plan-MER-plicht voldoet en er bovendien geen passende beoordeling moet opgemaakt worden, waardoor het plan niet plan-MER-plichtig is van rechtswege. Er kan dus geconcludeerd worden dat het voorgenomen plan niet plan-MER-plichtig is van rechtswege en dat overgegaan kan worden tot een screening om na te gaan of het voorgenomen plan belangrijke milieueffecten kan veroorzaken.

### 4.2.3 **Stap 3: onderzoek naar milieueffecten**

#### 4.2.3.1 **Screeningsplicht**

Voor plannen die het kader vormen voor een vergunning, doch niet vallen onder de plannen die van rechtwege plan-MER-plichtig zijn, dient een onderzoek uitgevoerd te worden naar het mogelijke voorkomen van aanzienlijke milieueffecten, i.e. een screening. Indien uit dit onderzoek als besluit volgt dat aanzienlijke negatieve effecten kunnen optreden, dient de initiatiefnemer alsnog een plan-MER op te (laten) stellen.

Een uitzondering vormen de plannen of programma's die uitsluitend bestemd zijn voor noodsituaties. Deze zijn niet onderworpen aan de MER-plicht. Deze plannen en programma's vallen in beginsel wel onder het toepassingsgebied, maar niet onder de plan-MER-plicht. Het plan dat in deze nota beschouwd wordt, is geen plan voor een noodsituatie.

## 4.3 **Milieueffectbeoordeling**

Voor de effectevaluatie van het plan wordt geopteerd voor een beoordeling van de effecten vanuit de verschillende disciplines.

Er wordt steeds gebruik gemaakt van een dubbele referentiesituatie. Dit betekent dat de effecten afzonderlijk beschreven worden t.o.v. 2 referentiekaders. De eerste referentiesituatie valt samen met de huidige situatie zoals ze zich in de realiteit voordoet.

Het autonoom ontwikkelingsscenario is de tweede referentiesituatie. De autonome ontwikkeling wordt bepaald door de huidige geplande toestand in combinatie met de wijzigingen die zich ook zullen voordoen indien het voorliggende plan niet goedgekeurd wordt. Dit is een situatie waarin de huidige geplande toestand dus daadwerkelijk gerealiseerd wordt. Voor het plangebied betekent dit dat zich bijkomende bedrijven **en een eventuele stelplaats van De Lijn zich kunnen** vestigen op de site, zoals voorzien volgens het huidige RUP. Dit heeft tot gevolg dat de verkeersintensiteit zonder planaanpassingen nog in belangrijke mate kan stijgen. **Industrie De bedrijven en het bijkomend** verkeer kunnen in dit scenario verstoring met zich meebrengen van klimaat, lucht- en geluidskwaliteit. Ook de verkeersveiligheid kan door de ~~(vracht)~~verkeerstoename beïnvloed worden. De dubbele referentiesituatie laat toe om de effecten ook af te wegen t.o.v. een mogelijke ontwikkeling in de toekomst en laat zien in welke mate het plan een positieve of negatieve invloed kan hebben op de toekomstige situatie.

#### 4.3.1 Bodem

##### 4.3.1.1 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie

Het plangebied heeft geen **cultuurhistorisch of wetenschappelijk** waardevolle bodems. **Er worden bijgevolg geen aanzienlijke effecten ten gevolge van de aantasting van het bodemprofiel verwacht bij de realisatie van het bedrijventerrein of de stelplaats van De Lijn.**

**Bodemverdichting ten gevolge van bodembelasting, beperkt de doorlatendheid van de bodem voor de groei van planten en leidt tot een verstoring van het biologisch evenwicht in de bodem. Dit effect wordt niet relevant geacht gezien de invulling van het terrein als bedrijventerrein of stelplaats van De Lijn.**

Rekening houdend met het feit dat er op de site tot voorheen enkel kleinschalige bedrijvigheid gevestigd is geweest, kan er gesteld worden dat er in het grootste gedeelte van het plangebied geen bestaande bodemverontreiniging te verwachten is. Het noordelijke deel van het plangebied, ter hoogte van de terreinen van AWV, wordt wel gesaneerd vanwege de voormalige stortplaats van bouwmaterialen die hier was gevestigd.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

~~Alvorens AWV uitbreidingen op de te saneren terreinen wil aanvangen, zal de sanering van het terrein moeten worden voltooid, minstens tot een voldoende niveau voor bedrijventerreinen.~~ Momenteel wordt er een sanering uitgevoerd op de terreinen van AWV. Indien ook bedrijfswoningen toegelaten worden in het RUP, wordt hiermee best rekening gehouden bij het saneringsniveau.

### Conclusie

Rekening houdend met het feit dat de impact op de bodem van de te voorziene activiteiten beperkt zal blijven (geen zware grondwerken, geen permanente bemaling, geen ontginning, geen lozingen in de bodem,...) zijn er geen significante negatieve effecten op de bodem te verwachten.

#### 4.3.1.2 Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

Ten opzichte van het autonoom ontwikkelingsscenario wijzigen er binnen het voorliggende RUP geen zaken die een significante negatieve invloed zouden kunnen hebben op de bodem. De maximale densiteit en footprint van de totale ontwikkeling van het bedrijventerrein, worden in geen van beide RUP's vastgelegd. De bodembezetting zullen dus moeten blijken uit het verkavelingsplan.

### Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen

Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk.

### Conclusie

Gezien er binnen dit RUP geen veranderingen zijn aangebracht ten opzichte van het bestaand RUP, die een invloed kunnen hebben op de bodem, zijn er geen significante negatieve effecten te verwachten.

## 4.3.2 Water

### 4.3.2.1 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie

Het plangebied heeft op heden geen waterproblematiek. De beken in de nabije omgeving zijn kleinschalige van aard en brengen geen directe problemen met zich mee. Wanneer de ontwikkeling, ten gevolge van het RUP, wordt gerealiseerd zal de footprint van de bebouwing en de verhardingsgraad van het terrein effecten veroorzaken op de waterhuishouding. [Ook de realisatie van een stelplaats van De Lijn impliceert een oppervlakte die verhard zal worden.](#) Aangezien de bodem niet infiltratiegevoelig is, zal het effect van de hoeveelheid regenwater die de bodem niet meer kan absorberen ten gevolge van de verhardingen eerder beperkt zijn.

De bodem is op enkele plekken als erosiegevoelig aangeduid, maar het gaat voornamelijk over artificiële hellingen waar geen problemen te verwachten zijn. Het reliëf van de rest van het plangebied is vrij vlak, waardoor er weinig of geen gevaar is voor wateroverlast door afstromend water in stroomafwaartse zones, mits het respecteren van de hemelwaterverordening.

De bodem is matig gevoelig grondwaterstroming. De ondiepe grondwaterstroming kan worden beïnvloed of verstoord door ondergrondse constructies: kelders, ondergrondse garages, .... Voor dergelijke constructies zijn uitgravingen nodig, en vaak gaat de aanleg of de instandhouding ervan ook gepaard met het onttrekken van grondwater door drainering, tijdelijke bemaling of permanente bemaling.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Het afstromend hemelwater van de verharde oppervlakken zal gebufferd moeten worden volgens de bepalingen van de gewestelijke hemelwaterverordening. Boven het vertraagd afvoeren van hemelwater dient men maximaal in te zetten op het lokaal hergebruik van het regenwater. In diezelfde optiek kan er eveneens geopteerd worden voor het aanleggen van groendaken.

Bij de oprichting en constructie van de gebouwen en gerelateerde ondergrondse constructies dient aandacht uit te gaan naar deze grondwaterstromingsgevoeligheid. Om effecten ten gevolge van bemaling te vermijden, is het opstellen van een retourbemaling of het werken met een gesloten bouwput een mogelijke oplossing.

Waar het afstromend water niet vervuild is (vb. buitenopslag, parkeerterreinen, etc.), dient bij voorkeur gewerkt te worden met waterdoorlatende materialen zodanig dat het regenwater alsnog in de bodem kan infiltreren.

#### **Conclusie**

~~Mits—dat~~ Aangezien er voldaan zal worden ~~wordt~~ aan gewestelijke hemelwaterverordening, is er geen significant negatief effect op de waterhuishouding te verwachten. Indien er een ondergrondse constructie gebouwd wordt met een diepte van meer dan 5 m en een horizontale lengte van meer dan 100 m dient advies aangevraagd te worden bij de bevoegde adviesinstantie.

#### 4.3.2.2

#### Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

Binnen het voorliggende RUP zijn er geen wijzigingen aangebracht t.o.v. het bestaand RUP die effecten kunnen teweegbrengen op de waterhuishouding. Indien gekozen voor groendaken en/of een doorgedreven hergebruik van het regenwater kan zelfs een vermindering van het effect op de waterhuishouding verwacht worden.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen vereist. Doch kan dit RUP de aanleiding geven om duurzaamheidsaspecten aangaande de waterhuishouding in een mogelijke ontwikkeling mee te nemen. Eveneens kan binnen dit RUP het hergebruik van regenwater worden gestimuleerd. Deze maatregelen zijn optioneel en niet bindend.

## Conclusie

Het voorliggend RUP heeft geen significant negatieve effecten op de waterhuishouding ten aanzien van de ruimtelijke concepten opgenomen in het bestaand RUP.

### 4.3.3

#### Lucht en klimaat

##### 4.3.3.1

##### Beoordeling t.o.v. de huidige situatie

De luchtkwaliteit wordt volgens de metingen als normaal aangeduid. De directe nabijheid van de E40 laat echter vermoeden dat de werkelijke luchtkwaliteit slechter is. ~~Door het behoud van De bestaande groenstrook van hoog- en laagstammig groen langs de snelweg kan de bestaande groenstrook fungeren als een buffer langsheen de E40 en hierdoor een lichte verbetering voor de luchtkwaliteit op het terrein betekenen.~~

Wanneer de toekomstige ontwikkelingen als gevolg van het RUP plaatsvinden zal er veel terrein worden ingenomen door bebouwing en verharding. Activiteiten die voor aanzienlijke emissies zorgen zijn volgens het RUP niet toegestaan. De impact zal voornamelijk veroorzaakt worden door emissies afkomstig van voertuiggebruik en gebouwverwarming. De bijkomende verkeersgeneratie wordt geraamd op 115 werknemers, 23 bezoekers en 64 vrachtwagens per dag ~~Het aantal bijkomende wagons van werknemers wordt geraamd op 86 per dag (zie paragraaf 4.3.8.2).~~ Deze bijkomende verkeersgeneratie is echter beperkt ten aanzien van de huidige verkeersbelasting (volgens tellingen uitgevoerd in 2004) op:

- de Churchillsteenweg (ochtendspits:  $344 \text{ pae/u} (34-1)^2 + 684 \text{ pae/u} (38-2)$  en avondspits:  $425 \text{ pae/u} (45-0) + 273 \text{ pae/u} (30-4)$ ) en
- de N45 (ochtendspits:  $1028 \text{ pae/u} (79-3) + 1032 \text{ pae/u} (49-5)$  en avondspits:  $1256 \text{ pae/u} (68-7) + 1304 \text{ pae/u} (62-1)$ ).

~~en is bijgevolg gering. De toename van emissies zal bijgevolg ook beperkt zijn ten opzichte van de huidige emissieniveaus in de omgeving. Deze zullen gezien de kleine oppervlakte van het terrein beperkt stijgen.~~

Het aantal bussen dat zal passeren wanneer op het plangebied een stelplaats van De Lijn voorzien wordt, zal groter zijn dan in de huidige situatie. Aangezien de omvang van de stelplaats momenteel niet gekend is, kan het aantal bijkomende bussen niet bepaald worden. Toch kan gesteld worden dat de impact ten aanzien van de luchtkwaliteit beperkt zal zijn gezien de huidige verkeersbelasting op de aanpalende wegen en de E40. Daarnaast neemt De Lijn maatregelen om haar voertuigenpark zo milieuvriendelijk mogelijk te maken (bv. door de bussen te voorzien van een roetfilter en ureuminjectie). Het resultaat is dat de bussen steeds minder schadelijke stoffen uitstoten. De impact van de stelplaats van De Lijn op de luchtkwaliteit wordt niet aanzienlijk geacht ten opzichte van de huidige situatie.

<sup>2</sup> Het eerste geval verwijst naar het aantal vrachtwagens, het tweede naar het aantal bussen.

### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

De bestaande groenbuffer langsheen de E40 moet in stand worden gehouden en worden geïntensiveerd om te kunnen blijven functioneren als een efficiënte buffer. Daarnaast is het belangrijk om bij het realiseren van het bedrijventerrein een integraal groenplan op te stellen waarbij er zowel aandacht wordt besteed aan de aanplanting van nieuwe hoogstammen, als de inrichting van lage gewassen en graspartijen. De aanplant van groen kan immers een lichte verbetering van de luchtkwaliteit veroorzaken. Het nieuw aangeplante groen moet streekeigen zijn en ruimtelijk passen bij het bestaande groen.

Daarnaast hebben ook groendaken een zeker potentieel tot het opnemen van fijn stof en CO<sub>2</sub>. Het inrichten van een groendak is geen verplichte milderende maatregel maar slechts een suggestie.

### **Conclusie**

Er zijn geen significant negatieve effecten te verwachten op de luchtkwaliteit of het klimaat **aangezien de bijkomende emissies beperkt zijn ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast mits er aandacht wordt besteed aan worden er in het plan initiatieven genomen voor** het behoud van een volwaardige groenbuffer langs de snelweg en het integreren van groen binnen het bedrijventerrein. **Dit wordt ten aanzien van de luchtkwaliteit binnen het plangebied licht positief geacht.**

#### **4.3.3.2 Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario**

De impact van het RUP wijzigt ten aanzien van het autonoom ontwikkelingsmodel niet op het vlak van luchtkwaliteit. Integendeel, in het voorliggende RUP dient de kans om een integrale groenere inrichting van het bedrijventerrein mogelijk te maken gegrepen te worden. Dit biedt de mogelijkheid om extra aandacht te besteden naar het verbeteren van de luchtkwaliteit.

### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk.

### **Conclusie**

Het RUP kan een gering positief effect hebben ten aanzien van de luchtkwaliteit.

#### **4.3.4 Licht**

##### **4.3.4.1 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie**

Op de site zijn verlichtingsarmaturen aanwezig voor de verlichting van het bedrijventerrein. Deze hebben geen storende impact op de omliggende omgeving. De

bestaande verlichtingselementen zijn voldoende om de toegangsweg tot de toekomstige bedrijfsgebouwen te verlichten. Met de komst van de bedrijven [of stelplaats van De Lijn](#) kan er meer lichthinder veroorzaakt worden ten gevolge van gebouwverlichting of verlichting van buitenopslag/ werk- [of parkeer](#)plaatsen in open lucht, etc. Ook het lichtconcept dat per toonzaal wordt toegepast kan van belang zijn voor de impact op het lichtklimaat. Naar de N45 toe, op de zogenaamde zichtlocaties, kan meer verlichting toegestaan worden. Ter hoogte van de Churchillsteenweg heeft dit minder nut. [Het dicht groen scherm dat langs de Churchillsteenweg wordt voorzien, zal ook fungeren als buffer voor de aanpalende woonfuncties. en moet erover gewaakt worden dat er geen lichthinder optreedt naar de woningen toe.](#)

### Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen

~~Om lichthinder te vermijden dient men te werken volgens de best beschikbare technieken. Dit betekent dat verblinding door en verspreiding van licht tegengegaan wordt. Een aantal mogelijke maatregelen zijn:~~

- ~~1. Aandacht voor de indeling of de oriëntatie van de ontwikkeling kan leiden tot minder hinderlijke situaties.~~
- ~~2. Aanpassing aan de plaats, hoogte en aantal van de masten. Een opstelling met meer lichtpunten en lagere masten kan leiden tot minder lichthinder.~~
- ~~3. Het aanbrengen van afschermkappen of louvers aan de lichtpunten. Dit kan het zicht op de bron soms volledig wegnemen of de lichtinval tot een aanvaardbaar niveau reduceren. Men moet er wel op letten dat de gelijkmatigheid en de verlichtingssterkte op het oppervlak blijven voldoen aan de gestelde eisen.~~
- ~~4. Het gebruik van asymmetrische armaturen met geringe inkijk (sterk asymmetrische projector).~~



Symmetrische projector



Zwak asymmetrische projector



Sterk asymmetrische projector

- ~~5. Het aanbrengen van een schutting die het zicht op de lichtbron wegneemt.~~
- ~~6. Het limiteren van de gebruiksduur. Er kan rekening gehouden worden met o.a. omwonenden door de verlichting gedeeltelijk te doven vanaf een bepaald uur of te werken met bewegingssensoren. Dit heeft bovendien een gunstige invloed op het energieverbruik van de verlichting.~~

[Om lichthinder te vermijden, dient een integraal kwalitatief lichtplan voor het volledige plangebied opgemaakt te worden. Dit lichtplan moet zo worden opgevat dat de negatieve invloed ervan op de omgeving \(zowel voor de mens als voor de nabije fauna en flora\) zo](#)



minimaal mogelijk is. Zaken waarmee rekening gehouden zal moeten worden betreffen: oriëntatie, lichtintensiteit en de tijdstippen waarop de verlichting brandt. Zo kan het lichtplan aangeven dat geen gebruik gemaakt mag worden van zogenaamde uplighters.

### Conclusie

~~Mits het naleven van de maatregelen ter beperking van de lichthinder, De bovenstaande maatregelen dienen opgenomen te worden in het plan om worden geen significant negatieve effecten wat betreft lichthinder te veroorzaken verwacht ten gevolge van het plan.~~

Wanneer in het RUP opgenomen wordt dat er een lichtplan uitgewerkt moet worden, kunnen de effecten afkomstig van verlichting beperkt geacht worden. Op basis van dit informatief document kan de stedenbouwkundige ambtenaar immers beoordelen of de verlichting binnen het plangebied geen negatieve effecten veroorzaakt, alvorens een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend.

#### 4.3.4.2

#### Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

Binnen het voorliggende plan zijn er ten opzichte van het bestaand RUP wijzigingen aangebracht die een impact kunnen hebben op het milieuaspect licht. Er zullen mogelijks meer en grotere toonzalen worden gegenereerd. De lichtintensiteit en de hoeveelheid verlichting ter hoogte van de bedrijventerreinen kan dus toenemen.

### Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen

Een integraal kwalitatief lichtplan voor het volledige gebied kan effecten als uitstraling vermijden. ~~Dit lichtplan moet zo worden opgevat dat de negatieve invloed ervan op de omgeving (zowel voor de mens als voor de nabije fauna en flora) zo minimaal mogelijk is. Zaken waarmee rekening gehouden zal moeten worden betreffen: oriëntatie, lichtintensiteit en de tijdstippen waarop de verlichting brandt. Zo kan het lichtplan aangeven dat geen gebruik gemaakt mag worden van zogenaamde uplighters.~~

### Conclusie

Het RUP heeft een licht negatief effect op het aspect licht t.a.v. het bestaand RUP. ~~In het RUP dient daarom opgenomen te worden dat alvorens een stedenbouwkundige vergunning wordt verleend een kwalitatief lichtplan uitgewerkt moet worden. Op basis van dit informatief document kan de stedenbouwkundige ambtenaar beoordelen of de verlichting binnen het plangebied geen negatieve effecten veroorzaakt. Mits een kwalitatief lichtplan kan dit licht negatief effect worden omgebogen tot een verwaarloosbare impact.~~

### 4.3.5 Geluid

#### 4.3.5.1 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie

Het plangebied is onderhevig aan geluidshinder afkomstig van de E40. In zo goed als het gehele plangebied wordt de VLAREM II milieunorm voor bedrijventerreinen overschreden ten gevolge van het verkeerslawaai en dit zowel overdag als 's nachts (resp. 60 en 55 dB). Ook voor de woningen aan de Churchillsteenweg worden de milieunormen niet gehaald (resp. 50 en 45 dB).

Onder voorbehoud zou men voor het verkeerslawaai kunnen stellen dat slaapverstoring bij een significant deel van de blootgestelden begint op te treden bij  $L_{\text{night}}$ -niveaus hoger dan 50 dB. Ernstige slaapverstoring wordt relevant vanaf  $L_{\text{night}}$ -niveaus rond de 55 à 60 dB. Deze cijfers kunnen van belang zijn voor bedrijfswoningen.

De geluidsgrens wordt dus zowel 's nachts als overdag overschreden. In het plangebied zelf zijn op dit moment geen functies gevestigd die een noemenswaardige geluidsoverlast veroorzaken. De komst van de extra bedrijvigheid en de mogelijke realisatie van een stelplaats van De Lijn zal het algemene geluidsklimaat slechts beperkt beïnvloeden, gezien de slechte kwaliteit van het huidige geluidsklimaat. Door de aard van de activiteiten die zich hier zullen vestigen, zal de eventuele geluidstoename zich vooral overdag voordoen. Geluidsproducerende activiteiten (bvb. werkplaatsen) moeten in een gesloten gebouw georganiseerd worden. Het RUP laat echter geen bedrijven toe met een aanzienlijke geluidsproductie.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

De geluidsoverlast afkomstig van de E40 moet gebufferd worden om een leefbare werkomgeving te kunnen genereren. Aangezien de geluidsnorm bijna in het volledige plangebied wordt overschreden, is het in het kader van een kwalitatieve leefomgeving, noodzakelijk om eventuele bedrijfswoningen eerder te situeren in de zones die het minst worden belast, met name aan de Churchillsteenweg. Bovendien is het aan te raden om zowel in bedrijfsgebouwen als bedrijfswoningen akoestische maatregelen te nemen. **De stelplaats van De Lijn wordt daarentegen best zo ver mogelijk van de woonfuncties gesitueerd.**

~~Om eventuele geluidsoverlast naar de woningen in de omgeving te voorkomen, worden activiteiten met geluidsproductie best in een bedrijfsgebouw georganiseerd.~~

#### **Conclusie**

Er is geen significant effect op het geluidsklimaat te verwachten ten gevolge van de realisatie van het plan. Om een kwalitatieve werkomgeving te genereren is het noodzakelijk het geluid op een goede manier te bufferen. **In het RUP dient daarom opgenomen te worden dat eventuele bedrijfswoningen ~~worden~~ best worden ingeplant in de minst belaste zones. De stelplaats van De Lijn wordt daarentegen bij voorkeur langs**

de E40 ingeplant. Bovendien moet de sectorale wetgeving wat betreft geluidsnormen worden nageleefd.

#### 4.3.5.2 Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

Het programma van geplande functies en de aard van de bedrijvigheid is in het voorliggende RUP lichtjes gewijzigd ten aanzien van het bestaand RUP. Deze wijziging heeft geen invloed op de geluidsbelasting.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk.

#### **Conclusie**

Het RUP brengt geen significante negatieve effecten teweeg ten opzichte van de verwachte geluidsbelasting t.a.v. het bestaand RUP. Bovendien moet de sectorale wetgeving wat betreft geluidsnormen worden nageleefd.

### 4.3.6 Fauna en flora

#### 4.3.6.1 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie

De nog resterende biologisch waardevolle elementen binnen het plangebied zijn vooral gelegen in de randen van het plangebied, ter hoogte van de groenbuffering langs de E40, en in de driehoekige zone achter de gebouwen van AWW.

Bij de uitvoering van het plan moet de groenbuffer, zowel langsheen de E40 als langsheen de Churchillsteenweg, worden geïntensiveerd met diverse streekeigen soorten en kleine landschapselementen die reeds in de omgeving voorkomen. Hierdoor zal de verdwenen waardevolle groene rand langsheen de Churchillsteenweg hersteld worden. Deze randvoorwaarde wordt opgelegd wanneer er op het plangebied een stelplaats van De Lijn voorzien wordt.

De impact van dit biologische herstel reikt verder dan het plangebied. Op een grotere schaal zullen de herstelde groenelementen functioneren als steppingstones voor diverse fauna (zoals bv vleermuizen) tussen het domein van Osbroek en de beekvallei van de Hoezebeek.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Ook binnen het plangebied is het belangrijk om bij het realiseren van het bedrijventerrein (al dan niet met een stelplaats van De Lijn) een integraal groenplan op te stellen waarbij er zowel aandacht wordt besteed aan de aanplanting van nieuwe hoogstammen, als de

inrichting van lage gewassen en graspartijen. Hierbij dient gewerkt te worden met streekeigen soorten.

### **Conclusie**

Het effect van het RUP op de fauna en flora van het plangebied en zijn omgeving is ten opzichte van op de bestaande toestand licht positief.

#### 4.3.6.2 **Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario**

Ten aanzien van het bestaande RUP, brengt het nieuwe RUP geen extra effecten teweeg op de fauna en flora.

### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er dienen geen milderende maatregelen genomen te worden.

### **Conclusie**

Aangezien het RUP geen wijzigingen bevat t.a.v. het bestaand RUP die impact hebben op de fauna en flora, zijn er geen significant negatieve effecten te verwachten.

## 4.3.7 **Landschap**

### 4.3.7.1 **Beoordeling t.o.v. de huidige situatie**

Er zijn geen belangrijke historische of erfgoedwaarden aanwezig die verloren gaan ten gevolge van het RUP. De afstand tot de relictzone, de ankerplaats en beschermd landschap 'Osbroek' ten noorden van het plangebied bedraagt ongeveer 550 m. Omwille van de infrastructuur (E40 en N45) en het woonweefsel die tussen het plangebied en deze waardevolle landschappen gelegen zijn, bestaat er geen visuele connectie tussen beide.

De oorspronkelijke structuur van het landschap is met de aanleg van de E40, de N45, het aanpalende bedrijventerrein en het uitdijende residentieel gebied, verloren gegaan. De nieuwe ontwikkeling zal dus t.o.v. de huidige situatie geen bijkomende wijzigingen veroorzaken t.a.v. de cultuurhistorische structuur van de site.

**Bij een invulling van een gedeelte van het plangebied als stelplaats voor De Lijn zullen lokaal de zichten beïnvloed worden door de geparkeerde bussen. Gezien de huidige beperkte landschappelijke waarde van het plangebied worden er geen aanzienlijke effecten verwacht ten aanzien van landschap.**

Graafwerken en bemalingen kunnen eventueel aanwezig archeologisch materiaal aantasten. In het kader van een bouwaanvraag zal daarom advies gevraagd worden bij

Ruimte en Erfgoed om na te gaan welke maatregelen genomen dienen te worden om een teloorgang van eventueel aanwezig bodemkundig erfgoed te vermijden.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Het plangebied moet op die manier worden ontwikkeld, zodanig dat het bestaande kapelletje gevrijwaard wordt.

#### **Conclusie**

Het RUP brengt geen significante negatieve effecten op de landschappelijke structuur teweeg, aangezien de oorspronkelijke structuur reeds verloren ging bij de realisatie van de infrastructuur in de omgeving.

#### 4.3.7.2

#### Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

Ten aanzien van het bestaande RUP, zijn er in het nieuwe RUP geen wijzigingen aangebracht die een bijkomende impact hebben op de landschappelijke karakteristieken van het plangebied en zijn omgeving.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen vereist.

#### **Conclusie**

Het voorliggende RUP brengt t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario geen significant negatieve effecten teweeg.

#### 4.3.8

#### Mens (mobiliteit)

##### 4.3.8.1

#### Resultaten van het MOBER

Hieronder worden de resultaten van de MOBER Keppekouter Sterrenhoek Erembodegem Zuid VI (2005) toegelicht. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen het aantal bijkomende verkeersbewegingen van het gemotoriseerd verkeer, openbaar vervoer en trage weggebruikers.

#### **Gemotoriseerd verkeer**

~~In de MOBER (2005) werd rekening gehouden met een ontwikkeling van 31.850,33 m<sup>2</sup> bedrijventerrein. In functie van deze ontwikkeling wordt uitgegaan van een bijkomende verkeersgeneratie van 115 werknemers, 23 bezoekers en 64 vrachtwagens per dag.~~

Om inzicht te krijgen in de verwachte verkeersgeneratie van verschillende te ontwikkelen bedrijvzones gelegen in de onmiddellijke omgeving van het op- en afrittencomplex Aalst (langs de E40) werd in 2005 een MOBER opgemaakt. In deze MOBER werd onder andere de verkeersgeneratie voor de bedrijvzone Sterrenhoek bepaald. De MOBER ging uit van een ontwikkeling van 31.850,33 m<sup>2</sup> bedrijventerrein.

De bepaling van de verkeersgeneratie werd in de MOBER gebaseerd op kencijfers ingegeven door de verkeersgeneratie vastgesteld in Erembodegem Zuid III (vergelijkbare ontwikkeling). Op basis hiervan kan voor deze ontwikkeling uitgegaan worden van een bijkomende verkeersgeneratie van 115 werknemers, 23 bezoekers en 64 vrachtwagens per dag.

Rekening houdend met:

- een modal split van 90% autogebruik voor de werknemers;
- een verkeersattractie van 55% van de werknemers in één ochtendspitsuur en 45% verkeersproductie van de werknemers in één avondspitsuur;
- bezoekers en leveringen buiten de spitsuren de plansite zullen bereiken en verlaten,

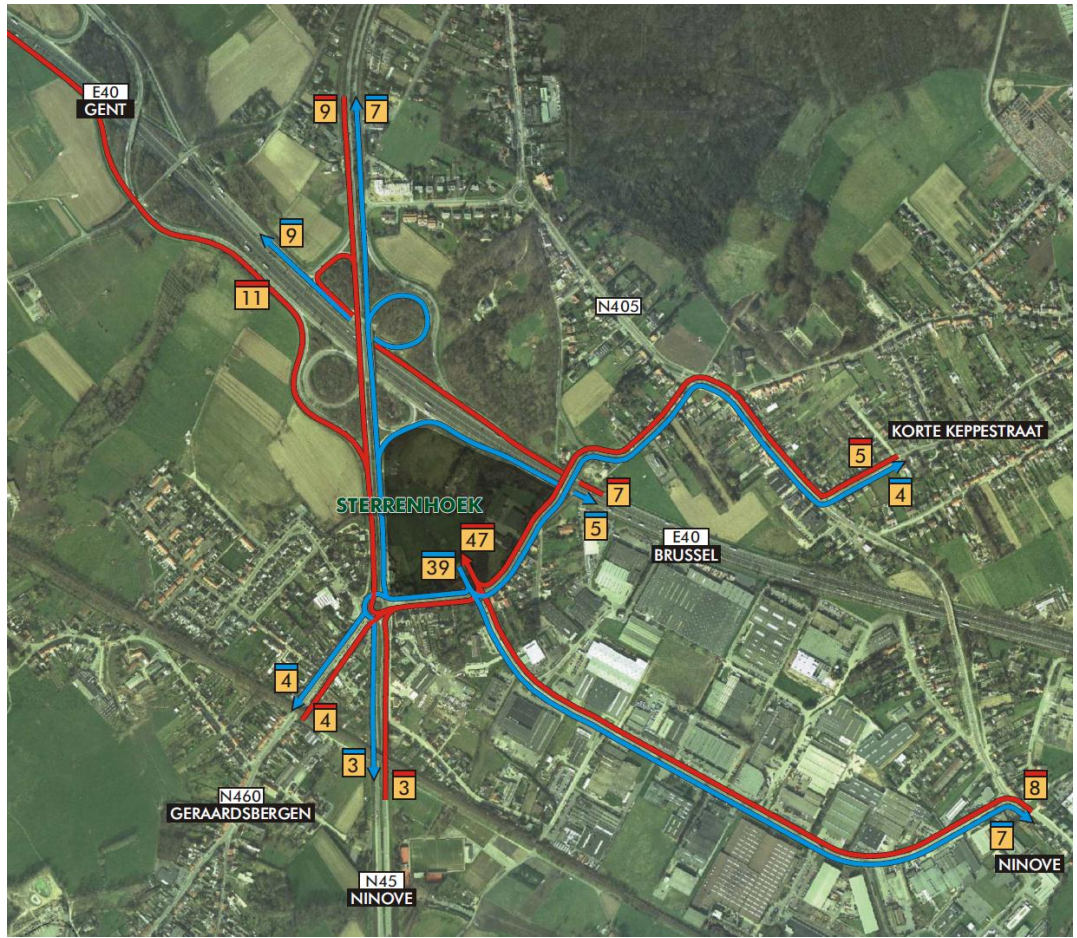
wordt in de MOBER uitgegaan van volgende verkeersgeneratie voor de werknemers uitgedrukt in pae per dag:

Opp (m <sup>2</sup> )	Aantal wagens werknemers/dag	Attractie ochtendspits	Productie avondspits
31850.33	86	47	39

~~De verkeersgeneratie ten gevolge van de ontwikkeling van Sterrenhoek is beperkt. Hierbij dient te worden opgemerkt dat deze verkeersgeneratie als een worst-case scenario dient te worden beschouwd. Er wordt uitgegaan van hoge percentages autogebruik voor werknemers en bezoekers. Daarnaast wordt er momenteel nog onderzocht of op het plangebied een stelplaats van De Lijn voorzien kan worden. Bij realisatie van deze stelplaats kunnen we stellen dat de verkeersgeneratie lager zal liggen dan bij realisatie van een bedrijvzone. Daar deze functie veelal verkeer buiten de spits zal genereren (bussen moeten tijdens de spitsperiode hun haltes bedienen, dus de meesten vertrekken en komen toe buiten de spits).~~

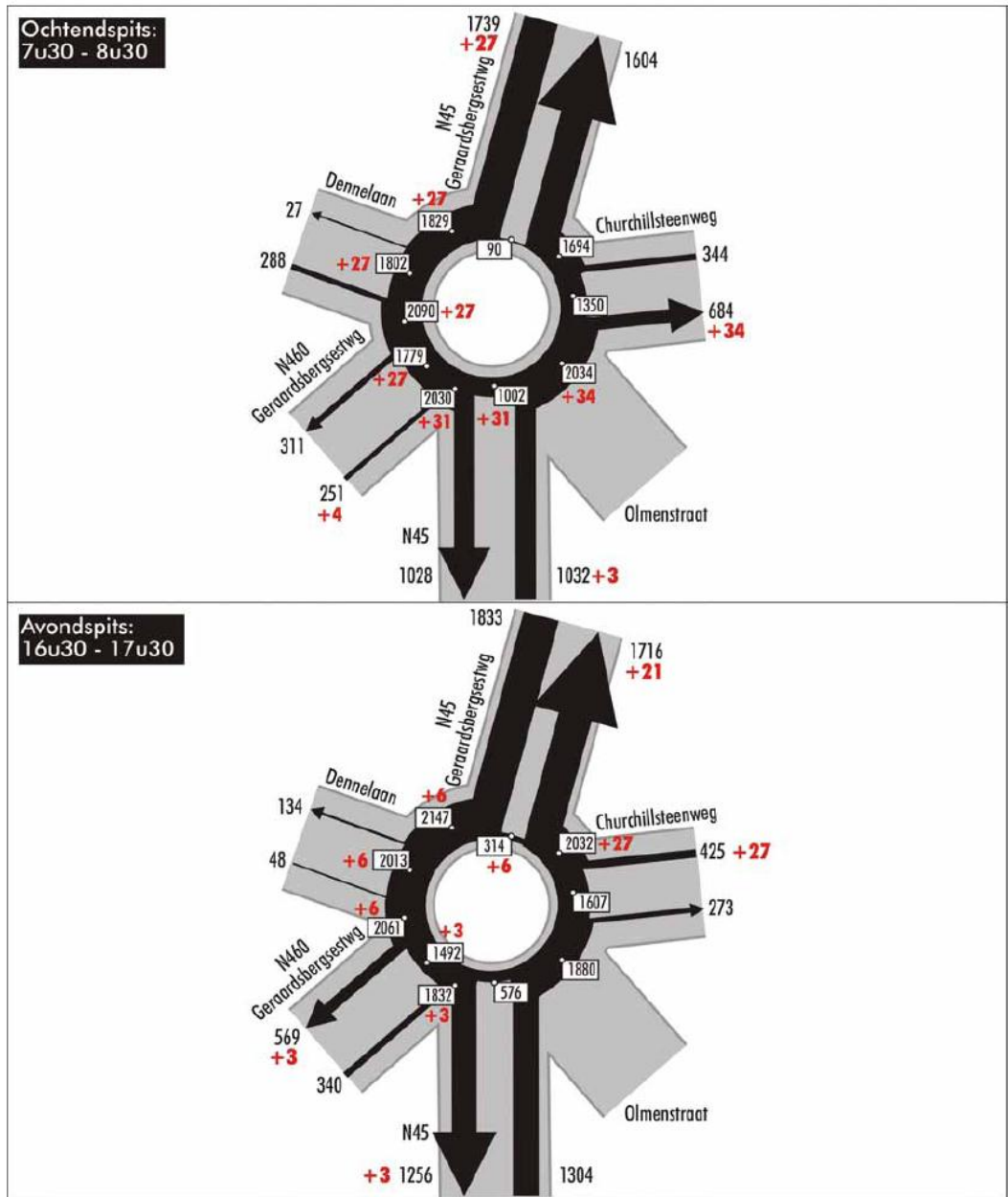
~~Bij de invulling van het plangebied met bedrijven met een verkoopsoppervlakte tot maximaal 35% wordt geen significant verschil verwacht ten opzichte van de verkeersgeneratie zoals berekend in de MOBER (bedrijven met een maximale verkoopsoppervlakte van 10%). De verkeersgeneratie van deze functies situeren zich namelijk eerder buiten de spits en in het weekend wanneer de omgevingsdrukke beduidend lager ligt.~~

Rekening houdend met de aannames en de in de MOBER vastgelegde distributiepatronen, gaat de MOBER uit van volgende verdeling op het netwerk:



Figuur 39 : Toedeling verkeerstoename Sterrenhoek (bron: MOBER 2005)

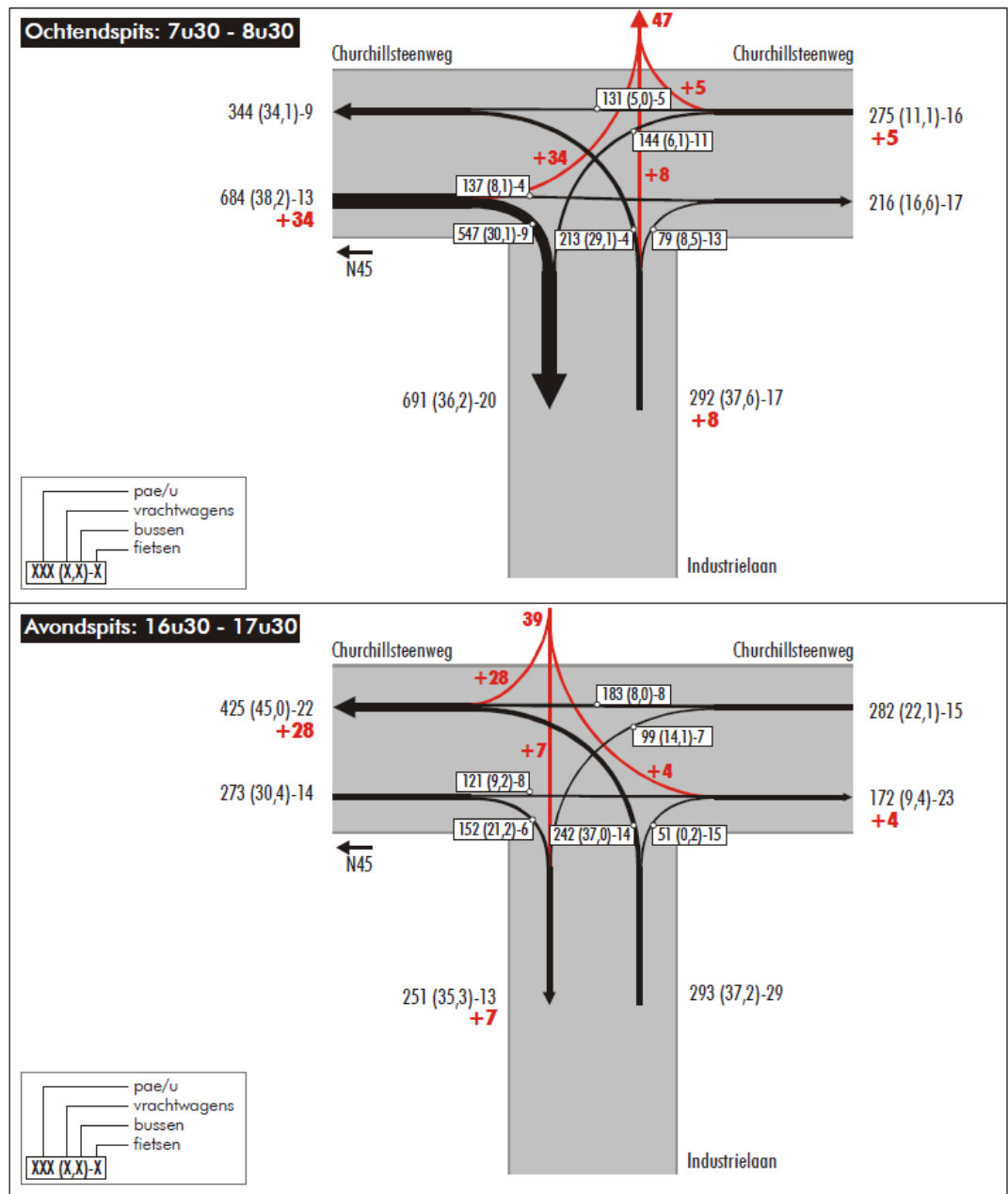
We kunnen voor het kruispunt N45/Churchillsteenweg uitgaan van volgende verkeerstoename:



Figuur 40 : Verkeerstoename kruispunt N45/Churchillsteenweg (bron: MOBER 2005)



Voor het kruispunt Churchillsteenweg/Industrielaan wordt uitgaan van volgende verkeersstename:



Figuur 41 : Verkeersstename kruispunt Churchillsteenweg/Industrielaan (bron: MOBER 2005)

Op basis van deze verkeersgeneratie kunnen we vaststellen dat gezien het eerder kleinschalige karakter van het bedrijventerrein de impact op het omliggende weggenet (en de daarbij horende kruispunten) eerder beperkt is. De N45 is echter reeds verzadigd. Dit levert dagelijks enkele conflictmomenten op, met een moeilijke verkeersafwikkeling tot gevolg.

De belangrijkste verkeerskundige ingrepen die de MOBER anno 2005 voorstelt met betrekking tot de ontwikkeling van Sterrenhoek zijn:

- Het genereren van een vierarmig lichtengeregeld kruispunt ter hoogte van de kruising van de Industrielaan met de Churchillsteenweg en de nieuwe ontsluiting van Sterrenhoek.
- De herinrichting van de rotonde N45-N460 om de belasting ten gevolge van de nieuwe ontwikkelingen in te perken
- Op lange termijn (na realisatie van alle geplande bedrijventerreinen) wordt er geopteerd om het doorgaande verkeer op de N45 te garanderen door de aanbouw van een tunnel onder de rotonde.

In het kader van de aanpak gevaarlijke punten werden de rotonde N45/Churchillsteenweg recent heraangelegd. Bij deze aanpassing van de rotonde werd rekening gehouden met de geplande ontwikkelingen op Sterrenhoek.

De aanpassing heeft ervoor gezorgd dat de rotonde momenteel veel beter functioneert, maar de omgeving blijft zeer druk en op piekmomenten (spitsperiode) blijven er capaciteitsproblemen vast te stellen.

Doorrekening welke in het kader van TV3V werden uitgevoerd voorspelde dit scenario:

#### Ochtendspits:

Type rotonde		Bypasses vanaf tak				Dubbele toerit op tak				Verzadigingsgraden			
Eenstrooksrotonde	Tweestrookrotonde	A	B	C	D	A	B	C	D	Tak A	Tak B	Tak C	Tak D
	x						x		x	99%	92%	83%	89%
	x						x	x	x	99%	92%	75%	89%
	x					x	x	x	x	87%	92%	75%	89%

Tak A : Geraardbergsestwg  
 Tak B : N45 Ninove  
 Tak C : Churchillstwg  
 Tak D : N45 Aalst

#### Avondspits:

Type rotonde		Bypasses vanaf tak				Dubbele toerit op tak				Verzadigingsgraden			
Eenstrooksrotonde	Tweestrookrotonde	A	B	C	D	A	B	C	D	Tak A	Tak B	Tak C	Tak D
	x						x		x	88%	88%	97%	103%
	x						x	x	x	88%	88%	87%	103%
	x					x	x	x	x	80%	88%	87%	103%

Figuur 42 : Verzadigingsgraden rotonde N45/Churchillsteenweg bij aanpassing van de rotonde (bron: Startnota gevaarlijk punt 4140)

Uitgaande van het aantal werknemers dat met de wagen komt en de bezoekers die ook allemaal met de wagen komen, wordt in de MOBER uitgegaan dat er op het terrein van Sterrenhoek 105 parkeerplaatsen moeten worden voorzien. Om de parkeerdruk op de site te verlichten worden er in de MOBER enkele maatregelen voorgesteld:

- Carpooldatabank;
- Flexibele uren i.f.v. spreiding van de verkeerdruk over meerder uren;
- Verhuren van de parkeerplaatsen los van de huur van de werkruimten.

### **Openbaar vervoer**

De huidige ontsluiting met openbaar vervoer is ontoereikend. De loopafstanden tot de haltes zijn groot en de frequentie van de bediening van deze haltes is te laag om van een kwalitatieve openbaar vervoer -bediening te kunnen spreken. Een half uur frequentie tijdens de spits en een uurfrequentie buiten de spitsuren is een absoluut minimum. Voor dergelijke nieuwe ontwikkelingen moet het de ambitie zijn om reeds de eerste nieuwe werknemers op de site een verbeterde bereikbaarheid aan te bieden. Het is zodoende van belang dat een verbeterde openbaar vervoer-ontsluiting onderzocht en ingevoerd wordt.

De maatregelen die hiertoe kunnen worden genomen zijn:

- Kwalitatief aanbod van openbaar vervoer
- Verbetering looproutes naar de haltes
- Vervoermanagement m.b.t. het aantrekkelijk maken van alternatieve vervoermiddelen

### **Trage weggebruiker**

Om de situatie voor de trage weggebruiker te optimaliseren kunnen volgende maatregelen worden uitgewerkt:

- Veilige fietsinfrastructuur
- Veilige en overdekte fietsenstallingen
- Fietsvergoeding
- Kleedkamers en douchemogelijkheden
- Vlotte toegankelijkheid van de fietsenstallingen vanaf de fietsroutes

#### **4.3.8.2 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie**

De impact van de eerder kleinschalige uitbreiding van dit bedrijventerrein op het aantal verkeersbewegingen in de Churchillsteenweg is ten opzichte van de huidige druk, eerder gering (zie eerdere beschrijving van de resultaten MOBER). [Wat betreft de inschatting van de verkeersgeneratie in de MOBER dient opgemerkt te worden dat deze bovendien als een worst-case scenario beschouwd dient te worden. Er wordt immers uitgegaan van hoge percentages autogebruik voor werknemers en bezoekers.](#)

De capaciteit van het omliggende wegennet is echter reeds verzadigd (mede door de ontwikkeling van de bedrijvzones Keppekouter en Erembodegem Zuid IV). De bijkomende bedrijvigheid ter hoogte van Sterrenhoek zal de druk op het wegennet – weliswaar in zeer beperkte mate – verzwaren. De verzadiging van de verkeerscapaciteit in de omgeving is een problematiek die reeds uitvoerig werd onderzocht en beschreven in de MOBER (2005) en het TV3V dossier N45/Churchilssteenweg. De verbetering die recentelijk werden doorgevoerd hebben een positieve invloed gehad, maar een structurele oplossing blijft wenselijk. ~~Het voorzien van de~~ Anno december 2013 zijn de voorbereidende werken bezig om verkeerslichten te plaatsen aan het kruispunt Churchillsteenweg/Industrielaan. Deze aanpassing zal uitgevoerd zijn ~~dient~~ bij de realisatie van het plangebied ~~nog uitgevoerd te worden~~.

Er wordt momenteel nog onderzocht of op het plangebied een stelplaats van De Lijn voorzien kan worden. Bij de realisatie van deze stelplaats kunnen we stellen dat de verkeergeneratie in de spits lager zal liggen dan bij de realisatie van een bedrijvzone met een verkoopsoppervlakte tot 10%. Daar deze functie veelal verkeer buiten de spits zal genereren (bussen moeten tijdens de spitsperiode hun haltes bedienen, dus de meesten vertrekken en komen toe buiten de spits).

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Op schaal van het plangebied kunnen er in functie van de toenemende verkeersdruk slechts beperkte milderende maatregelen worden meegegeven, aangezien de ontsluitingsproblematiek zich op een hoger schaalniveau manifesteert. Een streefbeeldstudie van de N45 waarbij de globale verkeersproblematiek in kaart wordt gebracht is aangewezen maar valt buiten de scope van het RUP. Wel kan maximaal ingezet worden op de bereikbaarheid van het plangebied met het openbaar vervoer, fiets- en voetgangersverkeer om de toenemende verkeersdruk maximaal te beperken. Dit zijn echter geen ruimtelijke maatregelen en deze kunnen alsdusdanig niet of slechts in beperkte mate in de voorschriften van het RUP opgenomen worden. Zo kunnen de voorschriften wel maximaal ruimte voorzien voor trage weggebruikers.

#### **Conclusie**

In vergelijking met de huidige verkeerssituatie ter hoogte van de N45/Churchilssteenweg, heeft het RUP een beperkt negatief effect op de verkeersdruk in de omliggende ontsluitingswegen.

#### **4.3.8.3 Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario**

Ten aanzien van het bestaande RUP, zijn er in het nieuwe RUP geen wijzigingen aangebracht die een bijkomende impact zullen teweeg brengen op de mobiliteit van de van het plangebied en van zijn omgeving. Bij de invulling van het plangebied met

bedrijven met een verkoopsoppervlakte tot maximaal 35% wordt geen significant verschil verwacht ten opzichte van de verkeersgeneratie zoals berekend in de MOBER (bedrijven met een maximale verkoopsoppervlakte van 10%). De verkeersgeneratie van deze functies situeren zich namelijk eerder buiten de spits en in het weekend wanneer de omgevingsdrukke beduidend lager ligt.

### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen

### **Conclusie**

Het voorliggende RUP brengt t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario geen significant negatieve effecten teweeg.

## **4.3.9 Mens (ruimtelijk-functioneel)**

### **4.3.9.1 Beoordeling t.o.v. de huidige situatie**

De bewoners van de N45 en de Churchillsteenweg hebben nu zicht op verpauperde leegstaande gebouwen en een grotendeels braakliggend terrein. In het gedeelte van de Churchillsteenweg tussen de reeds aangelegde toegangsweg en de E40, zijn reeds enkele bedrijven opgericht. Enkel de bestaande gebouwen van AWW, langsheen de Churchillsteenweg, worden gebufferd door een combinatie van hoog- en laagstammig groen.

Door de realisatie van dit RUP wordt de braakliggende open ruimte verder ingenomen. De komst van het bedrijventerrein is een opportuniteit om de beeldkwaliteit van het plangebied te revitaliseren. Doch zal er extra aandacht moeten worden besteed aan de integratie en inplanting van de nieuwe gebouwen om de bruuske schaa sprong met het woonweefsel te beperken.

Geparkeerde bussen op de stelplaats van De Lijn kunnen afhankelijk van de locatie een visueel verstorend effect genereren voor de omwonenden. Een stelplaats langs de N45 zal voor meer visuele verstoring zorgen aangezien hier functies beoogd worden die een zichtrelatie hebben met de N45. Hier zijn bijgevolg open zichten mogelijk. Vanaf de woningen in de Churchillsteenweg zullen zichten daarentegen afgeschermd worden door het dicht groen scherm dat langs deze weg voorzien wordt. Een stelplaats veroorzaakt hier minder visuele verstoring.

Door de nieuwe activiteiten ter hoogte van de site, zal er meer geluid gegenereerd worden op de site, eveneens zal het verkeer in de Churchillsteenweg. De komst van de extra bedrijvigheid en de stelplaats van De Lijn zal het algemene geluidsklimaat slechts beperkt beïnvloeden, gezien de slechte kwaliteit van het huidige geluidsklimaat. Door de site heraan te leggen en te bebouwen, functioneert de nieuwe ontwikkeling als een extra

buffer tussen de E40 en het woonweefsel. Indien de inrichting van het terrein hierop wordt afgestemd, kan dit ten aanzien van geluid een positief effect hebben voor de buurt. De stelplaats van De Lijn wordt best zo ver mogelijk van de woonfuncties gesitueerd. ~~Er worden geen Seveso inrichtingen toegelaten in het plangebied. Er is dus geen effect te verwachten met betrekking tot de externe mensveiligheid.~~

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

~~Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk.~~

De inrichting van het terrein wordt bij voorkeur zodanig georganiseerd dat de nieuwe ontwikkeling als een extra geluidsbuffer fungeert tussen de E40 en het woonweefsel. De stelplaats van De Lijn wordt best zo ver mogelijk van de woonfuncties gesitueerd.

#### **Conclusie**

Het effect van het plan op de ruimtelijke en functionele aspecten is matig positief.

#### 4.3.9.2

##### Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

In het autonoom ontwikkelingsscenario zal het plangebied verder ingenomen worden in functie van gemengde regionale bedrijvigheid. De verkoopsoppervlakte wordt in dit scenario door de stedenbouwkundige voorschriften beperkt tot maximaal 10%. Het voorliggend RUP legt een beperking op tot maximaal 35%. Hierdoor zijn in tegenstelling tot het autonoom ontwikkelingsscenario bedrijven met zowel productie- als verkoopsactiviteiten wel toegestaan, echte kleinhandelszaken of winkels kunnen zich niet vestigen.

Het voorliggend RUP maakt dus de vestiging van garagebedrijven mogelijk. Gezien er binnen Aalst vraag is naar dergelijke terreinen wordt dit positief geacht. Door de visuele openheid die het RUP voorziet naar de N45, kunnen de toekomstige bedrijven een zichtlocatie creëren langs de N45.

De ruimte die in het autonoom ontwikkelingsscenario voor AWV is bedoeld, is te klein om een volwaardige werking van een administratie te garanderen. Uitbreidingen buiten deze zone zijn binnen het plangebied beperkt aangezien AWV niet als een “bedrijf” wordt beschouwd. Het RUP zorgt ervoor dat deze beperking wordt opgeheven.

Ondanks dat het voorliggende RUP het programma van geplande functies en de aard van de bedrijvigheid lichtjes wijzigt ten opzichte van het bestaand RUP, zal deze wijziging niet resulteren in een verschillend effect ten aanzien van de hinderaspecten voor de mens.

~~De activiteiten van een bedrijventerrein manifesteren zich vooral overdag. Dit heeft ongetwijfeld effect op de leefkwaliteit van de aanpalende woonomgeving in de~~

~~Churchillsteenweg. Op vlak van sociale veiligheid en controle, is de komst van de bedrijven langsheen de Churchillsteenweg, dus minder interessant.~~

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk.

~~Door enkel in de zone langsheen de Churchillsteenweg bedrijven met bedrijfswoningen toe te laten kan het probleem inzake sociale veiligheid worden gemilderd. Woonfuncties zijn tevens, zoals eerder besproken tevens vanuit de discipline geluid, het meest optimaal gelegen langsheen de Churchillsteenweg.~~

#### **Conclusie**

De effecten van het RUP ten opzichte van het autonoom ontwikkelingsscenario zijn positief, ~~indien er tegemoet gekomen wordt aan de milderende maatregelen.~~

### **4.3.10**

#### **Mens (externe mensveiligheid)**

#### 4.3.10.1

Beoordeling t.o.v. de huidige situatie

Gelet op het feit dat:

- volgens de gegevens van de dienst veiligheidsrapportage in het plangebied geen Seveso-inrichtingen aanwezig zijn;
- in het plangebied lokale bedrijvigheid aanwezig is, en bijkomende bedrijvigheid gepland wordt maar geen Seveso-inrichtingen toegelaten zijn;
- volgens de gegevens van de dienst veiligheidsrapportage binnen een perimeter van 2 km rond het plangebied geen Seveso-inrichting aanwezig is;

stelt er zich op het vlak van externe mensveiligheid geen probleem en worden er geen aanzienlijke effecten verwacht inzake externe veiligheid.

#### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Voor wat betreft het niet toelaten van Seveso-inrichtingen beveelt de dienst veiligheidsrapportage aan om de stedenbouwkundige voorschriften van het RUP volgende formulering te gebruiken: “inplanting van inrichtingen zoals bedoeld in artikel 3 van het Samenwerkingsakkoord van 21 juni 1999 tussen de Federale Staat, het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest betreffende de beheersing van zware ongevallen waarbij gevaarlijke stoffen zijn betrokken, is niet toegelaten”.

### **Conclusie**

Er is geen effect te verwachten met betrekking tot de externe mensveiligheid.

#### 4.3.10.2

##### Beoordeling t.o.v. het autonoom ontwikkelingsscenario

Net zoals in het voorliggend RUP, worden er in het autonoom ontwikkelingsscenario geen Seveso inrichtingen toegelaten in het plangebied. Er stelt zich op het vlak van externe mensveiligheid geen probleem en er worden dus geen aanzienlijke effecten verwacht inzake externe veiligheid.

### **Doorwerking naar het plan – milderende maatregelen**

Er zijn geen milderende maatregelen noodzakelijk.

### **Conclusie**

Het effect dat het RUP veroorzaakt op externe mensveiligheid is vergelijkbaar met het bestaand RUP, namelijk verwaarloosbaar.

## **4.4**

### **Grensoverschrijdende effecten**

Het plangebied is volledig op Vlaams grondgebied gelegen. Het bevindt zich op meer dan 20 km van de dichtstbijzijnde (gewest)grens. Gezien de aard van het plan en eventuele effecten, kan gesteld worden dat in onderhavig geval het voorgenomen plan geen aanzienlijke (gewest)grensoverschrijdende milieueffecten kan hebben.

## **4.5**

### **Conclusie**

Voorgaande effectbespreking heeft aangetoond dat de effecten die zich op de diverse milieuaspecten voordoen beperkt te noemen zijn. Bijgevolg kan geconcludeerd worden dat het voorliggende RUP niet plan-MER-plichtig is.





Kantoren		<a href="http://www.arcadisbelgium.be">www.arcadisbelgium.be</a>
<b>Antwerpen- Berchem</b> Citylink - Posthofbrug 12 B-2600 Berchem T +32 3 360 83 00 F +32 3 360 83 01	<b>Hasselt</b> Eurostraat 1 – bus 1 B-3500 Hasselt T +32 11 28 88 00 F +32 11 28 88 01	<b>Gent</b> Kortrijksesteenweg 302 B-9000 Gent T +32 9 242 44 44 F +32 9 242 44 45
<b>Brussel</b> Koningsstraat 80 B-1000 Brussel T +32 2 505 75 00 F +32 2 505 75 01	<b>Liège</b> 26, rue des Guillemins, 2ème étage B-4000 Liège T +32 4 349 56 00 F +32 4 349 56 10	<b>Charleroi</b> 119, avenue de Philippeville B-6001 Charleroi T +32 71 298 900 F +32 71 298 901
ARCADIS Belgium nv/sa BTW BE 0426.682.709 RPR BRUSSEL ING 320-0687053-72 IBAN BE 38 3200 6870 5372 SWIFT BIC BBRUBEBB		<b>Maatschappelijke zetel</b> <b>Brussel</b> Koningsstraat 80 B-1000 Brussel



Adviesverlening, studie en ontwerp van gebouwen, infrastructuur, milieu en ruimtelijke ordening. Detachering van projectmedewerkers.  
Deze offerte is afgeprint op papier met het FSC-label